



MOBILITY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



46

Motorworld Köln
Saisonaufakt

84

Franciacordia
Historic

74

JAS Tensei von
Pininfarina

18

75 Jahre Sacramenta
Autorama

96

Vagabund
Mini

28

Motorworld Mallorca
Kunstobjekt Käfer-Kultur

INHALT / CONTENT

RETRO CLASSICS ESSEN AUFTAKT

Mit der Retro Classics Essen hat in diesem Jahr ein neues Kapitel auf dem Essener Messegelände begonnen. Vor Ort war spürbar, dass die Premiere viele neugierig gemacht hat: Die Hallen boten hochwertige Fahrzeuge, gute Händleradressen und zahlreiche Gespräche mit echter Fachlichkeit.

Gerade darin lag aber auch ein eigener Reiz. Die neue Veranstaltung zeigte bereits, welches Potenzial in dem Standort steckt – mit starken Exponaten, engagierten Clubs und einer Szene, die den Neustart aufmerksam begleitet hat.

Der Veranstalter, die AFAG Messen- und Ausstellungs GmbH, die auch hinter der Retro Classics in Stuttgart steht, zog für die Essener Premiere mit 65.500 Besuchern, Gästen aus 51 Ländern und einem internationalen Anteil von 16 Prozent insgesamt eine positive Bilanz. Auf der Retro Classics 2027 in Stuttgart ist auch wieder die Motorworld mit ihren Standorten in der Premiumhalle 1 vertreten.

Save the date: 29. April - 2. Mai 2027.

RETRO CLASSICS ESSEN KICK-OFF

This year, Retro Classics Essen marked the beginning of a new chapter at the Essen Exhibition Center. It was clear on-site that the premiere had sparked a lot of curiosity: The halls featured high-quality vehicles, reputable dealers, and numerous conversations filled with genuine expertise.

But that was precisely what made it so appealing. The new event already demonstrated the potential of the location—with impressive exhibits, dedicated clubs, and a scene that closely followed the relaunch.

The organizer, AFAG Messen- und Ausstellungs GmbH, which also runs Retro Classics in Stuttgart, drew a positive conclusion for the Essen premiere, with 65,500 visitors, guests from 51 countries, and an international attendance rate of 16 percent. Motorworld will once again be represented at Retro Classics 2027 in Stuttgart with its locations in Premium Hall 1.

Save the date: April 29 – May 2, 2027.



IMPRESSUM IMPRESS

MOTORWORLD Bulletin
„Mobility Speed Lifestyle“

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

Motorworld – eine Marke der Motor-
world Trademark Management AG

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

Ressortleitung / Redaktion Motorworld
Sybille Bayer

Redaktion:
Adrian Duncan
Valery Reuter

Erscheinungsweise:
Dreiwöchentlich
Auflage: 35.000
ISSN 2198-3291

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

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

EDITORIAL ENQUIRIES

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



5 Jahre Motorworld München Motortreff powered by Allianz Spektakuläres Jubiläums-Event mit außergewöhnlichen Highlights

5 years of Motorworld München
 Motortreff powered by Allianz
 Spectacular anniversary event
 with exceptional highlights

Am Samstag, 9. Mai 2026, feiert die Motorworld München ihr fünfjähriges Jubiläum und verwandelt die gesamte Location in einen faszinierenden Event-Hotspot der Mobilität. Wir berichteten bereits in der letzten Ausgabe. Ab 10:00 Uhr erwartet die Gäste mit dem Motortreff powered by Allianz ein Erlebnis, das es in dieser Form nur hier gibt. Ob Original Formel-1-Rennwagen des BMW-Sauber-F1-Teams aus der Saison 2007 oder die James-Bond-Ikone Aston Martin DB5 Goldfinger Continuation sowie weitere herausragende Supercars und Hypercars, seltene Oldtimer, exklusive Youngtimer und Unikate – die gesamte Bandbreite mobiler Leidenschaft kommt an diesem Tag zusammen. Ergänzt wird das Setting durch eine spannende Auktion, ein PS-geladenes Bühnenprogramm, Show-Parking nach Nationen, eine stimmungsvolle Motorworld-Durchfahrt „by Night“, zahlreiche weitere Attraktionen und eine große Jubiläumsparty, die bis tief in die Nacht hinein für unvergessliche Momente sorgt. Der Eintritt ist für alle Gäste ganztägig kostenfrei.

Mehr zur Auktion erfahren Sie im exklusiven Interview mit Lisette Rosenkranz, der Auktionatorin des Jubiläumsevents auf den nächsten Seiten.

On Saturday, 9 May 2026, Motorworld München will celebrate its fifth anniversary and transform the entire location into a fascinating event hotspot of mobility. We reported on this in the last issue. From 10 am visitors can look forward to an experience in a form that can only be found here. From the BMW Sauber F1 Team's original Formula 1 racing cars from the 2007 season to the iconic James Bond Aston Martin DB5 Goldfinger Continuation, as well as other outstanding supercars and hypercars, rare classic cars, exclusive classics-to-be and one-off models – the full spectrum of motoring passion comes together on this day. The setting will be complemented by an enthralling auction, a horsepower-loaded stage programme, international show parking, an atmospheric Motorworld drive-through by night, numerous other attractions and a grand anniversary party that will provide unforgettable moments deep into the night. Admission is free for all guests throughout the day.

You can find out more about the auction in the exclusive interview with Lisette Rosenkranz, the auctioneer for the anniversary event, on the following pages.



Klassiker nur für große Budgets? Interview mit Auktionatorin Lisette Rosenkranz

Are classics only for big budgets? Interview with auctioneer Lisette Rosenkranz

Klassiker nur für große Budgets? Von wegen. Beim Saisonauftakt powered by Allianz und zum 5-jährigen Jubiläum der Motorworld München am 9.5.2026 kommt eine Auktion auf die Bühne, die bewusst auch Fahrzeuge unter 50.000 Euro in den Fokus rückt. Was in diesem Preisrahmen heute spannend ist, worauf Einsteiger achten sollten und warum gerade Youngtimer und alltagstaugliche Klassiker an Bedeutung gewinnen, erklärt Auktionatorin Lisette Rosenkranz im Gespräch.

MW Bulletin: Viele Menschen glauben, dass klassische Automobile nur etwas für ein großes Budget sind. Stimmt das überhaupt noch?

Lisette Rosenkranz: Nein, überhaupt nicht. Gute Klassiker gab es nie nur im sechs- oder siebenstelligen Bereich. Auch heute findet man spannende Fahrzeuge im vierstelligen oder niedrigen fünfstelligen Bereich. Unter 50.000 Euro ist nach wie vor sehr viel möglich – gerade für Menschen, die nicht nur sammeln, sondern wirklich fahren wollen.

Classic cars only for big budgets? Not at all. The season opener powered by Allianz and the fifth anniversary of Motorworld München on 9 May 2026, will feature an auction that deliberately focuses on vehicles costing less than 50,000 euros. In our interview, auctioneer Lisette Rosenkranz explains why this price bracket is today so exciting, what newcomers should look out for, and why classics-to-be and classic cars for daily driving in particular are gaining in importance.

MW Bulletin: Many think that classic cars are only for people with a big budget. Is that still true?

Lisette Rosenkranz: No, not at all. Good classic cars were never only available in the six or seven-figure range. Even today, you can still find exciting vehicles for four or low five-digit sums. A lot is still possible for less than 50,000 euros – especially for people who don't just wish to collect but really want to drive.

MW Bulletin: Welche Fahrzeuge oder Epochen sind für Käufer mit diesem Budget derzeit besonders interessant?

Lisette Rosenkranz: Das ist weniger eine Frage der Epoche als der Marke, des Zustands und der Identifikation. Was sich verändert hat: Die Interessen verschieben sich mit den Generationen. Früher waren Vorkriegsfahrzeuge für viele das Nonplusultra, heute rücken eher Autos aus den 70er-, 80er- und 90er-Jahren in den Fokus – also Fahrzeuge, zu denen viele Käufer einen persönlichen Bezug haben.

MW Bulletin: Gibt es Modelle, die Sie aktuell für unterschätzt halten?

Lisette Rosenkranz: Ja, einige. Wir sehen gerade nach den Übertreibungen der vergangenen Jahre eine Phase der Konsolidierung. Das eröffnet Chancen. Spannend finde ich zum Beispiel bestimmte Youngtimer mit überschaubaren Stückzahlen, etwa das BMW Z4 Coupé. Auch ein Alfa Spider aus den 70ern bis frühen 90ern bietet sehr viel Emotion für vergleichsweise vernünftiges Geld. Solche Autos haben Charakter, Fahrspaß und oft noch Entwicklungspotenzial.

MW Bulletin: Worauf sollte man bei einem Klassiker unter 50.000 Euro besonders achten?

Lisette Rosenkranz: Auf Zustand, Historie und Realismus. Ein günstiger Einstiegspreis ist nur dann attraktiv, wenn nicht direkt hohe Folgekosten warten. Besonders Karosseriearbeiten können schnell teuer werden. Rost, schlechter Lack oder unsaubere Reparaturen sind oft kostspieliger als viele Käufer zunächst denken. Emotion gehört beim Klassikerkauf dazu – aber ein gewisser rationaler Blick schützt vor teuren Fehlentscheidungen.

MW Bulletin: Wie wichtig sind heute Alltagstauglichkeit und Ersatzteilversorgung?

Lisette Rosenkranz: Sehr wichtig. Das erklärt auch, warum viele Käufer eher zu Fahrzeugen aus den 80er- und 90er-Jahren tendieren als zu deutlich älteren Autos. Diese Fahrzeuge sind im heutigen Verkehr einfacher zu bewegen, oft leichter zu warten und im besten Fall auch bei der Teileversorgung entspannter. Wer fahren möchte, schaut heute sehr genau darauf, wie praktikabel ein Klassiker im Alltag wirklich ist.

MW Bulletin: Which vehicles or eras are currently of particular interest to buyers with this budget?

Lisette Rosenkranz: It's not so much a question of the era than of the brand, condition and identification. What has changed is that interests shift with the generations. In the past, pre-war vehicles were the ultimate choice for many, but today the focus is more on cars from the 70s, 80s and 90s – vehicles to which many buyers have a personal connection.

MW Bulletin: Are there any models that you think are currently underestimated?

Lisette Rosenkranz: Yes, several. We are seeing a phase of consolidation following the exaggerations of recent years. This opens up opportunities. For instance, I find certain classics-to-be with manageable unit numbers, such as the BMW Z4 Coupé, exciting. An Alfa Spider from the 70s to the early 90s also offers a lot of emotion for a comparatively reasonable sum. Such cars have character, are fun to drive and often still have potential for development.

MW Bulletin: What should buyers pay particular attention to with a classic car that costs less than 50,000 euros?

Lisette Rosenkranz: To the condition, history and realism. A favourable entry-level price is only attractive if there are no high follow-up costs around the corner. Bodywork repairs in particular can quickly become expensive. Rust, poor paintwork or shoddy repairs are often more costly than many buyers initially think. Emotion is part and parcel of buying a classic car – but a certain portion of rational judgement protects against making expensive mistakes.

MW Bulletin: How important today are suitability for everyday use and the availability of spare parts?

Lisette Rosenkranz: Very important. This also explains why many buyers tend to favour vehicles from the 80s and 90s rather than considerably older cars. They are easier to drive in today's traffic, are often more simple to maintain and, in the best-case scenario, it is not difficult to get parts for them. Anyone who wants to drive a classic car today looks very closely at how practical it really is for everyday use.





MW Bulletin: Was sind typische Fehler von Einsteigern?

Lisette Rosenkranz: Der häufigste Fehler ist, sich komplett von Emotionen leiten zu lassen und den Gesamtzustand zu unterschätzen. Wer selbst kein technisches Know-how hat, sollte unbedingt jemanden mitnehmen, der nüchtern auf das Auto schaut. Und ich rate immer dazu, nicht primär auf Wertzuwachs zu spekulieren. Ein Klassiker sollte zuerst berühren, begeistern und ins eigene Leben passen. Alles andere ist ein Bonus.

MW Bulletin: Wenn jemand nicht nur sammeln, sondern wirklich fahren möchte – was würden Sie empfehlen?

Lisette Rosenkranz: Eher modernere Klassiker oder Youngtimer. Sie verbinden Charakter mit einer Technik, die für viele Menschen deutlich zugänglicher ist. Genau solche Fahrzeuge sind heute besonders gefragt, weil sie die Brücke schlagen zwischen Hobby, Alltag und Fahrfreude.

MW Bulletin: What are typical mistakes made by novices?

Lisette Rosenkranz: The most common mistake is to be completely guided by emotions and to underestimate the overall condition. If you don't have any technical know-how yourself, you should definitely take someone with you to take a rational look at the car. And I always advise against speculating primarily on the appreciation in value. A classic car should initially touch and thrill you and fit into your own life. Everything else is a bonus.

MW Bulletin: What would you recommend to someone who doesn't just wish to collect, but really wants to drive the vehicle?

Lisette Rosenkranz: A more modern classic car or a classic-to-be. They combine character with a technical system that is much more practicable for many people. It is precisely vehicles like these that are in high demand today because they bridge the gap between a hobby, everyday use and driving pleasure.





MW Bulletin: Beobachten Sie gerade generell einen Wandel im Käufermarkt?

Lisette Rosenkranz: Ja, sehr deutlich. Es kommen neue Altersgruppen in den Markt, andere verlassen ihn, Sammlungen werden aufgelöst und gleichzeitig entstehen neue Vorlieben. Das verändert Preise und Perspektiven. Auch Themen wie Individualisierung und zeitgenössisches Tuning spielen heute eine größere Rolle. Die Szene wird breiter, vielfältiger und in gewisser Weise auch offener.

MW Bulletin: Gibt es Lose aus der Auktion, die Sie persönlich besonders spannend finden?

Lisette Rosenkranz: Ja, zum Beispiel ein VW T3 California. Das ist ein wunderbares Auto, weil es Oldtimerleidenschaft mit dem Thema Reisen und Camping verbindet. Solche Fahrzeuge wecken Erinnerungen und sind zugleich sehr nutzbar. Außerdem freue ich mich auf einige besondere und charmante Einzelstücke, die zeigen, wie breit das Spektrum in dieser Auktion angelegt ist.

MW Bulletin: Wenn Sie selbst heute mit 50.000 Euro auf die Suche gehen würden – wonach würden Sie schauen?

Lisette Rosenkranz: Wahrscheinlich wieder sehr breit. Ich mag Autos mit Charakter, ob entschleunigte Klassiker wie eine Citroën 2CV oder auch ungewöhnlichere ältere Fahrzeuge, die eine echte Geschichte mitbringen. Mich reizt immer das Besondere – nicht nur auf dem Papier, sondern im Gefühl.

MW Bulletin: Are you seeing a general change in the buyer's market?

Lisette Rosenkranz: Yes, very much so. New age groups are entering the market, others are leaving it, collections are being broken up, and at the same time new preferences are emerging. This changes prices and perspectives. Topics such as customisation and contemporary tuning also play a bigger role today. The scene is becoming broader, more diverse and, to a certain extent, more open.

MW Bulletin: Are there any lots from the auction that you personally find particularly intriguing?

Lisette Rosenkranz: Yes, for example a VW T3 California. It's a wonderful vehicle because it combines a passion for classic cars with travelling and camping. Such models evoke memories and at the same time are very practical. I'm also looking forward to some special and charming one-off vehicles that show just how broad the spectrum of this auction is.

MW Bulletin: If you were to go searching today with 50,000 euros – what would you look for?

Lisette Rosenkranz: It would probably be a very broad search. I like cars with character, whether decelerated classics like a Citroën 2CV or more unusual older vehicles that have a real history. I'm always attracted to something special – not just on paper, but as a feeling.

MOTORWORLD
MOBILE LEIDENSCHAFT
5
JAHRE
MÜNCHEN

MOTORWORLD

MOTORWORLD-Auktion by Lisette Rosenkranz

9. Mai 2026

Motorworld München · Am Ausbesserungswerk 8 · 80939 München



Samstag, 9. Mai 2026
Saisonauftritt powered by ALLIANZ

Auktion

Fahrzeuge & Automobilia unter 50.000 €
10 – 17 Uhr Viewing
17 – 20 Uhr Versteigerung

Programm

12 – 17 Uhr Vielfältiges Bühnenprogramm
Ab 20 Uhr bis Open End MOTORTREFF bei Nacht und Jubiläumsparty



Zur Hallendurchfahrt
bitte hier anmelden

Eintritt frei

Am Ausbesserungswerk 8 · 80939 München



AirVentures
Abenteuer hat einen Duft.

