



MOBILITY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



6

Mille Miglia 2026

22

Lotus Emira

70

Klassikwelt Bodensee

58

Motorworld München
Route 66 meets JDM

104

Motorworld Village
Metzingen: Bikes and
Bratwurst

44

Motorworld Manufaktur
Zürich auf der Swiss Classic
World

INHALT / CONTENT

FOTO Titelbild: Beate Armbruster

Treffpunkt für Fußballfans, Freunde und Familie während der WM. Auf der großen LED-Wand verfolgen Gäste die Spiele in bester Qualität, begleitet von kühlen Drinks, guter Stimmung und echtem Stadiongefühl. Das Foto zeigt genau diesen besonderen Moment: gemeinsames Mitfeiern in einer außergewöhnlichen Industriekulisse.

A gathering place for soccer fans, friends, and family during the World Cup. Guests watch the games in top quality on the large LED screen, accompanied by cold drinks, a great atmosphere, and a real stadium experience. The photo captures exactly this special moment: cheering together in an extraordinary industrial setting.



IMPRESSUM

MOTORWORLD Bulletin
„Mobility Speed Lifestyle“

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

Motorworld – eine Marke der Motor-
world Trademark Management AG

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

Ressortleitung / Redaktion Motorworld
Sybille Bayer

Redaktion:
Adrian Duncan
Valery Reuter

Erscheinungsweise:
Dreiwöchentlich
Auflage: 35.000
ISSN 2198-3291

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

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

EDITORIAL ENQUIRIES

Für Anzeigen | For advertising

Bulletin@motorworld-bulletin.de

MILLE MIGLIA 2026





Die ersten Motoren erwachten in den frühen Morgenstunden zum Leben. Chrom glänzte im Sonnenlicht von Brescia, mechanische Einspritzpumpen klackerten, Reihenmotoren erfüllten die Luft mit jenem unverwechselbaren Klang vergangener Jahrzehnte. Es war der Moment, in dem Italien für fünf Tage wieder den Rhythmus der 1000 Miglia annahm. Mehr als 430 automobile Meisterwerke verließen die Startrampe an der Viale Venezia und begannen eine Reise, die weit mehr war als eine Gleichmäßigkeitsprüfung. Sie war eine Hommage an Ingenieurskunst, an Geschichte und an jene einzigartige Leidenschaft, die nur dieses Rennen entfachen konnte.

Bereits der Auftakt machte deutlich, dass die Organisatoren auch im 99. Jahr der legendären Veranstaltung neue Wege gegangen waren. Erstmals führte die Strecke durch das Val Trompia und das Val Gobbio. Tausende Zuschauer säumten die Straßen, verwandelten kleine Ortschaften in lebendige Volksfeste und empfingen die lange Karawane mit einer Begeisterung, die den außergewöhnlichen Stellenwert der 1000 Miglia eindrucksvoll unterstrich. Ein besonderer Höhepunkt war die Passage am traditionsreichen Beretta-Werk, das sein 500-jähriges Bestehen feierte – eine Begegnung zweier italienischer Institutionen, die gleichermaßen für Präzision, Handwerkskunst und Beständigkeit standen.

The first engines roared to life in the early morning hours. Chrome glistened in the Brescia sunlight, mechanical fuel injection pumps clattered, and inline engines filled the air with that unmistakable sound of bygone decades. It was the moment when, for five days, Italy once again fell into the rhythm of the 1000 Miglia. More than 430 automotive masterpieces left the starting line on Viale Venezia and began a journey that was far more than just a regularity test. It was a tribute to engineering, to history, and to that unique passion that only this race could ignite.

Right from the start, it was clear that the organizers had broken new ground even in the 99th year of this legendary event. For the first time, the route passed through the Val Trompia and the Val Gobbio. Thousands of spectators lined the roads, transforming small villages into lively festivals and welcoming the long caravan with an enthusiasm that impressively underscored the extraordinary significance of the 1000 Miglia. A special highlight was the passage by the historic Beretta factory, which was celebrating its 500th anniversary—a meeting of two Italian institutions that both stood for precision, craftsmanship, and endurance.





Noch bevor die eigentliche Rallye begann, schrieb Brescia das erste emotionale Kapitel. Die Trofeo Roberto Gaburri eröffnete traditionell die Veranstaltungswoche und erinnerte an den ersten Präsidenten von 1000 Miglia Srl. Andrea Vesco und Fabio Salvinelli sicherten sich im Alfa Romeo 6C 1750 SS den Sieg dieses prestigeträchtigen Prologs und setzten damit früh ein sportliches Ausrufezeichen. Gleichzeitig stellte die Organisation ihre Charity-Initiative vor, deren Erlöse erneut Familien schwerkranker Kinder zugutekommen sollten. Motorsport und gesellschaftliche Verantwortung bildeten auch 2026 eine selbstverständliche Einheit.

Die erste Etappe entwickelte sich sofort zu einer Bilderbuchreise durch