Erlebe den neuen SONAX Innenraumduft: Starte deinen Roadtrip durch die Karibik Europas auf der Strada Provinciale 17 – salzige Meeresluft, Rosmarin & Orange. Jeder Sprühstoß lässt die Fahrt zu einer unvergleichlichen Reise werden.

SONAX®
SONAX
SONAX
SONAX

75 JAHRE SACRAMENTO AUTORAMA





Es ist weniger ein Event als ein Seismograph für das, was automobile Kultur über Jahrzehnte hinweg geprägt hat. Die Sacramento Autorama erreicht in ihrer 75. Ausgabe einen Punkt, an dem sich Vergangenheit, Gegenwart und Interpretation nicht mehr voneinander trennen lassen. Was hier gezeigt wird, ist kein Trend, keine Momentaufnahme, sondern ein kontinuierlich gewachsenes System aus Stil, Handwerk und Haltung.

Cal Expo wird an diesem Wochenende zur Verdichtung eines kulturellen Kosmos, der sich nicht über Geschwindigkeit definiert, sondern über Gestaltung. Hot Rods, Customs, Lowrider und Muscle Cars stehen nicht in Konkurrenz, sondern nebeneinander – als Ausdruck unterschiedlicher Strömungen, die sich über Jahrzehnte entwickelt haben. Diese Gleichzeitigkeit ist entscheidend. Sie macht sichtbar, dass automobiler Individualisierung nie eindimensional war, sondern immer ein Spiegel sozialer, regionaler und ästhetischer Einflüsse.

Auffällig ist die Konsequenz, mit der die Autorama ihre eigene Geschichte integriert. 75 Jahre sind nicht nur ein Jubiläum, sondern ein Archiv. Fahrzeuge, die einst Maßstäbe gesetzt haben, tauchen erneut auf und wirken dabei keineswegs museal. Im Gegenteil: Sie zeigen, dass handwerkliche Qualität und klare gestalterische Ideen unabhängig von Zeit funktionieren. Gerade in der direkten Gegenüberstellung mit aktuellen Builds wird deutlich, wie konstant bestimmte Prinzipien geblieben sind – Proportion, Oberfläche, Detailtiefe.

It is less an event than a barometer of what has shaped automotive culture over the decades. Now in its 75th edition, the Sacramento Autorama has reached a point where the past, the present, and interpretation can no longer be separated. What is on display here is not a trend, nor a snapshot, but a system of style, craftsmanship, and attitude that has evolved continuously.

This weekend, Cal Expo becomes the embodiment of a cultural cosmos defined not by speed, but by design. Hot rods, customs, lowriders, and muscle cars do not compete with one another but stand side by side—as expressions of different movements that have developed over decades. This coexistence is crucial. It reveals that automotive individualization has never been one-dimensional, but has always reflected social, regional, and aesthetic influences.

What is striking is the consistency with which the Autorama integrates its own history. 75 years is not just an anniversary, but an archive. Vehicles that once set standards reappear and by no means look like museum pieces. On the contrary: they demonstrate that craftsmanship and clear design concepts transcend time. Especially when directly juxtaposed with current builds, it becomes clear how certain principles have remained constant—proportion, surface finish, and attention to detail.



Die Präsenz von Persönlichkeiten wie Chip Foose oder anderen etablierten Figuren der Szene unterstreicht diesen Anspruch. Sie stehen nicht nur für Bekanntheit, sondern für Kontinuität. Für eine Generation, die das Customizing professionalisiert und zugleich popularisiert hat. Ihre Rolle ist dabei weniger die des Stars als die eines Referenzpunkts. Sie markieren einen Standard, an dem sich neue Akteure orientieren.

Im Zentrum steht jedoch das Objekt selbst. Besonders deutlich wird das bei Auszeichnungen wie dem Custom d'Elegance. Hier geht es nicht um Leistung im technischen Sinne, sondern um die Qualität der Transformation. Fahrzeuge aus den Jahren 1935 bis 1964 werden nicht restauriert, sondern neu interpretiert. Chop, Channeling, Sectioning – Begriffe, die für Eingriffe stehen, die weit über kosmetische Veränderungen hinausgehen. Es ist ein Prozess, der das Original respektiert und gleichzeitig überschreibt.

Parallel dazu existieren die sogenannten Big B Awards, die verschiedene Facetten der Szene abbilden. Sie würdigen nicht nur das fertige Fahrzeug, sondern auch die kulturellen Einflüsse dahinter. Namen wie Sam Barris oder Joe Bailon stehen für spezifische Stilrichtungen, für regionale Prägungen und für eine Ästhetik, die sich nicht globalisieren lässt. Genau das macht diese Kategorien relevant. Sie verhindern, dass sich die Szene in Beliebigkeit auflöst.

The presence of personalities like Chip Foose or other established figures in the scene underscores this claim. They stand not only for fame but for continuity—for a generation that has both professionalized and popularized customizing. Their role here is less that of a star and more that of a reference point; they set a standard by which new players orient themselves.

At the center, however, is the object itself. This becomes particularly clear with awards like the Custom d'Elegance. Here, it is not about performance in the technical sense, but about the quality of the transformation. Vehicles from the years 1935 to 1964 are not restored, but reinterpreted. Chop, channeling, sectioning—terms that stand for interventions that go far beyond cosmetic changes. It is a process that respects the original while simultaneously rewriting it.

Parallel to this are the so-called Big B Awards, which reflect various facets of the scene. They honor not only the finished vehicle but also the cultural influences behind it. Names like Sam Barris or Joe Bailon stand for specific styles, for regional influences, and for an aesthetic that cannot be globalized. That is precisely what makes these categories relevant. They prevent the scene from dissolving into arbitrariness.



Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Lowrider-Kultur. Ihre Präsenz ist kein Zusatz, sondern integraler Bestandteil der Veranstaltung. Lowrider folgen eigenen Regeln, eigenen Codes und einer eigenen Formensprache. Hydraulik, Lackierung, Interieur – alles ist auf maximale Ausdruckskraft ausgelegt. Die Auszeichnung für den „World’s Most Beautiful Lowrider“ zeigt, dass diese Disziplin nicht als Subkultur verstanden wird, sondern als gleichwertiger Teil der Gesamtlandschaft.

Interessant ist auch die Erweiterung ins Freie. Der Autorama Drive-In verlagert einen Teil des Geschehens nach draußen und öffnet die Veranstaltung für eine breitere Beteiligung. Hier geht es weniger um kuratierte Perfektion, sondern um Vielfalt. Fahrzeuge, die vielleicht nicht den strengen Kriterien der Indoor-Show entsprechen, finden hier ihren Platz. Das schafft eine Durchlässigkeit, die für die Szene wichtig ist. Sie bleibt zugänglich und vermeidet eine zu starke Hierarchisierung.

Gleichzeitig wird mit der West Coast Challenge Series ein professioneller Rahmen geschaffen, der die Qualität der Builds auf ein hohes Niveau hebt. Teilnehmer, die sich über mehrere Veranstaltungen hinweg qualifiziert haben, treten hier gegeneinander an. Der Fokus liegt auf Konstanz und handwerklicher Präzision. Es ist ein Format, das zeigt, wie sehr sich das Customizing in Richtung strukturierten Wettbewerbs entwickelt hat, ohne seinen kreativen Kern zu verlieren.

Another focus is on lowrider culture. Its presence is not an afterthought but an integral part of the event. Lowriders follow their own rules, their own codes, and their own design language. Hydraulics, paintwork, interiors—everything is designed for maximum expressiveness. The award for the “World’s Most Beautiful Lowrider” demonstrates that this discipline is not viewed as a subculture, but as an equal part of the overall landscape.

The expansion into the outdoors is also noteworthy. The Autorama Drive-In shifts part of the action outside and opens the event to broader participation. Here, the focus is less on curated perfection and more on diversity. Vehicles that may not meet the strict criteria of the indoor show find their place here. This creates an openness that is important for the scene. It remains accessible and avoids excessive hierarchization.

At the same time, the West Coast Challenge Series creates a professional framework that raises the quality of the builds to a high level. Participants who have qualified across multiple events compete against each other here. The focus is on consistency and precision craftsmanship. It is a format that demonstrates how much customizing has evolved toward structured competition without losing its creative core.



Oldtimer-Expertise live erleben auf der **ADAC Württemberg Historic** vom 15. – 16.05. in Metzingen! DEKRA Classic Services mit Fachbeiträgen zu den wichtigsten Themen der Szene

Unser Anspruch:
**Zeitloses
bewahren**

DEKRA Classic Services

Damit Ihr Klassiker Sie ein Leben lang begleitet, begleiten wir Sie bei allen Fragen rund um Gutachten, Hauptuntersuchung und H-Kennzeichen.

Informieren Sie sich jetzt unter der **Service-Hotline 0800.333 333 3**

dekra.de/oldtimer





Die Auszeichnung „Builder of the Year“ bringt eine weitere Perspektive ins Spiel. Sie richtet den Blick auf die Menschen hinter den Fahrzeugen. Im Fall von Steven Santos wird deutlich, wie stark individuelle Handschrift und technische Expertise miteinander verknüpft sind. Seine Arbeit im Bereich Custom Paint und Lowrider-Bau steht exemplarisch für eine Generation von Buildern, die ihre Fähigkeiten über Jahre hinweg verfeinert haben. Lack wird hier nicht als Oberfläche verstanden, sondern als Medium.

Die kuratierten Ausstellungen innerhalb der Hallen ergänzen dieses Bild. Pro Street Builds, klassische Rods, thematische Sammlungen – sie schaffen Kontext. Sie ordnen ein, ohne zu bewerten. Besucher bewegen sich durch unterschiedliche Stilwelten, die jeweils eigene Regeln haben. Dadurch entsteht kein lineares Narrativ, sondern ein Netzwerk aus Bezügen.

Bemerkenswert ist auch die Verbindung von Szene und Öffentlichkeit. Live-Entertainment, Händler, Gastronomie – all das sorgt dafür, dass die Autorama nicht exklusiv wirkt. Sie bleibt offen, ohne ihre inhaltliche Tiefe zu verlieren. Gerade diese Balance ist entscheidend. Sie ermöglicht es, neue Zielgruppen zu erreichen, ohne die bestehenden zu verlieren.

Ein eher leiser, aber relevanter Aspekt ist die Einbindung sozialer Komponenten. Aktionen wie die Pinstriper Charity Auction zeigen, dass die Szene nicht nur nach innen wirkt. Künstlerische Arbeit wird hier in einen gemeinnützigen Kontext gestellt. Es entsteht ein zusätzlicher Wert, der über das reine Event hinausgeht.

The “Builder of the Year” award brings another perspective into play. It turns the spotlight on the people behind the vehicles. In the case of Steven Santos, it becomes clear how strongly individual style and technical expertise are intertwined. His work in custom paint and lowrider construction exemplifies a generation of builders who have refined their skills over the years. Here, paint is not seen as a surface, but as a medium. The curated exhibitions within the halls complement this picture. Pro Street builds, classic rods, thematic collections—they provide context. They categorize without judging. Visitors move through different stylistic worlds, each with its own rules. This creates not a linear narrative, but a network of connections.

Also noteworthy is the connection between the scene and the public. Live entertainment, dealers, food and drink—all of this ensures that the Autorama does not come across as exclusive. It remains open without losing its depth of content. It is precisely this balance that is crucial. It makes it possible to reach new target audiences without losing the existing ones. A somewhat quieter but relevant aspect is the integration of social components. Initiatives like the Pinstriper Charity Auction demonstrate that the scene doesn’t just operate internally. Artistic work is placed here within a charitable context. This creates added value that goes beyond the event itself.





In der Summe entsteht ein Format, das sich nicht über einzelne Highlights definiert, sondern über seine Struktur. Die Sacramento Autorama funktioniert, weil sie unterschiedliche Ebenen miteinander verknüpft: Geschichte, Handwerk, Wettbewerb und Öffentlichkeit. Sie schafft es, diese Elemente so zu integrieren, dass keine Ebene dominiert.

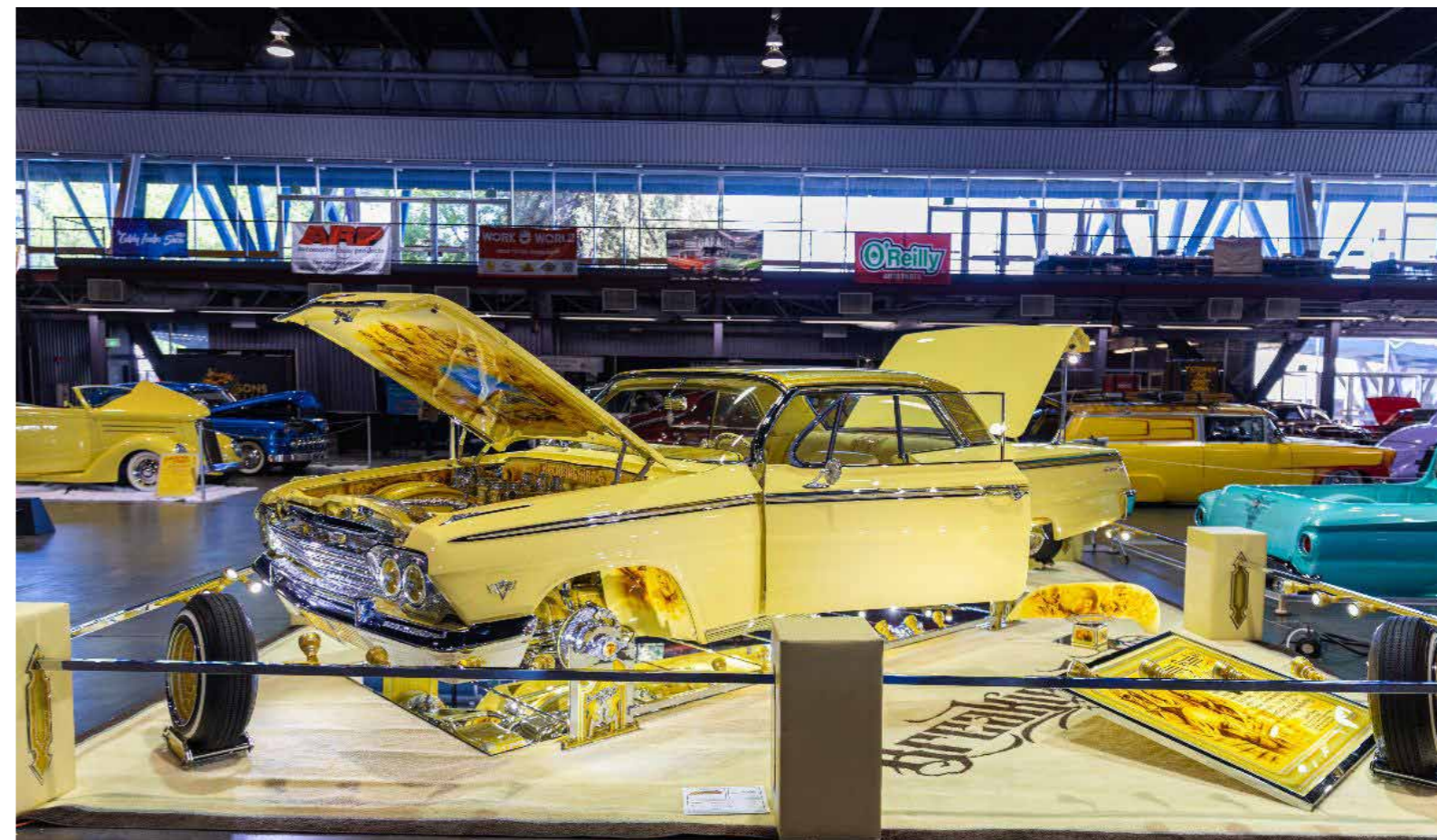
Gerade in einer Zeit, in der viele Veranstaltungen auf kurzfristige Aufmerksamkeit ausgelegt sind, wirkt diese Kontinuität fast ungewöhnlich. Die Autorama setzt nicht auf schnelle Effekte, sondern auf nachhaltige Relevanz. Sie zeigt, dass automobile Kultur nicht nur aus Innovation besteht, sondern auch aus Pflege, Weiterentwicklung und kritischer Auseinandersetzung mit dem Bestehenden.

Am Ende bleibt ein klarer Eindruck: Die Sacramento Autorama ist kein Ort, an dem Trends entstehen. Sie ist ein Ort, an dem sie überprüft werden. Ein Maßstab, an dem sich zeigt, was Bestand hat – und was nicht.

All in all, the result is a format defined not by individual highlights, but by its structure. The Sacramento Autorama works because it connects different levels: history, craftsmanship, competition, and the public. It manages to integrate these elements in such a way that no single level dominates.

Especially in an era where many events are designed for short-term attention, this continuity seems almost unusual. The Autorama does not rely on quick effects, but on lasting relevance. It demonstrates that automotive culture consists not only of innovation, but also of preservation, further development, and critical engagement with the existing.

In the end, one impression remains clear: The Sacramento Autorama is not a place where trends are born. It is a place where they are tested. A benchmark that reveals what endures—and what does not.





Kultur-Käfer

Beetle Culture

In der Motorworld Mallorca wurde ein VW Käfer zum Symbol eines besonderen Brückenschlags: Das Kunst- und Charity-Projekt verbindet Automobilkultur, brasilianische Kunst und soziales Engagement. Gestaltet vom brasilianischen Künstler Menelaw Sete, soll der historische Wagen künftig von Mallorca aus als rollender Botschafter für Austausch, Sichtbarkeit und Hilfe wirken.

Ein VW Käfer mit europäischer Geschichte, nordafrikanischer Vergangenheit und neuer Zukunft auf Mallorca steht im Mittelpunkt. Nach seiner künstlerischen Gestaltung durch den brasilianischen Maler Menelaw Sete soll der Käfer in der Motorworld eine Heimat finden und von dort aus bei ausgewählten Veranstaltungen, in Museen und an weiteren besonderen Orten präsentiert werden. Auch im Alltag auf Mallorca soll er unterwegs sein – als rollender Botschafter eines Projekts, das Kunst, Automobilkultur und gesellschaftliches Engagement zusammenführt.

At Motorworld Mallorca, a VW Beetle became the symbol of a special bridge-building venture. The art and charity project combines automotive culture, Brazilian art and social commitment. Designed by Brazilian artist Menelaw Sete, the historic car will in future serve as a four-wheeled Majorcan ambassador for discussion, visibility and help.

A VW Beetle with a European history, a North African past and a new future on Majorca takes centre stage. Following its artistic transformation by the Brazilian painter Menelaw Sete, the Beetle will find a home at Motorworld from where it will be presented at selected events, museums and other special locations. It will also take to the road on Majorca – as a driving ambassador for a project that brings together art, automotive culture and social commitment.



Für die künstlerische Handschrift steht Menelaw Sete, ein brasilianischer Künstler mit internationaler Ausstellungserfahrung, der auf seiner eigenen Website als „Picasso of Brazil“ vorgestellt wird und dessen Arbeiten in den vergangenen Jahren in unterschiedlichen internationalen Kontexten zu sehen waren. Aufmerksamkeit erhielt er auch im November 2025 rund um einen offiziellen Termin mit Frankreichs Präsident Emmanuel Macron in Salvador.

Initiiert wurde das Projekt von Ansgar Henrique Thüne, Honorarkonsul Brasiliens auf den Balearen. Er lebt seit Jahren auf Mallorca und steht dort für die diplomatische und kulturelle Vermittlung zwischen Brasilien und der Insel. Gemeinsam mit Partnern aus Kultur, Wirtschaft und sozialem Engagement hat er den Käfer eigens für diese Aktion erworben. Thüne war zudem an Formaten beteiligt, die brasilianische Kultur in ein internationales Premium-Umfeld übersetzten – etwa bei „The Touch of Brazil“ im Lufthansa First Class Terminal in Frankfurt, wo auch Werke von Menelaw Sete gezeigt wurden.

Responsible for the artistic touch is Menelaw Sete, a Brazilian artist with experience of international exhibitions who is presented on his own website as the "Picasso of Brazil" and whose works have been shown in recent years in various international contexts. He also attracted attention in November 2025 during an official meeting with the French president Emmanuel Macron in Salvador.

The project was initiated by Ansgar Henrique Thüne, Honorary Consul of Brazil on the Balearic Islands. He has lived on Majorca for many years and is responsible for diplomatic and cultural mediation between Brazil and the island. Together with partners from the worlds of culture, business and social commitment, he procured the Beetle especially for this campaign. Thüne was also involved in formats that translated Brazilian culture into an international premium environment such as "The Touch of Brazil" in the Lufthansa First Class Terminal in Frankfurt, where works by Menelaw Sete were also displayed.

Zu den engsten Mitstreitern zählt Oliver Johan Lundqvist von der Bodega Santa Catarina auf Mallorca. Das traditionsreiche Weingut wurde 1984 gegründet und wird heute von der Familie Lundqvist weitergeführt. Oliver Lundqvist unterstützt das Vorhaben nicht nur organisatorisch, sondern auch finanziell – und schafft damit zugleich die Verbindung zu einem weiteren Element des Projekts: einer limitierten Wein-Edition, deren Etiketten von Menelaw Sete gestaltet werden. Ergänzt wird das Netzwerk unter anderem durch Marcus Lindner, der das Projekt als Kunstförderer begleitet.

One of the closest associates is Oliver Johan Lundqvist from the Bodega Santa Catarina on Majorca. The traditional winery was established in 1984 and is now run by the Lundqvist family. Oliver Lundqvist is supporting the project not only on the organisational side but financially as well. In doing so he is also creating a link to another element of the project: a limited edition wine with labels designed by Menelaw Sete. The network is augmented by, among others, Marcus Lindner, who is accompanying the project as an art sponsor.

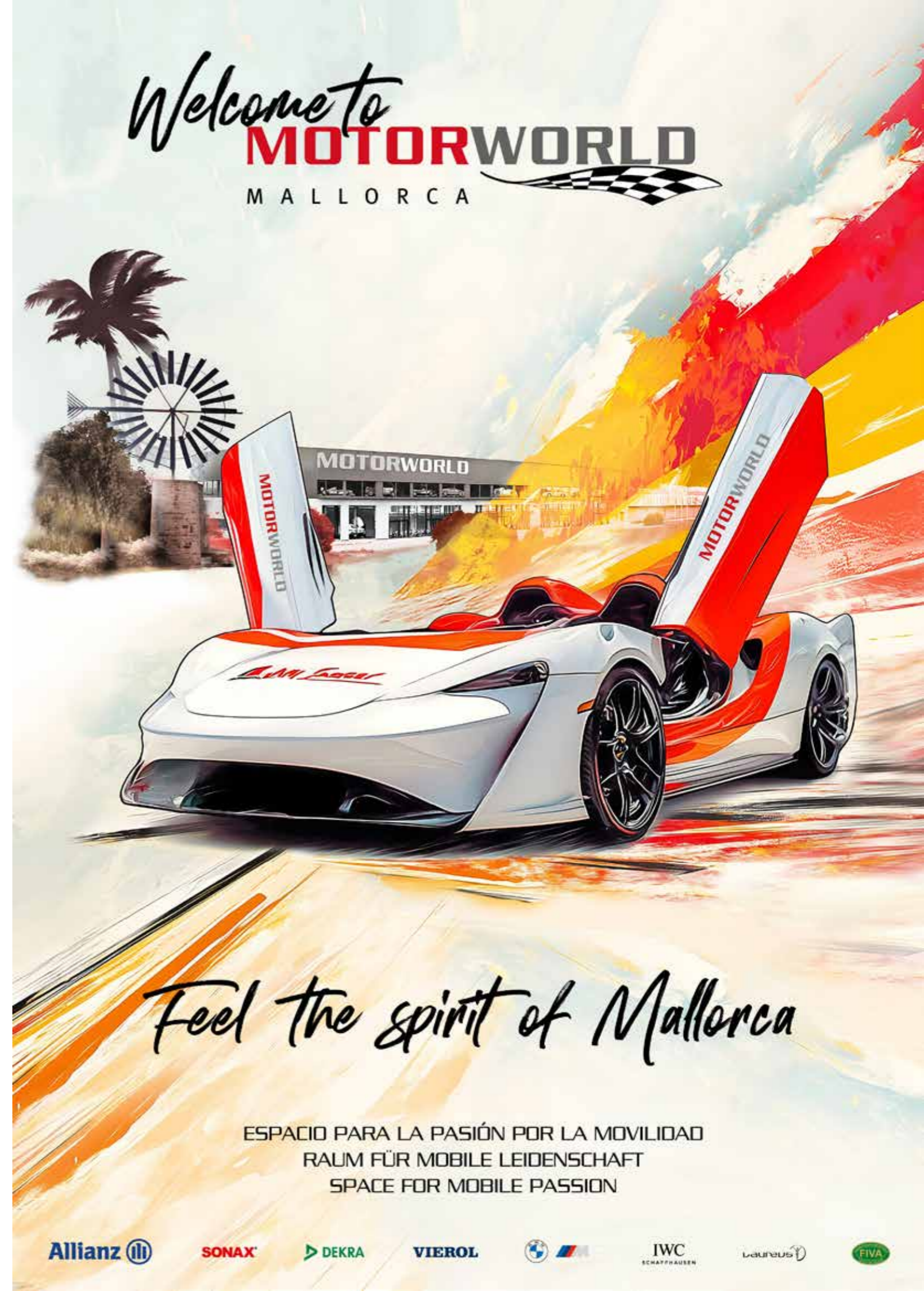


Eine wichtige soziale Achse bringt Taty Ferrer ein. Sie ist mit dem Projekt „Fútbol para la Igualdad“ beziehungsweise der Asociación Deporte para la Igualdad verbunden, die seit 2017 beziehungsweise 2018 über den Sport soziale Teilhabe und Chancengleichheit fördern will. Ferrer wurde zudem in Spanien als eine der 100 einflussreichsten Frauen im Sport gewürdigt. Der soziale Fokus ihrer Arbeit liegt insbesondere auf Mädchenförderung, Integration und neuen Perspektiven für junge Menschen.

Taty Ferrer contributes an important social axis. She is involved in the "Fútbol para la Igualdad" project and the "Asociación Deporte para la Igualdad", which have been promoting social participation and equal opportunities through sport since 2017 and 2018 respectively. Ferrer has also been honoured in Spain as one of the 100 most influential women in sport. The social focus of her work is particularly on promoting girls, integration and new prospects for young people.

Begleitend dazu ist eine exklusive Holz-Präsentbox mit Weinen der Bodega Santa Catarina geplant. Die Sonderedition mit von Menelaw Sete gestalteten Etiketten soll Mittel für soziale Projekte generieren; vorgesehen ist, dass die Erlöse in die unterstützte Stiftungs- beziehungsweise Vereinsarbeit fließen. So wird aus einem historischen Fahrzeug mehr als ein Blickfang: ein Symbol für Austausch, Haltung und Hilfe, die über Ländergrenzen hinweg wirken soll.

The campaign will be accompanied by an exclusive wooden gift box with wines from the Bodega Santa Catarina. The special edition with labels designed by Menelaw Sete will generate funds for social projects, with the proceeds flowing into the supported foundation or association work. In this way a historic vehicle will become more than just an eye-catcher, but also a symbol of discussion, attitude and help that is intended to make an impact across national borders.





vitra.
Mathes



YOUR PRIVATE BUSINESS & COWORKING SPACE

WELCOME



MEMBERS



SEDE OFICIAL DE SU EMPRESA

OFFICIAL REGISTRATION ADDRESS OF YOUR COMPANY

OFFIZIELLER FIRMENSITZ IHRER GESELLSCHAFT

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

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

ES Motorworld Mallorca ha abierto sus puertas junto a la autopista MA-19, entre el aeropuerto y Palma. En la exclusiva Drivers Lounge 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



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

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



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



AUTHENZITÄT BEIM ANANTARA CONCOURS





Authentizität ist kein Zustand, den man konserviert. Sie ist das Ergebnis von Entscheidungen. Von Recherche, von Präzision, von der Bereitschaft, sich einem Original so weit anzunähern, bis Interpretation keine Rolle mehr spielt. In genau diesem Spannungsfeld bewegt sich die Arbeit von Lamborghini Polo Storico – und sie wird besonders greifbar an einem Fahrzeug wie dem Miura SV von 1972.

Was auf den ersten Blick wie eine klassische Restaurierung wirkt, entpuppt sich bei genauer Betrachtung als vielschichtiger Prozess. Es geht nicht darum, ein Fahrzeug optisch aufzubereiten oder technisch zu perfektionieren. Es geht darum, einen Zustand wiederherzustellen, der historisch belegbar ist. Jede Abweichung, jede Veränderung, jede spätere Anpassung wird hinterfragt. Am Ende steht nicht das schönste, sondern das korrekteste Ergebnis.

Der Rahmen, in dem dieses Ergebnis präsentiert wird, ist dabei kein Zufall. Der Anantara Concorso Roma positioniert sich bewusst als Plattform für Fahrzeuge, die nicht nur ästhetisch, sondern auch historisch relevant sind. Rom, mit seiner architektonischen Dichte und kulturellen Tiefe, verstärkt diesen Anspruch. Das Fahrzeug wird nicht isoliert gezeigt, sondern in einen Kontext gestellt, der seine Bedeutung erweitert.

Der Miura SV selbst markiert einen Endpunkt – und gleichzeitig einen Anfang. Als letzte Evolutionsstufe des ersten Supersportwagens steht er für eine Phase, in der Automobilentwicklung noch stark von Experiment und Intuition geprägt war. Seine Restaurierung ist deshalb mehr als eine technische Aufgabe. Sie ist eine Annäherung an ein Stück Industriegeschichte, das sich nicht vollständig rekonstruieren lässt, sondern interpretiert werden muss – allerdings auf Basis klarer Fakten.

Authenticity is not a state that can simply be preserved. It is the result of decisions—of research, precision, and the willingness to get so close to an original that interpretation no longer plays a role. It is precisely within this tension that the work of Lamborghini Polo Storico operates—and it becomes particularly tangible in a vehicle like the 1972 Miura SV.

What at first glance appears to be a classic restoration turns out, upon closer inspection, to be a multi-layered process. It is not about visually refurbishing a vehicle or technically perfecting it. It is about restoring a condition that is historically verifiable. Every deviation, every change, every subsequent modification is scrutinized. The end result is not the most beautiful, but the most accurate.

The setting in which this result is presented is no coincidence. The Anantara Concorso Roma deliberately positions itself as a platform for vehicles that are not only aesthetically but also historically relevant. Rome, with its architectural richness and cultural depth, reinforces this claim. The vehicle is not displayed in isolation, but placed in a context that expands its significance.

The Miura SV itself marks an endpoint—and at the same time a beginning. As the final stage of evolution for the first supercar, it represents a phase in which automotive development was still strongly shaped by experimentation and intuition. Its restoration is therefore more than a technical task. It is an approach to a piece of industrial history that cannot be fully reconstructed but must be interpreted—albeit on the basis of clear facts.





Der Ausgangszustand des Fahrzeugs macht diesen Anspruch deutlich. Nicht original, in Details verändert, über die Jahre angepasst. Ein typisches Schicksal für Fahrzeuge dieser Kategorie. Sie wurden genutzt, verändert, teilweise modernisiert. Genau hier setzt die Arbeit von Polo Storico an. Der erste Schritt ist nicht die Demontage, sondern die Recherche. Produktionsunterlagen, historische Dokumente, Vergleichsfahrzeuge – alles wird einbezogen, um ein möglichst präzises Bild des ursprünglichen Zustands zu erhalten.

Erst auf dieser Grundlage beginnt die eigentliche Arbeit. Jedes Detail wird überprüft. Kühlergrill, Luftauslässe, Karosserielinien – selbst scheinbar marginale Elemente wie die Form von Griffleisten oder die Ausführung von Lüftungsschlitzen werden angepasst. Es entsteht ein Prozess, der weniger handwerklich als analytisch ist. Restaurierung wird hier zur Rekonstruktion.

Besonders deutlich wird dieser Ansatz im Umgang mit der Karosserie. Die Form des Miura ist ikonisch, doch gerade deshalb anfällig für subtile Veränderungen. Über die Jahre können kleine Abweichungen entstehen, die das Gesamtbild beeinflussen. Polo Storico arbeitet hier nicht mit Interpretation, sondern mit Referenz. Ziel ist nicht die Optimierung, sondern die Rückführung.

Ähnlich konsequent ist der Umgang mit dem Innenraum. Elemente wie Klimavorbereitung, Warnblinkanlage oder Lenkradgeometrie werden nicht nach modernen Maßstäben bewertet, sondern nach historischen. Was heute als unpraktisch gelten könnte, wird bewusst beibehalten, wenn es dem Original entspricht. Komfort tritt hinter Authentizität zurück.

The vehicle's initial condition makes this challenge clear. Not original, altered in details, modified over the years. A typical fate for vehicles in this category. They were used, modified, and partially modernized. This is precisely where Polo Storico's work begins. The first step is not disassembly, but research. Production records, historical documents, comparable vehicles—everything is taken into account to obtain as precise a picture as possible of the original condition.

Only on this basis does the actual work begin. Every detail is examined. The grille, air vents, body lines—even seemingly marginal elements such as the shape of the door handles or the design of the air vents are adjusted. The result is a process that is less about craftsmanship and more about analysis. Here, restoration becomes reconstruction.

This approach is particularly evident in the treatment of the bodywork. The Miura's shape is iconic, yet precisely for that reason susceptible to subtle changes. Over the years, small deviations can arise that affect the overall appearance. Polo Storico works here not with interpretation, but with reference. The goal is not optimization, but restoration to its original state.

The approach to the interior is similarly rigorous. Elements such as air conditioning preparation, hazard lights, or steering wheel geometry are not evaluated by modern standards, but by historical ones. What might be considered impractical today is deliberately retained if it corresponds to the original. Comfort takes a back seat to authenticity.



Ein besonders sensibler Bereich ist die Farbgebung. Lack und Interieur sind nicht nur ästhetische Entscheidungen, sondern Teil der Identität eines Fahrzeugs. Im Fall des Miura SV bedeutet das eine intensive Auseinandersetzung mit historischen Farbcodes und deren Entwicklung. Der gewählte Braunton in Kombination mit einem Senffarbenen Innenraum ist kein Zufall, sondern das Ergebnis detaillierter Recherche. Farbe wird hier nicht gewählt, sondern wiedergefunden.

Parallel dazu bleibt die technische Integrität erhalten. Komponenten wie Radnaben oder Auspuffanlagen werden nicht ersetzt, sondern in ihrer ursprünglichen Form rekonstruiert. Selbst spezifische Details wie die sogenannten „Bob-type“-Endrohre werden berücksichtigt. Es sind genau diese Elemente, die den Unterschied zwischen einer guten und einer korrekten Restaurierung ausmachen.

Die Präsentation des Fahrzeugs innerhalb eines Concours d'Elegance verstärkt diesen Anspruch. Hier geht es nicht nur um Bewertung, sondern um Einordnung. Fahrzeuge werden in Klassen gruppiert, miteinander verglichen, kontextualisiert. Der Miura tritt dabei nicht als Einzelstück auf, sondern als Teil einer größeren Erzählung. Zusammen mit anderen historischen Lamborghini-Modellen entsteht ein Bild, das verschiedene Entwicklungsstufen sichtbar macht.

Besondere Aufmerksamkeit erhält dabei ein weiteres Exemplar: ein Miura P400 mit filmhistorischer Bedeutung. Seine Verbindung zur Eröffnungsszene eines bekannten Films zeigt, wie stark sich automobile und kulturelle Geschichte überlagern können. Auch hier spielt Polo Storico eine zentrale Rolle – nicht nur in der Restaurierung, sondern in der Identifikation und Dokumentation.

A particularly sensitive area is the color scheme. Paint and interior are not merely aesthetic choices, but part of a vehicle's identity. In the case of the Miura SV, this entails an intensive examination of historical color codes and their evolution. The chosen shade of brown, combined with a mustard-colored interior, is no coincidence, but the result of detailed research. Here, color is not chosen, but rediscovered.

At the same time, technical integrity is preserved. Components such as wheel hubs or exhaust systems are not replaced, but reconstructed in their original form. Even specific details like the so-called "Bob-type" tailpipes are taken into account. It is precisely these elements that make the difference between a good restoration and a correct one.

The presentation of the vehicle within a Concours d'Elegance reinforces this claim. Here, it is not just about evaluation, but about classification. Vehicles are grouped into classes, compared with one another, and contextualized. The Miura does not appear as a one-off, but as part of a larger narrative. Together with other historic Lamborghini models, a picture emerges that reveals various stages of development.

Special attention is given to another example: a Miura P400 with cinematic significance. Its connection to the opening scene of a well-known film demonstrates how closely automotive and cultural history can intertwine. Here, too, Polo Storico plays a central role—not only in restoration, but in identification and documentation.

MOTORWORLD

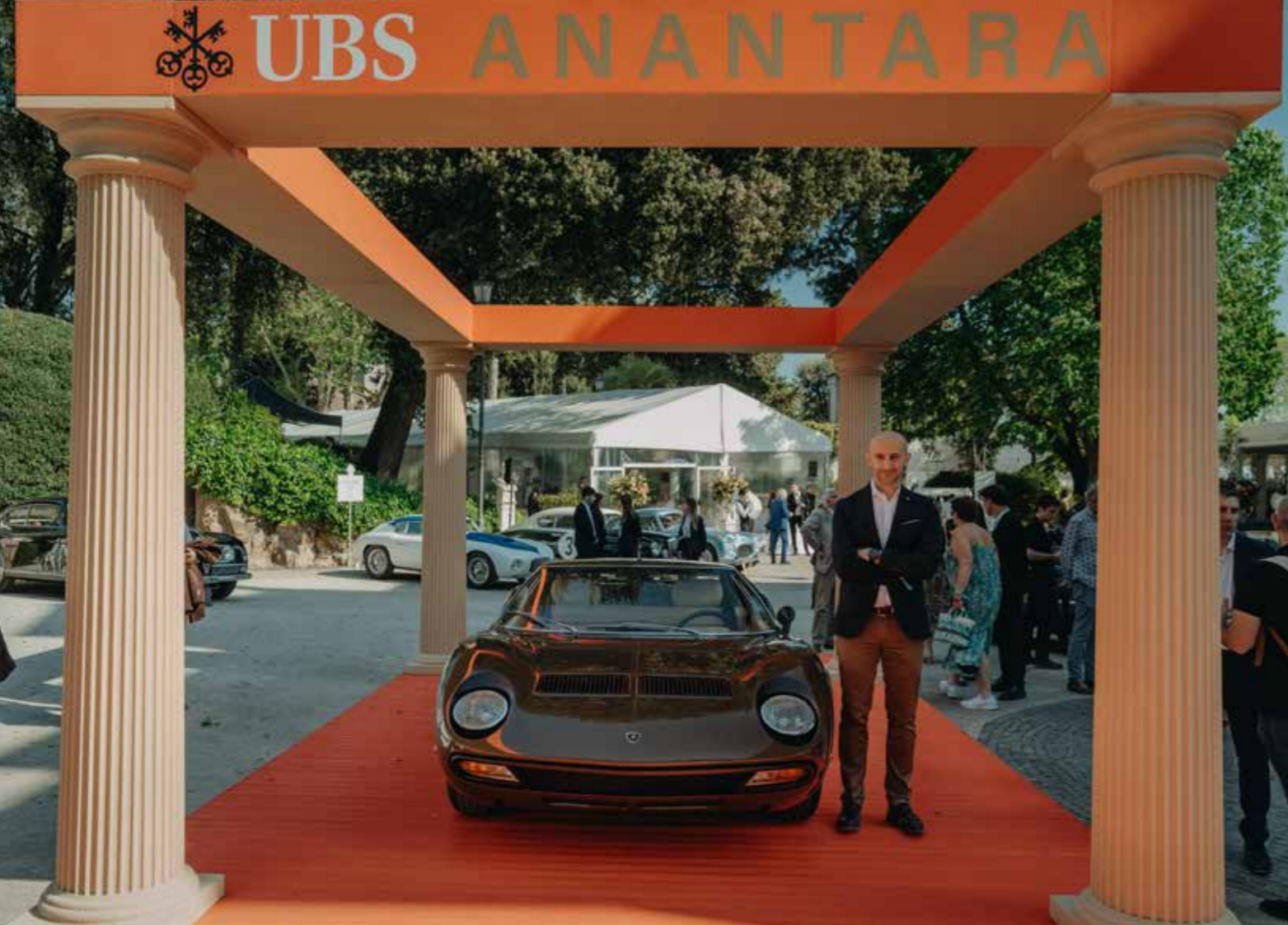
Saisonstart im Kleiderschrank



Jetzt entdecken!

OFFIZIELLER SHOP | SCHNELLER VERSAND | EXKLUSIVE STYLES

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



Diese Doppelrolle ist entscheidend. Polo Storico agiert nicht nur als Werkstatt, sondern als Archiv. Es bewahrt nicht nur Fahrzeuge, sondern auch Wissen. Produktionsdaten, Spezifikationen, historische Zusammenhänge – all das fließt in die Arbeit ein und macht sie reproduzierbar. Restaurierung wird dadurch zu einem nachvollziehbaren Prozess.

In der Summe entsteht ein Ansatz, der sich klar von klassischen Restaurationskonzepten unterscheidet. Es geht nicht um Perfektion im modernen Sinne, sondern um Genauigkeit im historischen Kontext. Kleine Unregelmäßigkeiten, die Teil des Originals sind, bleiben erhalten. Sie werden nicht als Fehler betrachtet, sondern als Bestandteil der Authentizität.

Der Miura SV von 1972 steht damit exemplarisch für eine Haltung, die in der Automobilwelt zunehmend an Bedeutung gewinnt. In einer Zeit, in der Fahrzeuge immer schneller altern und sich Technologien rasant verändern, wird der Blick zurück präziser. Nicht aus Nostalgie, sondern aus dem Bedürfnis, Herkunft zu verstehen.

Am Ende bleibt ein Objekt, das mehr ist als die Summe seiner Teile. Es ist ein dokumentierter Zustand. Ein physischer Beleg dafür, wie ein Fahrzeug einmal gedacht war. Und genau darin liegt seine eigentliche Relevanz.

This dual role is crucial. Polo Storico functions not only as a workshop but also as an archive. It preserves not only vehicles but also knowledge. Production data, specifications, historical contexts—all of this flows into the work and makes it reproducible. Restoration thus becomes a traceable process.

The result is an approach that clearly differs from traditional restoration concepts. It is not about perfection in the modern sense, but about accuracy in the historical context. Minor irregularities that are part of the original are preserved. They are not regarded as flaws, but as an integral part of authenticity.

The 1972 Miura SV thus exemplifies an approach that is gaining increasing significance in the automotive world. In an era where vehicles are aging faster and technologies are changing rapidly, the look back becomes more precise. Not out of nostalgia, but out of a need to understand origins.

In the end, what remains is an object that is more than the sum of its parts. It is a documented state. Physical evidence of how a vehicle was once intended. And that is precisely where its true relevance lies.



Saisonauftritt am Butzweilerhof: 10.000 Gäste beim „Motortreff am Butz powered by Allianz“

**Season opener at the Butzweilerhof:
10,000 guests at the “Motortreff am Butz
powered by Allianz”**

Beim Saisonauftritt in der Motorworld Köln | Rheinland drehte sich am 25. April 2026 alles um automobiler Leidenschaft, besondere Begegnungen und ein buntes Programm. Das Gelände beim „Motortreff am Butz powered by Allianz“ wurde zur offenen Bühne für besondere Fahrzeuge, Clubkultur, Musik, Fachwissen, Gastronomie, Sammlerstücke und automobiler Erlebnisse. Rund 10.000 Gäste nutzten den Tag, um in die neue Saison zu starten.

Ein besonderer Höhepunkt war der Auftritt des James Bond Club Deutschland e.V. Im 4 Takt Hangar wurden acht Fahrzeuge und ein Motorrad mit Bond-Bezug an der großen Leinwand präsentiert. Die Ausstellung machte deutlich, wie eng Automobilgeschichte und Filmgeschichte miteinander verbunden sein können.

At the season opening at Motorworld Köln | Rheinland on 25 April 2026, everything revolved around automotive passion, special encounters and a colourful programme. The grounds of the “Motortreff am Butz powered by Allianz” became an open stage for exceptional vehicles, club culture, music, expert knowledge, gastronomy, collector’s items and automotive experiences. Around 10,000 guests used the day to start the new season.

A particular highlight was the appearance of the James Bond Club Deutschland e.V. In the 4 Takt Hangar, eight vehicles and one motorcycle with a Bond connection were presented in front of the large screen. The exhibition showed how closely automotive history and film history can be connected.



Im Mittelpunkt standen vor allem jene Modelle, die im Bond-Universum bis heute Kultstatus genießen wie der Lotus Esprit, der für viele Fans zu den legendärsten Bond-Fahrzeugen überhaupt zählt. Ebenso prägend war der Aston Martin DBS, der für die moderne Bond-Ära mit Daniel Craig steht. Auch der BMW Z3 durfte in diesem Zusammenhang nicht fehlen. Er markierte den Beginn der BMW-Phase im 007-Kosmos und steht bis heute für einen der markantesten Modellwechsel der Filmreihe. Dazu kamen weitere Fahrzeuge mit Bond-Bezug oder Bond-Aura, etwa die BMW R 1200 C Cruiser, der Alfa Romeo GTV6 und weitere Klassiker aus dem Umfeld filmischer Verfolgungsjagden, Stilinszenierungen und technischer Faszination. Ergänzt wurde die Ausstellung durch ein thematisch passendes Rahmenprogramm.

James-Bond-Experte Danny Morgenstern gab im Hangar einen Vortrag und ordnete die Faszination rund um 007, Fahrzeuge und Filmgeschichte ein. Musikalisch setzte Meike Garden alias LadyBOND mit Vocal und Piano einen stilvollen Akzent. Vor der Glasfront auf Parkplatz 2 präsentierte zudem der Aston Martin Owners Club Deutschland zehn Fahrzeuge und verstärkte damit den britisch-automobilen Schwerpunkt des Tages.

The focus was especially on those models that still enjoy cult status in the Bond universe today, such as the Lotus Esprit, which many fans consider one of the most legendary Bond cars of all time. Equally iconic was the Aston Martin DBS, representing the modern Bond era with Daniel Craig. The BMW Z3 was also an essential part of this setting. It marked the beginning of the BMW phase in the 007 universe and still stands for one of the most striking model changes in the film series. Further vehicles with a Bond connection or Bond aura were also on display, including the BMW R 1200 C Cruiser, the Alfa Romeo GTV6 and other classics associated with cinematic chase scenes, stylish staging and technical fascination.

The exhibition was complemented by a thematically fitting supporting programme. James Bond expert Danny Morgenstern gave a talk in the hangar, placing the fascination with 007, vehicles and film history into context. Musically, Meike Garden, alias LadyBOND, added a stylish accent with vocals and piano. In front of the glass façade on Parking Area 2, the Aston Martin Owners Club Deutschland also presented ten vehicles, further strengthening the British automotive focus of the day.





Auch abseits des James-Bond-Themas bot der Saisonauftakt viele Anlaufpunkte. Das BIG MAG Car Meeting brachte zusätzliche Fahrzeuge und Community-Atmosphäre auf das Gelände. Im Hangar waren Händler mit Modellautos, Motorsport-Bekleidung und James-Bond-Gemälden vertreten. Auf Parkplatz 1 sorgten unter anderem der Red Bull Jeep mit DJ-Musik sowie ein Red Bull Mini Cooper mit Sampling für zusätzliche Festivalstimmung. Sonax präsentierte Pflegeprodukte direkt am Fahrzeug, während der Motorworld-Mieter JUNITED AUTOGLAS mit der Aktion „Wenn du schnell sein willst, mach langsam“ zum Mitmachen lud. Dabei galt es, eine vorgegebene Strecke in einer bestimmten Zeit weder zu schnell noch zu langsam zu fahren. Als Gewinn gab es Aktiv-Scheibenreiniger.

Beyond the James Bond theme, the season opening offered many additional attractions. The BIG MAG Car Meeting brought more vehicles and a strong community atmosphere to the grounds. In the hangar, dealers presented model cars, motorsport clothing and James Bond paintings. On Parking Area 1, the Red Bull Jeep with DJ music and a Red Bull Mini Cooper with sampling activities created an additional festival atmosphere. Sonax presented car care products directly on vehicles, while Motorworld tenant JUNITED AUTOGLAS invited visitors to take part in the activity "If you want to be fast, go slow". Participants had to drive a set route in a specified time – neither too fast nor too slow. The prize was active windscreen cleaner.





Damit verband der Saisonauftakt Community, Expertise, Markenpräsenz und Unterhaltung auf eine Weise, die gut zur Motorworld Köln | Rheinland passt: offen, vielfältig und klar automobilem Lifestyle verpflichtet. Und ein Besuch in der Michael Schumacher Private Collection blieb für Motorsportfans natürlich die Krone am Standort Köln.

„Ein herzliches Dankeschön an alle Petrolheads, Partner, Clubs, Aussteller, Besucherinnen und Besucher sowie an unsere Mieter der Motorworld Köln | Rheinland. Sie alle haben diesen Saisonauftakt zu einem besonderen Tag am Butzweilerhof gemacht“, sagt Dirk Strohmenger von der Motorworld Köln | Rheinland.

In this way, the season opening combined community, expertise, brand presence and entertainment in a way that fits Motorworld Köln | Rheinland perfectly: open, diverse and clearly dedicated to the automotive lifestyle. And for motorsport fans, a visit to the Michael Schumacher Private Collection remained the crowning highlight of the Cologne location.

“A heartfelt thank you to all petrolheads, partners, clubs, exhibitors, visitors and our tenants at Motorworld Köln | Rheinland. Together, they made this season opening a special day at Butzweilerhof,” says Dirk Strohmenger from Motorworld Köln | Rheinland.



1000 MIGLIA EXPERIENCE ITALIA





Die 1000 Miglia Experience Italy ist ein Format, das sich bewusst zwischen klassischem Motorsport und kultivierter Ausfahrt positioniert. Sie folgt keiner reinen Rennlogik, sondern verbindet sportliche Präzision mit einer klar kuratierten Routenführung durch eine der vielseitigsten Regionen Italiens. Daraus entsteht ein Spannungsfeld, das weniger auf spektakuläre Einzelmomente setzt, sondern auf die Summe vieler Details.

Der Auftakt in Bari zeigt bereits, worum es hier geht: eine strukturierte Organisation, kombiniert mit einer offenen Atmosphäre. Die Teilnehmer – eine Mischung aus klassischen Fahrzeugen und modernen Sportwagen – bilden kein homogenes Feld, sondern spiegeln unterschiedliche Zugänge zum Automobil wider. Diese Vielfalt ist kein Nebeneffekt, sondern Teil des Konzepts. Es geht nicht um Vergleichbarkeit, sondern um Koexistenz.

Die erste Etappe ist geprägt von technischen Prüfungen, die den Charakter der Veranstaltung definieren. Zeit- und Durchschnittsprüfungen verlangen ein hohes Maß an Präzision, ohne dabei in klassische Hochgeschwindigkeitsbereiche vorzudringen. Das verschiebt den Fokus: Nicht maximale Leistung entscheidet, sondern Konstanz und Genauigkeit. Für viele Teams ist genau das die größere Herausforderung.

The 1000 Miglia Experience Italy is an event that deliberately positions itself between classic motorsports and a refined driving tour. It does not follow a purely competitive format, but rather combines sporting precision with a carefully curated route through one of Italy's most diverse regions. This creates a dynamic that focuses less on spectacular individual moments and more on the sum of many details.

The kickoff in Bari already demonstrates what this is all about: structured organization combined with an open atmosphere. The participants—a mix of classic cars and modern sports cars—do not form a homogeneous field but reflect different approaches to the automobile. This diversity is not a side effect but part of the concept. It is not about comparability but about coexistence.

The first stage is characterized by technical trials that define the nature of the event. Time trials and average speed trials demand a high degree of precision without venturing into classic high-speed zones. This shifts the focus: it is not maximum performance that decides the outcome, but consistency and accuracy. For many teams, this is precisely the greater challenge.





Parallel dazu wird die Strecke bewusst als Erlebnisraum gestaltet. Orte wie Alberobello oder Polignano a Mare sind nicht nur Zwischenstopps, sondern integraler Bestandteil der Dramaturgie. Sie unterbrechen den sportlichen Ablauf und schaffen Momente der Reflexion. Diese Balance zwischen Wettbewerb und Wahrnehmung ist charakteristisch für das Format.

Am zweiten Tag verdichtet sich das Geschehen. Die Route durch den Salento bringt eine höhere Komplexität mit sich – sowohl fahrerisch als auch organisatorisch. Enge Straßen, wechselnde Untergründe und eine Vielzahl von Prüfungen verlangen eine präzise Abstimmung zwischen Fahrer und Beifahrer. Fehler lassen sich kaum kompensieren, die Abstände bleiben entsprechend eng. Gleichzeitig zeigt sich hier die Stärke der regionalen Einbindung. Städte wie Ostuni oder Brindisi fungieren nicht nur als Etappenziele, sondern als eigenständige Bühnen. Zuschauer, Architektur und Umfeld tragen dazu bei, dass sich die Veranstaltung nicht isoliert, sondern eingebettet anfühlt. Der Motorsport tritt nicht dominant auf, sondern fügt sich in bestehende Strukturen ein.

At the same time, the route is deliberately designed as an experiential space. Places like Alberobello or Polignano a Mare are not just stopovers, but an integral part of the narrative. They interrupt the sporting action and create moments of reflection. This balance between competition and experience is characteristic of the format.

On the second day, the action intensifies. The route through Salento brings greater complexity—both in terms of driving and organization. Narrow roads, changing surfaces, and a multitude of special stages demand precise coordination between driver and co-driver. Mistakes are nearly impossible to compensate for, so the gaps remain correspondingly tight. At the same time, the strength of regional integration becomes evident here. Cities like Ostuni or Brindisi serve not only as stage finishes but as distinct stages in their own right. Spectators, architecture, and the surrounding environment contribute to the event feeling not isolated but embedded. Motorsports do not dominate but blend into existing structures.



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

KALENDER - CALENDAR - TIMETABLE



STUTTGART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN LUXEMBOURG ZÜRICH MALLORCA BULGARIA



Das Eins-gegen-Eins-Format in Lecce setzt einen bewussten Kontrapunkt. Es ist kompakt, direkt und reduziert die Komplexität auf einen klaren Vergleich. Gleichzeitig bleibt es außerhalb der Gesamtwertung und erhält dadurch einen experimentellen Charakter. Solche Elemente zeigen, dass die Veranstaltung offen für Variation ist, ohne ihren Kern zu verlieren.

Die dritte Etappe bringt schließlich eine andere Dynamik ins Spiel. Mit über 280 Kilometern ist sie nicht nur die längste, sondern auch die konstanteste. Weniger Unterbrechungen, längere Abschnitte, ein gleichmäßigerer Rhythmus. Für die Teams bedeutet das eine andere Form der Belastung – weniger punktuelle Konzentration, dafür mehr Ausdauer und Stabilität.

Die Streckenführung über Otranto bis nach Santa Maria di Leuca unterstreicht erneut den Anspruch, landschaftliche und kulturelle Aspekte einzubeziehen. Die Route ist kein neutraler Raum, sondern bewusst gewählt. Sie schafft Orientierung, gibt dem Ablauf Struktur und beeinflusst indirekt auch das Fahrverhalten. Offene Küstenabschnitte erzeugen andere Bedingungen als enge Ortsdurchfahrten.

Mit der Ankunft in Taranto schließt sich der Kreis. Drei Tage, mehrere hundert Kilometer und eine Vielzahl an Prüfungen ergeben ein Gesamtbild, das sich nicht auf einzelne Ergebnisse reduzieren lässt. Natürlich werden Sieger ermittelt, und die sportliche Leistung bleibt ein zentraler Bestandteil. Dennoch liegt der Schwerpunkt eher auf dem Prozess als auf dem Resultat.

Auffällig ist dabei die Konstanz im Teilnehmerfeld. Fahrzeuge wie der Porsche 356 Pre A an der Spitze der klassischen Kategorie zeigen, dass Erfahrung und Präzision entscheidender sind als reine Leistungsdaten. Im modernen Segment bestätigt sich ein ähnliches Bild: Auch hier setzen sich Teams durch, die konstant arbeiten und Fehler vermeiden.

The one-on-one format in Lecce provides a deliberate counterpoint. It is compact, direct, and reduces complexity to a clear comparison. At the same time, it remains outside the overall standings, giving it an experimental character. Such elements show that the event is open to variation without losing its core.

The third stage finally brings a different dynamic into play. At over 280 kilometers, it is not only the longest but also the most consistent. Fewer interruptions, longer sections, a more even rhythm. For the teams, this means a different kind of challenge—less sporadic concentration, but more endurance and stability.

The route from Otranto to Santa Maria di Leuca once again underscores the commitment to incorporating scenic and cultural aspects. The route is not a neutral space but a deliberate choice. It provides orientation, gives structure to the event, and indirectly influences riding behavior. Open coastal stretches create different conditions than narrow town passages.

The arrival in Taranto brings the event full circle. Three days, several hundred kilometers, and a multitude of challenges paint a complete picture that cannot be reduced to individual results. Of course, winners are determined, and athletic performance remains a central component. Nevertheless, the focus lies more on the process than on the result.

What stands out is the consistency among the participants. Vehicles like the Porsche 356 Pre A at the top of the classic category demonstrate that experience and precision are more decisive than raw performance figures. A similar picture emerges in the modern segment: here, too, teams that work consistently and avoid mistakes come out on top.



Die 1000 Miglia Experience Italy unterscheidet sich damit deutlich von klassischen Rennformaten. Sie ist weniger spektakulär im Sinne von Geschwindigkeit oder Risiko, dafür aber komplexer in ihrer Struktur. Der sportliche Anspruch bleibt erhalten, wird jedoch anders definiert. Es geht nicht um das Überschreiten von Grenzen, sondern um deren kontrollierte Nutzung.

Ein weiterer Aspekt ist die Organisation selbst. Zeitpläne, Etappenlängen und Prüfungsdichte sind so gewählt, dass sie sowohl ambitionierten Teams als auch weniger erfahrenen Teilnehmern gerecht werden. Das sorgt für ein ausgeglichenes Niveau und verhindert extreme Leistungsunterschiede. Gleichzeitig bleibt genug Raum für individuelle Herangehensweisen.

Auch die Einbindung moderner Fahrzeuge ist bemerkenswert. Sie treten nicht in Konkurrenz zu den Klassikern, sondern ergänzen das Feld. Dadurch entsteht ein Dialog zwischen verschiedenen Generationen von Automobilen, der über rein technische Unterschiede hinausgeht. Es wird sichtbar, wie sich Konzepte, Materialien und Fahrdynamik verändert haben.

Insgesamt wirkt die Veranstaltung weniger wie ein Wettbewerb im klassischen Sinne, sondern eher wie ein strukturiertes Format mit sportlichen Elementen. Der Fokus liegt auf Präzision, Kontinuität und einem bewussten Umgang mit Strecke und Fahrzeug. Emotionale Überhöhung oder spektakuläre Inszenierung treten in den Hintergrund.

Gerade darin liegt die Eigenständigkeit der 1000 Miglia Experience Italy. Sie setzt nicht auf Extreme, sondern auf Ausgewogenheit. Sie verbindet Motorsport mit regionaler Einbindung, ohne eines dem anderen unterzuordnen. Und sie zeigt, dass Automobilveranstaltungen auch jenseits von Geschwindigkeit und Konkurrenz funktionieren können – als durchdachte, vielschichtige Form der Bewegung.

The 1000 Miglia Experience Italy thus differs significantly from traditional racing formats. It is less spectacular in terms of speed or risk, but more complex in its structure. The sporting challenge remains, but is defined differently. It is not about pushing boundaries, but about utilizing them in a controlled manner.

Another aspect is the organization itself. Schedules, stage lengths, and the density of special stages are chosen to accommodate both ambitious teams and less experienced participants. This ensures a balanced level of competition and prevents extreme performance disparities. At the same time, there is enough room for individual approaches.

The inclusion of modern vehicles is also noteworthy. They do not compete with the classics but complement the field. This creates a dialogue between different generations of automobiles that goes beyond purely technical differences. It becomes evident how concepts, materials, and driving dynamics have evolved.

Overall, the event feels less like a competition in the traditional sense and more like a structured format with sporting elements. The focus is on precision, consistency, and a mindful approach to the route and the vehicle. Emotional hype or spectacular staging take a back seat.

This is precisely what sets the 1000 Miglia Experience Italy apart. It does not rely on extremes, but on balance. It combines motorsports with regional engagement without subordinating one to the other. And it demonstrates that automotive events can function beyond speed and competition—as a well-conceived, multifaceted form of movement.





32,90 €
PRO PERSON



BREAKFAST CLUB

JEDEN SONNTAG
10.00 BIS 14.00 UHR

JETZT
RESERVIEREN!



HIGHLIGHTS

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

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



BREAKFAST CLUB



PININFARINA JAS TENSEI

Manchmal beginnt ein Projekt nicht mit einer Idee, sondern mit einer Haltung. Mit der Entscheidung, ein bestehendes Konzept nicht zu reproduzieren, sondern weiterzudenken. Genau in diesem Spannungsfeld bewegt sich Tensei – ein Fahrzeug, das sich nicht als Hommage versteht, sondern als präzise gesetzte Fortsetzung.

Der Ausgangspunkt ist klar definiert: der Honda NSX der ersten Generation. Ein Fahrzeug, das in den 1990er-Jahren eine eigene Kategorie geschaffen hat. Leicht, präzise, alltagstauglich – und gleichzeitig emotional. Diese Balance ist selten, und sie bildet die Grundlage für das, was Tensei erreichen will. Nicht als Kopie, sondern als Neuinterpretation.

Sometimes a project doesn't start with an idea, but with an attitude. With the decision not to simply replicate an existing concept, but to take it further. Tensei operates precisely within this tension—a vehicle that sees itself not as a tribute, but as a precisely crafted continuation.

The starting point is clearly defined: the first-generation Honda NSX. A vehicle that created its own category in the 1990s. Lightweight, precise, suitable for everyday use—and at the same time emotional. This balance is rare, and it forms the foundation for what Tensei aims to achieve. Not as a copy, but as a reinterpretation.





Der Name selbst ist programmatisch. „Tensei“ steht für Wiedergeburt. Doch diese Wiedergeburt erfolgt nicht rückwärtsgerichtet. Sie setzt auf Transformation. Das Original dient als Referenz, nicht als Einschränkung. Genau darin liegt der entscheidende Unterschied zu klassischen Restomod-Projekten. Hier wird nicht restauriert, sondern neu definiert.

Die Zusammenarbeit zwischen JAS Motorsport und Pininfarina bildet dabei den strukturellen Kern. Zwei Disziplinen, die unterschiedliche Perspektiven einbringen: Engineering und Design. Während JAS Motorsport die technische Basis liefert und die Entwicklung verantwortet, setzt Pininfarina den gestalterischen Rahmen. Diese Aufgabenteilung ist klar – und ermöglicht eine konsequente Umsetzung.

Interessant ist dabei die Wahl des Ausgangsmaterials. Tensei basiert auf sorgfältig ausgewählten NSX-Fahrzeugen aus den frühen 1990er-Jahren. Sie liefern die strukturelle Grundlage, werden jedoch vollständig überarbeitet. Die originale Karosserie weicht einer neuen Hülle aus Carbon, die nicht nur Gewicht reduziert, sondern vor allem neue Proportionen erlaubt.

Genau hier beginnt die eigentliche Transformation. Der Radstand wächst, der hintere Überhang wird verkürzt, die Spur verbreitert. Die Silhouette bleibt erkennbar, verändert jedoch ihre Wirkung. Das Fahrzeug liegt tiefer, wirkt breiter, gewinnt an Präsenz. Es entsteht eine neue Balance, die weniger zurückhaltend ist als beim Original.

The name itself is programmatic. "Tensei" stands for rebirth. But this rebirth is not backward-looking. It focuses on transformation. The original serves as a reference, not a limitation. This is precisely where the decisive difference lies compared to classic restomod projects. Here, the car is not being restored, but redefined.

The collaboration between JAS Motorsport and Pininfarina forms the structural core of this endeavor. Two disciplines that bring different perspectives to the table: engineering and design. While JAS Motorsport provides the technical foundation and oversees development, Pininfarina sets the design framework. This division of labor is clear—and enables consistent execution.

The choice of source material is particularly interesting. Tensei is based on carefully selected NSX vehicles from the early 1990s. They provide the structural foundation but are completely reworked. The original bodywork gives way to a new carbon-fiber shell that not only reduces weight but, above all, allows for new proportions.

This is precisely where the actual transformation begins. The wheelbase grows, the rear overhang is shortened, and the track is widened. The silhouette remains recognizable, yet its impact changes. The vehicle sits lower, appears wider, and gains a stronger presence. A new balance emerges that is less restrained than in the original.

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 GERMANY | HEIL Kfz-Teile | Autoteilevertrieb HEINE & KLATTE | KRAFT AUTOTEILE | Wacker-Dobler | LKQ STAHLGRÜBER PV AUTOMOTIVE
 Lorch | MATTHIES | PROF PARTS FAHRZEUGTEILE | SPRINGER | WM | WÜTSCHNER Fahrzeugteile



Diese Veränderungen sind kein Selbstzweck. Sie folgen einer klaren gestalterischen Logik. Proportion wird zum zentralen Element. Sobald die grundlegenden Maße definiert sind, entsteht das Design fast zwangsläufig daraus. Aerodynamik wird nicht als Zusatz verstanden, sondern als integraler Bestandteil der Form. Funktion und Ästhetik greifen ineinander.

Typisch für Pininfarina ist dabei der Umgang mit Flächen und Linien. Die ausgeprägten hinteren Schultern und die verbreiterten Kotflügel erzeugen eine Spannung, die sich in der Draufsicht als klare Geometrie abzeichnet. Dreieckige Formen, gezielt eingesetzte Kanten – Elemente, die nicht dominieren, sondern strukturieren.

Trotz dieser Eingriffe bleibt die Verbindung zum Original erhalten. Bestimmte Merkmale werden bewusst übernommen und neu interpretiert. Die charakteristischen Lufteinlässe, die Integration des Heckflügels in die Lichtgrafik, selbst die Pop-up-Scheinwerfer finden ihren Platz in einem modernen Kontext. Es entsteht eine visuelle Kontinuität, die Identität schafft.

Diese Balance zwischen Bewahrung und Veränderung setzt sich im Innenraum fort. Die Grundstruktur orientiert sich am ursprünglichen Konzept des NSX: klare Ergonomie, direkte Fahreransprache, hohe Übersichtlichkeit. Gleichzeitig wird die Ausführung deutlich verfeinert. Materialien, Oberflächen, Verarbeitung – alles wirkt präziser, ohne den funktionalen Charakter zu verlieren.

These changes are not an end in themselves. They follow a clear design logic. Proportion becomes the central element. Once the basic dimensions are defined, the design emerges almost inevitably from them. Aerodynamics is not viewed as an afterthought, but as an integral part of the form. Function and aesthetics intertwine.

Typical of Pininfarina is the treatment of surfaces and lines. The pronounced rear shoulders and the widened fenders create a tension that manifests as clear geometry in the top view. Triangular shapes, strategically placed edges—elements that do not dominate but rather structure.

Despite these modifications, the connection to the original remains intact. Certain features are deliberately retained and reinterpreted. The characteristic air intakes, the integration of the rear wing into the lighting design, even the pop-up headlights find their place in a modern context. The result is a visual continuity that creates identity.

This balance between preservation and change continues in the interior. The basic structure is based on the original NSX concept: clear ergonomics, direct driver engagement, and excellent visibility. At the same time, the execution is significantly refined. Materials, surfaces, and craftsmanship—everything appears more precise without losing its functional character.

Der Innenraum folgt dabei keiner dekorativen Logik. Er ist nicht darauf ausgelegt, zu beeindrucken, sondern zu funktionieren. Jede Entscheidung orientiert sich an der Interaktion zwischen Fahrer und Fahrzeug. Bedienelemente sind dort, wo sie erwartet werden. Ablenkung wird reduziert. Die Verbindung zwischen Mensch und Maschine steht im Mittelpunkt.

Unter der Karosserie bleibt die technische Philosophie ebenfalls erhalten. Ein frei saugender V6 bildet das Herz des Fahrzeugs – bewusst gewählt, um die Charakteristik des Originals fortzuführen. In Kombination mit einem manuellen Sechsganggetriebe entsteht ein Setup, das sich gegen aktuelle Trends stellt. Automatisierung wird zugunsten von Kontrolle zurückgenommen.

Diese Entscheidung ist nicht nostalgisch, sondern funktional. Sie zielt auf ein spezifisches Fahrerlebnis ab. Direkte Rückmeldung, mechanische Präzision, klare Abläufe. Tensei will nicht einfacher zu fahren sein, sondern intensiver. Er fordert Aufmerksamkeit und belohnt sie mit Transparenz.

Die Produktion unterstreicht diesen Anspruch. Eine stark limitierte Serie, gefertigt im Atelier von JAS Motorsport, ergänzt durch individuelle Anpassungen in Zusammenarbeit mit Pininfarina. Es entsteht kein Massenprodukt, sondern ein kontrollierter Prozess, bei dem jedes Fahrzeug eine eigene Ausprägung erhält.

The interior does not follow a decorative logic. It is not designed to impress, but to function. Every decision is guided by the interaction between driver and vehicle. Controls are where they are expected to be. Distractions are minimized. The connection between human and machine takes center stage.

Beneath the bodywork, the technical philosophy remains intact as well. A naturally aspirated V6 forms the heart of the vehicle—deliberately chosen to carry forward the characteristics of the original. Combined with a six-speed manual transmission, this creates a setup that goes against current trends. Automation is scaled back in favor of control.

This decision is not nostalgic, but functional. It aims for a specific driving experience. Direct feedback, mechanical precision, clear processes. Tensei does not aim to be easier to drive, but more intense. It demands attention and rewards it with transparency.

Production underscores this claim. A strictly limited series, manufactured in the JAS Motorsport workshop, complemented by individual customizations in collaboration with Pininfarina. The result is not a mass-produced vehicle, but a controlled process in which each car is given its own distinct character.



Diese Exklusivität ist dabei kein Selbstzweck. Sie ermöglicht eine Tiefe in der Umsetzung, die in größeren Stückzahlen kaum realisierbar wäre. Jedes Detail kann überprüft, angepasst und optimiert werden. Qualität entsteht hier nicht durch Standardisierung, sondern durch Präzision.

Tensei positioniert sich damit bewusst außerhalb klassischer Kategorien. Er ist weder reines Restomod noch vollständig neues Fahrzeug. Er bewegt sich dazwischen und nutzt genau diesen Raum. Vergangenheit wird nicht konserviert, sondern weiterentwickelt. Gegenwart wird nicht übernommen, sondern hinterfragt. Am Ende steht ein Fahrzeug, das weniger durch einzelne Merkmale definiert wird als durch seine Gesamthaltung. Es geht nicht um maximale Leistung oder spektakuläre Zahlen. Es geht um Balance. Um die Verbindung von Technik, Design und Fahrer.

Tensei zeigt, dass ikonische Konzepte nicht abgeschlossen sind. Sie können weitergeführt werden, wenn man bereit ist, sie neu zu interpretieren. Nicht als Kopie, sondern als konsequente Weiterentwicklung. Und genau darin liegt seine eigentliche Relevanz.

This exclusivity is not an end in itself. It enables a depth of execution that would be virtually impossible to achieve in larger production runs. Every detail can be reviewed, adjusted, and optimized. Here, quality arises not from standardization, but from precision.

Tensei thus deliberately positions itself outside of traditional categories. It is neither a pure restomod nor a completely new vehicle. It occupies the space in between and makes full use of it. The past is not preserved but further developed. The present is not simply adopted but questioned.

The result is a vehicle defined less by individual features than by its overall character. It's not about maximum performance or spectacular numbers. It's about balance. About the connection between technology, design, and the driver.

Tensei demonstrates that iconic concepts are not set in stone. They can be carried forward if one is willing to reinterpret them—not as a copy, but as a logical evolution. And that is precisely where its true relevance lies.





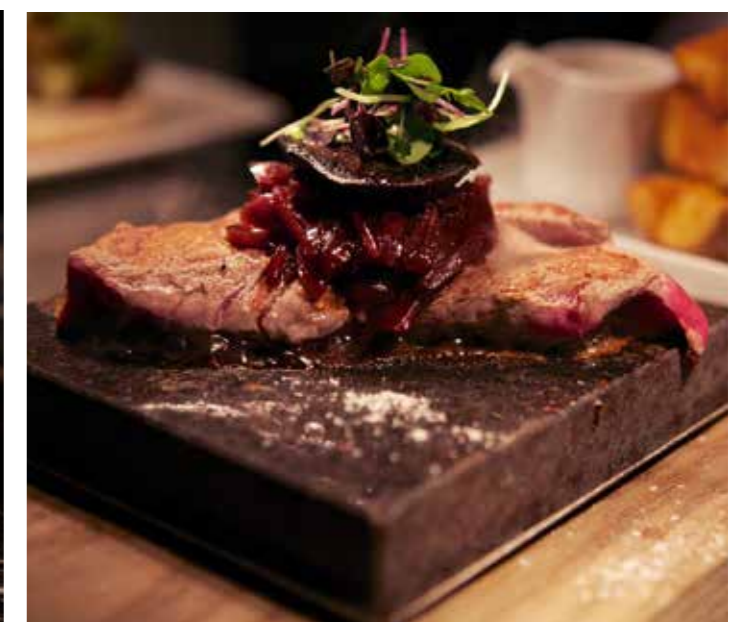
PRIME BEEF
HOT STONE EXPERIENCE

HOT STONE EXPERIENCE

Ihr Steak. Ihr Gargrad. Ihre Entscheidung.

Auf heißem Lavastein serviert, entfaltet Euer ausgewählter Cut sein volles Aroma direkt am Tisch. Ihr bestimmt selbst den perfekten Gargrad und kombiniert Euer Steak mit Euren Lieblingsbeilagen.

New York Flank. Pluma Ibérico. Angus Filet. Chuletón.
Bereit für Dein Steak-Erlebnis – Choose your Cut!
Täglich von 12.00 – 22.00 Uhr



PRIME BEEF
HOT STONE EXPERIENCE



FRANCIACORTA HISTORIC

Es gibt diese seltenen Momente im historischen Motorsport, in denen sich Vergangenheit nicht nur zeigt, sondern in einer beinahe greifbaren Intensität wieder auflebt. Die Franciacorta Historic gehört genau zu diesen Ereignissen. Was sich an diesem Wochenende in Travagliato entfaltet, ist weit mehr als eine Gleichmäßigkeitsprüfung – es ist ein lebendiges Archiv mechanischer Kultur, ein rollendes Museum, das nicht hinter Glas konserviert, sondern auf Asphalt zelebriert wird.

There are those rare moments in historic motorsports when the past doesn't just make an appearance—it comes alive with an almost tangible intensity. The Franciacorta Historic is precisely one of these events. What unfolds this weekend in Travagliato is far more than a regularity rally—it is a living archive of mechanical culture, a rolling museum that is not preserved behind glass but celebrated on asphalt.





Schon der Blick auf das Starterfeld offenbart eine Dimension, die selbst erfahrene Kenner innehalten lässt. Eine Rekordbeteiligung markiert nicht nur eine statistische Randnotiz, sondern unterstreicht die wachsende Bedeutung dieser Veranstaltung innerhalb der internationalen Szene. Fahrzeuge aus einer Zeit, in der Ingenieurskunst noch kompromisslos mechanisch war, treffen hier aufeinander – 42 Vorkriegsmodelle allein sind ein klares Statement. Sie stammen aus einer Epoche, in der Geschwindigkeit Mut bedeutete und Präzision eine Frage des Gefühls war, nicht der Elektronik.

Die Faszination liegt dabei nicht allein in der Anzahl, sondern vor allem in der Qualität. Bugatti, Lancia, Fiat – Namen, die nicht nur Marken sind, sondern Kapitel der Automobilgeschichte. Modelle wie der Bugatti Type 35 oder die Lancia Lambda verkörpern eine Ästhetik, die heute fast verloren scheint. Ihre Linien folgen keiner Mode, sondern einer Funktion, die zugleich Kunst ist. Es sind Automobile, die nicht entworfen wurden, um zu gefallen, sondern um zu dominieren – auf Straßen, die damals kaum mehr als staubige Pfade waren.

Doch es ist nicht nur das Material, das die Franciacorta Historic prägt. Es sind die Menschen hinter den Lenkrädern. Fahrer, die verstehen, dass diese Maschinen keine bloßen Fahrzeuge sind, sondern Charaktere mit Eigenwillen. Sie verlangen Respekt, Erfahrung und eine gewisse Demut. Unter ihnen befinden sich zahlreiche Top-Piloten, die genau wissen, wie man ein Fahrzeug aus den 1920er- oder 1930er-Jahren nicht nur bewegt, sondern liest – jede Vibration, jedes Geräusch, jede minimale Abweichung vom Idealzustand.

Even a glance at the starting grid reveals a scale that leaves even seasoned connoisseurs in awe. A record turnout is not merely a statistical footnote but underscores the growing significance of this event within the international scene. Vehicles from an era when engineering was still uncompromisingly mechanical come together here—42 pre-war models alone make a clear statement. They hail from an era when speed meant courage and precision was a matter of feel, not electronics.

The fascination lies not only in the quantity, but above all in the quality. Bugatti, Lancia, Fiat—names that are not just brands, but chapters in automotive history. Models like the Bugatti Type 35 or the Lancia Lambda embody an aesthetic that seems almost lost today. Their lines follow not a fashion, but a function that is, at the same time, art. These are automobiles that were not designed to please, but to dominate—on roads that were little more than dusty paths back then.

Yet it is not just the machinery that defines the Franciacorta Historic. It is the people behind the wheels. Drivers who understand that these machines are not mere vehicles, but characters with a will of their own. They demand respect, experience, and a certain humility. Among them are numerous top drivers who know exactly how to not only drive a vehicle from the 1920s or 1930s, but also to read it—every vibration, every sound, every minimal deviation from the ideal state.



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/



STUTT GART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN ZÜRICH MALLORCA BULGARIA





Die Strecke selbst fügt sich dabei nahtlos in dieses Gesamtbild ein. Die Region Franciacorta, geprägt von sanften Hügeln, Weinbergen und der Nähe zum Iseosee, bietet eine Kulisse, die wie geschaffen scheint für eine Veranstaltung dieser Art. Hier wird nicht nur gefahren, hier wird inszeniert. Die Fahrzeuge bewegen sich durch eine Landschaft, die ihre Herkunft widerspiegelt: elegant, zeitlos und mit einer subtilen Dramatik, die sich erst auf den zweiten Blick vollständig erschließt.

140 Kilometer mögen auf dem Papier überschaubar wirken, doch in der Realität entfalten sie eine eigene Dynamik. Präzisionsprüfungen verlangen absolute Konzentration, jede Sekunde zählt, jede Unachtsamkeit wird unmittelbar bestraft. Es ist ein Spiel mit der Zeit – im wahrsten Sinne des Wortes. Anders als bei klassischen Rennformaten geht es nicht um maximale Geschwindigkeit, sondern um perfekte Kontrolle. Ein Konzept, das den Charakter der Fahrzeuge respektiert und gleichzeitig die Fähigkeiten der Teams in den Vordergrund stellt.

Besonders faszinierend ist dabei die Bandbreite der teilnehmenden Automobile. Vom Vorkriegs-Klassiker bis hin zu Youngtimern der späten 1980er-Jahre spannt sich ein Bogen, der mehrere Jahrzehnte Automobilentwicklung umfasst. Porsche 356 treffen auf Alfa Romeo Giulietta, Austin-Healey auf Jaguar – ein Kaleidoskop der Marken, Modelle und Philosophien. Insgesamt 24 Hersteller sind vertreten, jeder mit seiner eigenen Geschichte, seiner eigenen DNA.

Diese Vielfalt ist kein Zufall, sondern Ausdruck einer bewussten Entscheidung. Die Franciacorta Historic versteht sich nicht als elitäres Schaulaufen einzelner Ikonen, sondern als Plattform für die gesamte Bandbreite automobilier Leidenschaft. Sie schafft einen Raum, in dem sich unterschiedliche Epochen begegnen, ohne sich gegenseitig zu überlagern. Jeder Teilnehmer bringt seine eigene Geschichte mit – und wird gleichzeitig Teil einer größeren Erzählung.

The route itself fits seamlessly into this overall picture. The Franciacorta region, characterized by rolling hills, vineyards, and its proximity to Lake Iseo, offers a backdrop that seems tailor-made for an event of this kind. Here, it's not just about driving; it's about staging a spectacle. The vehicles move through a landscape that mirrors their heritage: elegant, timeless, and with a subtle drama that only fully reveals itself at second glance.

140 kilometers may seem manageable on paper, but in reality they take on a dynamic of their own. Precision stages demand absolute concentration; every second counts, and every lapse in attention is immediately punished. It is a race against time—in the truest sense of the word. Unlike traditional racing formats, the focus is not on maximum speed, but on perfect control. A concept that respects the character of the vehicles while simultaneously highlighting the teams' skills.

Particularly fascinating is the range of participating automobiles. From pre-war classics to "youngtimers" from the late 1980s, the spectrum spans several decades of automotive development. Porsche 356s meet Alfa Romeo Giulietta, Austin-Healeys meet Jaguars—a kaleidoscope of brands, models, and philosophies. A total of 24 manufacturers are represented, each with its own history and its own DNA.

This diversity is no coincidence, but rather the result of a conscious decision. Franciacorta Historic does not see itself as an elitist showcase of individual icons, but as a platform for the entire spectrum of automotive passion. It creates a space where different eras meet without overshadowing one another. Each participant brings their own story—and at the same time becomes part of a larger narrative.



Dass am Ende dennoch Sieger gekürt werden, gehört zum Wesen des Motorsports. Doch die Namen auf dem Podium sind fast zweitrangig im Vergleich zu dem, was diese Veranstaltung wirklich ausmacht. Natürlich stehen Fahrer wie Nicola Barcella und Simone Rossoni exemplarisch für sportlichen Erfolg und Präzision, doch ihr Sieg ist vor allem ein Symbol für die Verbindung von Mensch und Maschine auf höchstem Niveau.

Auch abseits der Gesamtwertung zeigt sich die Tiefe dieses Events. Sonderwertungen, Damenwertungen, internationale Teams – sie alle tragen dazu bei, dass die Franciacorta Historic mehr ist als ein Wettbewerb. Sie ist ein Treffpunkt, ein Netzwerk, ein kulturelles Ereignis. Hier begegnen sich Enthusiasten, Sammler und Fahrer auf Augenhöhe, verbunden durch eine gemeinsame Leidenschaft.

Am Ende bleibt ein Eindruck, der sich nur schwer in Zahlen oder Fakten fassen lässt. Es ist das Gefühl, Teil von etwas Authentischem zu sein. Etwas, das sich bewusst gegen die Schnellebigkeit der modernen Automobilwelt stellt und stattdessen auf Beständigkeit, Qualität und Geschichte setzt. Die Franciacorta Historic ist kein Event, das man einfach besucht – man erlebt es. Und genau darin liegt ihre besondere Strahlkraft.

The fact that winners are ultimately crowned is part of the essence of motorsports. Yet the names on the podium are almost secondary compared to what truly defines this event. Of course, drivers like Nicola Barcella and Simone Rossoni exemplify sporting success and precision, but their victory is above all a symbol of the connection between man and machine at the highest level.

The depth of this event is evident even beyond the overall standings. Special classifications, women's classifications, international teams—they all contribute to making the Franciacorta Historic more than just a competition. It is a meeting place, a network, a cultural event. Here, enthusiasts, collectors, and drivers meet on equal footing, united by a shared passion.

In the end, what remains is an impression that is difficult to capture in numbers or facts. It is the feeling of being part of something authentic. Something that consciously stands in contrast to the fast-paced nature of the modern automotive world and instead focuses on consistency, quality, and history. The Franciacorta Historic is not an event you simply attend—you experience it. And that is precisely where its special appeal lies.



NEUER VAGABUND MINI

Individualisierung ist längst kein optionales Element mehr, sondern ein zentraler Bestandteil moderner Automobilkultur. Sie definiert nicht nur Produkte, sondern auch deren Kontext. In dieser Logik bewegt sich die Zusammenarbeit zwischen MINI und dem Grazer Designstudio Vagabund – nicht als klassisches Showcar-Projekt, sondern als Versuch, das Fahrzeug als Plattform neu zu denken.

Der MINI Countryman dient dabei nicht als fertiges Objekt, sondern als Ausgangspunkt. Seine Architektur bleibt erkennbar, wird jedoch gezielt erweitert und überformt. Vagabund setzt genau dort an, wo Serienfahrzeuge üblicherweise enden: bei der Transformation von Funktion in Bedeutung. Zwei Einzelstücke entstehen, die weniger Varianten eines Modells darstellen als vielmehr zwei Perspektiven auf dieselbe Idee.

Auffällig ist die konsequente Trennung der beiden Charaktere. Ein Fahrzeug in hellem „Melting Silver“, ergänzt durch sandfarbene und weiße Akzente, wirkt offen, fast spielerisch. Das zweite, in „Midnight Black“, reduziert sich auf eine monochrome, technisch anmutende Erscheinung. Beide Konzepte funktionieren unabhängig voneinander, entfalten ihre volle Wirkung jedoch erst im Zusammenspiel. Kontrast wird hier nicht als Gestaltungsmittel eingesetzt, sondern als inhaltliches Prinzip.

Customization is no longer merely an optional feature, but a central component of modern automotive culture. It defines not only products, but also their context. The collaboration between MINI and the Graz-based design studio Vagabund follows this logic—not as a traditional concept car project, but as an attempt to rethink the vehicle as a platform.

The MINI Countryman serves not as a finished object, but as a starting point. Its architecture remains recognizable, yet is deliberately expanded and reshaped. Vagabund begins precisely where production vehicles usually end: with the transformation of function into meaning. Two unique pieces emerge, representing not so much variants of a model as two perspectives on the same idea.

What stands out is the consistent separation of the two characters. One vehicle in bright “Melting Silver,” complemented by sand-colored and white accents, appears open, almost playful. The second, in “Midnight Black,” is reduced to a monochromatic, technical-looking appearance. Both concepts function independently of one another, yet only unfold their full effect when interacting. Here, contrast is not used as a design tool, but as a substantive principle.





Die Eingriffe in die Karosserie folgen einer klaren Logik. Verbreiterte Radhäuser verändern die Proportionen und verschieben die visuelle Balance des Fahrzeugs. Die erhöhte Bodenfreiheit verstärkt den Offroad-Charakter, ohne in klassische SUV-Klischees abzurutschen. Ergänzungen an Front und Heck verbinden die neuen Elemente mit der bestehenden Struktur, sodass kein Bruch entsteht. Stattdessen entwickelt sich eine neue, kohärente Form.

Besonders prägnant ist der Umgang mit den Rädern. 20-Zoll-Felgen mit geschlossenen, 3D-gedruckten Abdeckungen erzeugen eine ungewohnte Optik. Sie erinnern bewusst an Lautsprechergehäuse und schaffen so eine Verbindung zum zentralen Thema des Projekts: Sound. Diese Referenz zieht sich durch das gesamte Fahrzeug und wird zum verbindenden Element zwischen Design und Funktion.

Der Dachträger ist ein weiteres Beispiel für diese Herangehensweise. Er besteht aus gefalteten Aluminiumplatten, ergänzt durch ein Edelstahlgitter. Was zunächst wie ein funktionales Bauteil wirkt, wird hier zu einem integralen Bestandteil der Gestaltung. Die Struktur zitiert die Formsprache von Lautsprechern und erweitert sie in den Raum. Dach, Seite und Heck treten in einen gestalterischen Dialog.

Im Zentrum steht jedoch die Transformation des Fahrzeugs zum Klangkörper. Die hinteren Seitenscheiben weichen einem speziell entwickelten Soundsystem, das nicht für den Innenraum gedacht ist, sondern für die Umgebung. Lautsprechergehäuse aus Polymerbeton sorgen für eine präzise Wiedergabe, während Subwoofer im Heckbereich zusätzliche Dynamik erzeugen. Das Fahrzeug wird damit nicht nur zum Transportmittel, sondern zur mobilen Infrastruktur für Musik.

The modifications to the body follow a clear logic. Widened wheel arches alter the proportions and shift the vehicle's visual balance. The increased ground clearance reinforces the off-road character without slipping into classic SUV clichés. Additions to the front and rear connect the new elements with the existing structure, ensuring no visual discontinuity. Instead, a new, coherent form emerges.

The treatment of the wheels is particularly striking. 20-inch rims with closed, 3D-printed covers create an unusual look. They are deliberately reminiscent of speaker enclosures, thus establishing a connection to the project's central theme: sound. This reference runs through the entire vehicle and becomes the connecting element between design and function.

The roof rack is another example of this approach. It consists of folded aluminum panels, complemented by a stainless steel grille. What initially appears to be a functional component becomes an integral part of the design. The structure echoes the design language of loudspeakers and extends it into the space. The roof, sides, and rear engage in a design dialogue.

At the center, however, is the transformation of the vehicle into a sound body. The rear side windows give way to a specially developed sound system intended not for the interior, but for the surrounding environment. Speaker enclosures made of polymer concrete ensure precise reproduction, while subwoofers in the rear generate additional dynamics. The vehicle thus becomes not only a means of transportation, but a mobile infrastructure for music.

CARRUMBLE

10. MAI 2026





Entscheidend ist dabei die Ausrichtung nach außen. Das System ist nicht auf private Nutzung ausgelegt, sondern auf gemeinschaftliche Erlebnisse. Beide Fahrzeuge können unabhängig voneinander agieren, entfalten ihre volle Wirkung jedoch als Einheit. Sie bilden eine mobile Bühne, die sich situativ an unterschiedliche Orte verlagern lässt. Der Fokus verschiebt sich vom Fahrer auf die Gruppe.

Diese Öffnung wird durch ein bewusst gesetztes Gegenelement ergänzt. Auf der gegenüberliegenden Fahrzeugseite findet sich ein integrierter Walkman – analog, reduziert, persönlich. Er steht im Kontrast zum offenen Soundsystem und schafft einen Moment der Entschleunigung. Die Kombination aus digitaler Präzision und analoger Referenz unterstreicht den experimentellen Charakter des Projekts.

Vagabund versteht Design dabei nicht als reines Objekt, sondern als Prozess. Die Fahrzeuge sind das Ergebnis einer Idee, die konsequent umgesetzt wurde. MINI liefert die Plattform, Vagabund die Interpretation. Diese Rollenverteilung ist klar definiert und ermöglicht eine Zusammenarbeit, die über klassische Co-Branding-Projekte hinausgeht.

Interessant ist die Einbindung von Community als gestalterisches Element. Die Fahrzeuge sind nicht für statische Präsentationen konzipiert, sondern für Interaktion. Sie sollen genutzt, erlebt und in unterschiedliche Kontexte integriert werden. Musik, Begegnung und Bewegung werden Teil des Konzepts. Das Auto verliert seine isolierte Position und wird zum Medium.

The key factor here is the outward orientation. The system is not designed for private use, but for shared experiences. Both vehicles can operate independently of one another, yet they achieve their full effect as a unit. They form a mobile stage that can be relocated to different locations as the situation demands. The focus shifts from the driver to the group.

This openness is complemented by a deliberately placed counter-element. On the opposite side of the vehicle is an integrated Walkman – analog, minimalist, personal. It contrasts with the open sound system and creates a moment of deceleration. The combination of digital precision and analog reference underscores the experimental character of the project.

Vagabund views design not as a mere object, but as a process. The vehicles are the result of an idea that has been consistently implemented. MINI provides the platform; Vagabund provides the interpretation. This division of roles is clearly defined and enables a collaboration that goes beyond traditional co-branding projects.

The integration of the community as a design element is particularly interesting. The vehicles are not designed for static presentations, but for interaction. They are meant to be used, experienced, and integrated into different contexts. Music, encounters, and movement become part of the concept. The car loses its isolated position and becomes a medium.





Diese Verschiebung ist nicht zufällig. Sie reflektiert eine Entwicklung, in der Fahrzeuge zunehmend als Teil eines größeren kulturellen Systems verstanden werden. Individualisierung bedeutet hier nicht nur Anpassung, sondern auch Öffnung. Das Objekt tritt in Beziehung zu seiner Umgebung und verändert sich dadurch in seiner Bedeutung.

Gleichzeitig bleibt das Projekt fest im handwerklichen Kontext verankert. Die Detailtiefe, die Materialwahl und die Umsetzung zeigen, dass es sich nicht um reine Konzeptstudien handelt. Jede Veränderung folgt einer funktionalen und gestalterischen Logik. Form und Funktion bleiben eng miteinander verknüpft.

Die Präsentation im Rahmen internationaler Veranstaltungen unterstreicht diesen Anspruch. Die Fahrzeuge sind nicht als einmalige Inszenierung gedacht, sondern als Teil eines fortlaufenden Dialogs. Sie sollen bewegt werden, sichtbar sein und in unterschiedlichen Kontexten funktionieren.

Am Ende entsteht ein Format, das sich bewusst zwischen Designstudie und realem Objekt positioniert. Die MINI x Vagabund One-Offs sind keine Serienmodelle und auch keine klassischen Showcars. Sie sind Versuchsträger für eine Idee, die das Fahrzeug als Plattform begreift – für Gestaltung, für Klang, für Gemeinschaft.

Damit wird deutlich, dass Individualisierung mehr sein kann als eine ästhetische Entscheidung. Sie kann zum Ausgangspunkt für neue Nutzungsformen werden. Und genau in diesem Spannungsfeld entfaltet das Projekt seine eigentliche Relevanz.

This shift is not accidental. It reflects a development in which vehicles are increasingly understood as part of a larger cultural system. Here, individualization means not only adaptation but also openness. The object enters into a relationship with its surroundings and thereby changes in meaning.

At the same time, the project remains firmly anchored in a craftsmanship-oriented context. The level of detail, the choice of materials, and the execution demonstrate that these are not mere conceptual studies. Every change follows a functional and design-oriented logic. Form and function remain closely intertwined.

The presentation at international events underscores this ambition. The vehicles are not intended as a one-off spectacle, but as part of an ongoing dialogue. They are meant to be driven, to be visible, and to function in different contexts.

The result is a format that deliberately positions itself between a design study and a real object. The MINI x Vagabund one-offs are neither production models nor classic show cars. They are test beds for an idea that conceives of the vehicle as a platform—for design, for sound, for community.

This makes it clear that individualization can be more than an aesthetic decision. It can become the starting point for new forms of use. And it is precisely in this tension that the project unfolds its true relevance.



MEMBER MEME

Anzeige



AUTOMOBILE SODERMANN'S AUS WASSENBERG BRINGT GROSSE EXPERTISE BEI DER UMRÜSTUNG HISTORISCHER FAHRZEUGE ALS FÖRDERMITGLIED DES DEUVET BUNDESVERBAND OLDTIMER-YOUNGTIMER E.V. EIN. INHABER FRANK SODERMANN'S WIRD ALS DEUVET BEIRAT BEI ALLEN THEMEN FÜR FREUNDE ALTER FAHRZEUGE UND IHREM BETRIEB TROTZ KÖRPERLICHER EINSCHRÄNKUNGEN KOMPETENTER ANSPRECHPARTNER SEIN



Frank Sodermanns wird mit seiner Firma Sodermanns Automobile neues Fördermitglied des DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. Gleichzeitig wird er als Beirat für Fahrzeuge für Menschen mit körperlichen Einschränkungen alle Anfragen kompetent beantworten.

Entwickler, Unternehmer und Mobilitätsexperte

Seit 1996 entwickelt und realisiert Frank Sodermanns mit seinem heute rund 50-köpfigen Team individuelle Fahrzeugumbauten für Menschen mit Bewegungseinschränkungen. Ob PKW, Nutzfahrzeuge, Arbeitsmaschinen, Krafträder, Reisemobile oder Oldtimer – nahezu jedes Fahrzeug kann bedarfsgerecht angepasst werden. Das interdisziplinäre Team aus technisch und medizinisch geschulten Fachkräften plant und realisiert maßgeschneiderte Mobilitätslösungen für Erwachsene und Kinder – bei nahezu jedem Krankheitsbild. Ziele sind immer: **Selbstständigkeit, Sicherheit und maximale Teilhabe am Leben.**

Oldtimer als Symbol für Freiheit und Inklusion

Menschen mit Behinderung den Mythos Oldtimer zugänglich zu machen, ist für Frank Sodermanns eine echte Herzensangelegenheit. Klassische Fahrzeuge stehen für Leidenschaft, Freiheit und Fahrkultur – Werte, die niemandem verwehrt bleiben sollten. Damit angepasste Oldtimer jedoch sicher im heutigen Straßenverkehr bewegt werden können, müssen sie selbstverständlich den aktuellen Sicherheitsanforderungen entsprechen.

Dazu gehört auch ein individuell angepasster Führerschein, der im Rahmen einer Fahreignungsprüfung erworben werden kann. Während moderne Fahrzeuge meist mit Automatikgetriebe ausgestattet sind und sich vergleichsweise einfach auf Handgas- und Handbediensysteme umrüsten lassen, liegt die besondere Herausforderung in der barrierefreien Anpassung klassischer Fahrzeuge mit Schaltgetriebe.

Für diesen Zweck steht ein einzigartiges Fahrschulfahrzeug zur Verfügung:

Ein speziell umgebauter Volvo Amazon ermöglicht es, das Fahren eines Oldtimers mit Schaltgetriebe unter angepassten Bedingungen zu erlernen – und damit automobile Geschichte selbstbestimmt zu erleben.

Reha-Mobilitätszentrum-NRW – Mobilität aus einer Hand

Automobile Sodermanns bietet ein bundesweit einzigartiges Komplettangebot: Vom Fahrzeug über den angepassten Führerschein bis zum individuellen Umbau – alles unter einem Dach.

Der Standort in Wassenberg umfasst eine Ausstellung mit rund 200 Umbauten zum Testen und Probefahren sowie einen eigenen Verkehrs-übungsplatz. Selbst barrierefreie Übernachtungsmöglichkeiten inklusive Hilfsmittel- und Pflegeunterstützung und ein bundesweiter Hol- und Bringservice gehören zum Angebot. Fahrschulen mit 10 umgebauten Fahrzeugen an 7 Standorten helfen bei der Fahrausbildung.

www.reha-mobilitaetszentrum-nrw.de

Auf dem Taubenkamp 12, 41849 Wassenberg

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

<https://membercard.motorworld.de>

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

MOTORWORLD
MEMBERCARD



ME AND MY CARD

MOTORWORLD
BULLETIN



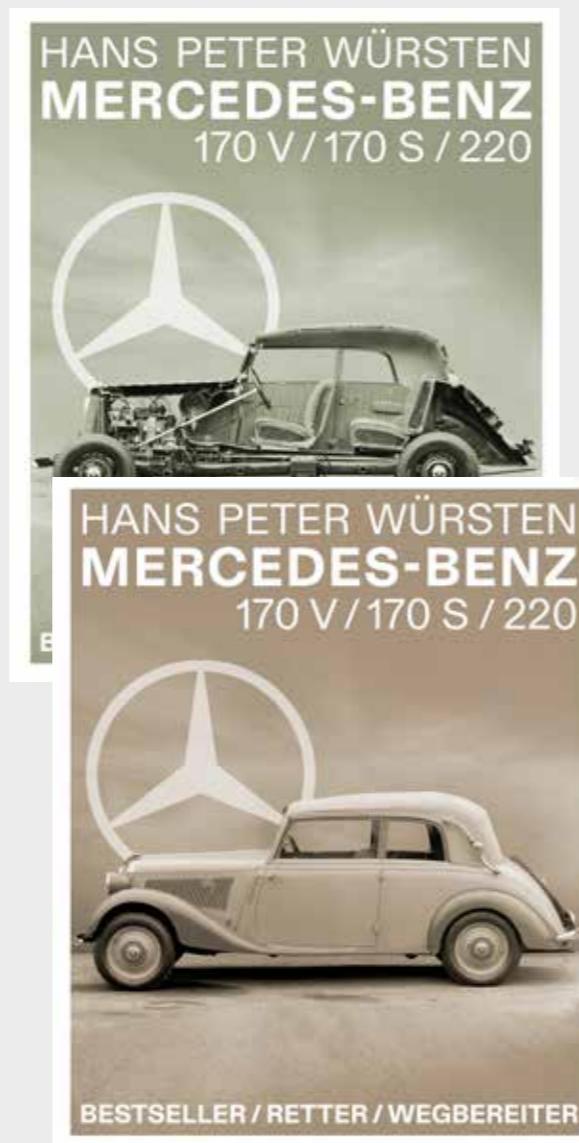
JÜRGEN LEWANDOWSKI'S BÜCHERECKE

MEHR MERCEDES-BENZ 170/220 GEHT NICHT MEHR

Zuweilen tauchen große, schwere Bücher auf dem Schreibtisch auf – gerne auch zwei oder drei Bände in Schubern. Dahinter verbirgt sich oft die Arbeit vieler Jahre, mühsame Recherche, die Suche nach verloren geglaubten Bildern, Zitaten und Zeitzeugen. Und das Ergebnis ist oft gut, zuweilen frappierend und selten: Umwerfend. Wer sich die beiden 5,7 Kilogramm schweren Bände Mercedes-Benz 170 V/170 S/220 von Hans Peter Würsten betrachtet, kann nur zu dem Urteil „umwerfend gut“ kommen. Nicht weniger als 15 Jahre Arbeit stecken in den 950 Seiten, die die Geschichte des ersten in Groß-Serie gebauten Mercedes-Benz-Modells dokumentiert.

Hans-Peter Würsten: „Am 15. Februar 1936 wurde der Mercedes-Benz 170 V präsentiert. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten Autos der Ober- und der Luxusklasse sowie erfolgsverwöhnte Rennwagen die Marke mit dem Stern geprägt. Doch erst mit Hilfe des kompakten und preisgünstigen 170 V gelang Mercedes-Benz der Durchbruch zum Großserienhersteller. Rasch stieg der populäre Wagen zum meistgebauten und kommerziell wichtigsten Modell der Daimler-Benz AG auf, ermöglichte nach dem Krieg 1946 den Wiedereinstieg in die Pkw-Fertigung.

Was Hans-Peter Würsten mit Unterstützung von Günter Engelen hier in epischer Breite zusammengetragen hat, ist mehr als beeindruckend – ist faszinierend. Band 1 beschreibt die Geschichte der Typenfamilie bis ins letzte Detail, während die technischen Details, alle Farbvarianten, sämtliche Aufpreislisten und die Form und die Lage der Typschilder – und noch vieles mehr – in Band 2 auf 270 Seiten Platz finden. Dazu werden natürlich alle in den Jahrzehnten an der Entwicklung der Modelle beteiligten Manager, Techniker und Designer extra erwähnt. Wie gesagt: Ein monumentales Werk, das in einer Auflage von nur 500 Stück rasch vergriffen sein und noch Jahrzehnte als Referenzwerk dienen wird. Chapeau!



Hans Peter Würsten / Günter Engelen,
Mercedes-Benz 170 V/170 S/220,
Karren Publishing, Münster, € 128,--
ISBN 978-3-947060-18-4

WO TRÄUME PARKEN

Andreas K. Vetter hat bereits 2022 einen ersten Band über besondere Garagen veröffentlicht – und dafür auch einen Buchpreis der Motorworld entgegennehmen können. Vier Jahre später hat der Andreas K. Vetter, der als Professor für Kunst und Kulturgeschichte an der TH OWL in Detmold arbeitet, nun sein zweites Buch vorgelegt – diesmal mit dem Titel „Haus und Autos – wo Träume parken“. Und wieder schwelgt der Leser im Anblick interessanter Häuser und deren Garagen, wobei Andreas Vetter nicht nur die beeindruckenden Groß-Garagen und Hallen, angefüllt mit vielen millionenschweren Ikonen, beschreibt, sondern auch kleine Häuser, in deren Garage gerade einmal ein Fiat Nuova 500 und ein alter Mini Platz haben – dafür trennt eine große Glasschiebe die Garage vom Swimmingpool. So haben die Fahrzeuge und die Badenden gemeinsam einen schönen Ausblick.

Der Spaß beim Lesen dieses Buchs ist aber eigentlich die Kreativität und die Phantasie von Architekten und Bauherren, die sich mit viel Phantasie – und zuweilen auch mit sehr viel Geld – ihre ganz persönlichen Garagen schaffen, die den Sammlungen einen ganz persönlichen Rahmen, gerne auch mit Sitzecken, Bibliotheken und einer kleinen Bar, eröffnen. Natürlich macht auch der Blick auf die teilweise atemberaubenden Sammlungen Spaß, wo die Ferrari-, Porsche- und McLaren-Preziosen in größeren Mengen nebeneinanderstehen. Und es ist rasch klar, dass Geld hier wirklich keine Rolle spielt, um Männerträume zu erfüllen – und wer in der Lage ist, Grundrisse korrekt zu deuten, wird auch die Grundrisse aufmerksam studieren, die die hervorragenden Fotos perfekt ergänzen.

Bleibt zum Schluss noch die Erkenntnis, dass viele der gezeigten Garagen – neben den Riesenanlagen unter prächtigen Villen in den USA – in Südamerika und in Australien zu finden sind. Woran das liegen mag? Vielleicht daran, dass die deutschen Sammler ihre Garagen nur ungerne in der Öffentlichkeit vorzeigen.



Andreas K. Vetter,
Haus und Auto – Wo Träume parken, Call-
way-Verlag, München,
€ 59,95.
ISBN 978-3-7667-2836-4

DER BESTE GRAND-PRIX WAGEN ALLER ZEITEN

Der Maserati 250 F dominierte in den späten 50er Jahren – nachdem sich Mercedes-Benz mit seinen Silberpfeilen 1955 vom Rennsport zurückgezogen hatte – die Rennstrecken. Und Juan-Manuel Fangio errang auf einem Maserati 250F 1957 die Formel 1-Weltmeisterschaft. Bis heute gilt der Monoposto mit dem 2,5-Liter-Reihensechszylinder (es gab auch einen selten eingesetzten Zwölfzylinder) als einer der elegantesten Rennwagen aller Zeiten und die Zahl der Rennfahrer und -Fahrerinnen ist beachtlich, denn der Wagen galt als perfekt ausbalanciert und problemlos zu fahren – eine Aussage, die nur Rennfahrer treffen können.

Walter Bäumer gilt ja seit Jahren als eine feste Institution im Kreis der Maserati-Kenner, der mit einer Vielzahl von Büchern intensiv an der Aufarbeitung der Historie mitgearbeitet hat – und nun ist sein Opus Magnum über den 250F erschienen. Zusammen mit Jean-François Blachette hat er in zwei Bänden auf 850 Seiten die Geschichte des 250F aufgearbeitet und mit mehr 660 Fotos illustriert. Eine Fleißaufgabe, die mehrere Jahre in Anspruch genommen haben dürfte, deren Ergebnis aber überzeugt und so dürften zu dem Thema Maserati 250F in den nächsten Jahren keine Fragen mehr gestellt werden. Alleine die Zusammenstellung aller Fahrgestellnummern, deren Rennen und Piloten sowie die Besitzverhältnisse über Jahrzehnte hinweg dürfte Jahre gedauert haben. Dass dazu noch in späteren Jahren Replikas aus Original-Werksteinen gefertigt wurden, machte die Recherche bestimmt auch nicht leichter.

Es scheint einen Trend zu sehr teuren, sehr großen und sehr schweren Basis-Bänden in limitierten Auflagen über die verschiedensten Modelle zu geben – wie auch die Mercedes-Benz-Bände über den 170V beweisen. Und auf dem Schreibtisch sind in den letzten Wochen noch mehr so schwere Werke aufgetaucht. Der tolle Maserati 250F-Band wird also nicht das letzte Schwergewicht dieses Jahres bleiben.



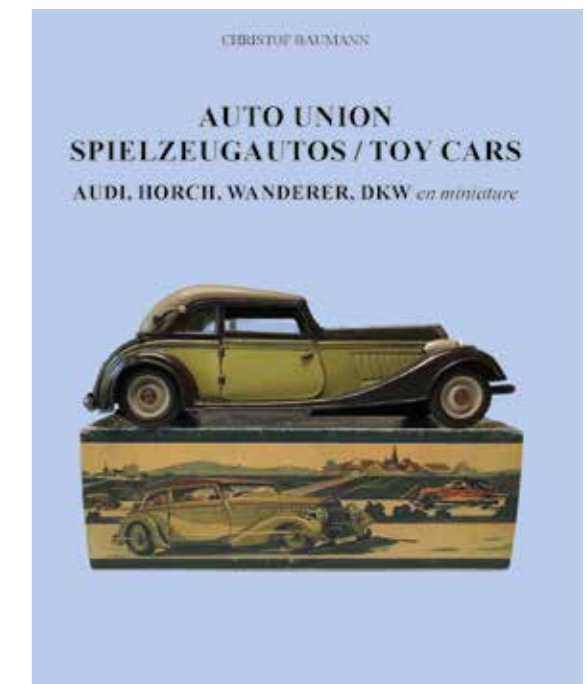
Walter Bäumer / Jean-François Blachette,
Maserati 250F –
A legendary Formula 1 Car,
€ 395,-,-.
ISBN 978-1-956309-29-4.
Zu beziehen bei
www.rallywebshop.com.

AUTO UNION-MODELLE ZUM SPIELEN

Das ist natürlich eine missverständliche Überschrift – denn der Großteil der von Christof Baumann zusammengetragenen Modelle würden sich in Kinderhand relativ rasch in ihre Einzelteile zerlegen. Doch dafür sind in diesem Buch zusammengetragenen mehr als 420 historischen Spielzeugautos viel zu schade. Baumann, der sich bei der Restaurierung einer Auto Union 1000 S-Limousine mit den Modellen des Hauses infizierte, schreibt: „Ich wollte mit diesem Buch anhand von zeitgenössischen Spielzeugautos die Geschichte der vier Marken Horch, Audi, DKW und Wanderer illustrieren. Die Geschichte dieser Autos und ihrer Hersteller ist spannend und oft ebenso bewegt wie die der Auto Union selbst. Und sie ist umfangreich – aus diesem Grund sind auf die Modelle der Motorräder und auf Kriegsspielzeug verzichtet worden.“

Obwohl Baumann dieses Buch mit dem Jahr 1969 beendet – „damals begann sich die Welt mit den Hot Wheels von Mattel und Sammler-Modellen aufzuteilen“ – hat der Autos mehr als 220 Seiten mit großartigen Modellen gefüllt. Einen besonderen Raum nehmen natürlich vielen Modelle der Auto Union-Grand-Prix-Fahrzeuge der 30er Jahre ein, Modelle die damals in keiner Auto-Sammlung fehlen durften. Aber natürlich sind auch die großen Blechmodelle der 20er und 30er Jahre faszinierend – bei denen, wie bei einem Horch-Modell – nicht nur die Türen zu öffnen, sondern auch Seitenscheiben heruntergekurbelt werden konnten. Interessant auch die Grand-Prix-Modelle der Firma Bat`a, die aus Gummi gefertigt wurden und eigentlich unzerstörbar waren, heute aber kaum zu finden sind.

Ein wunderbarer Band, in dem aber nicht nur Modelle gezeigt werden, sondern auch die Entwicklung der Spielzeugautos vom Blechauto mit Uhrwerk über das Groschenauto aus Plastik bis hin zum handgefertigten Unikat beschrieben wird. Insofern gesehen ist dieser Band nicht nur für Auto Union-Freunde lesenswert.



Christof Baumann,
Auto Union Spielzeugautos,
Verlag Brüder Holinek, Wien,
€ 68,-,-.
ISBN 978-3-85119-401-2

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

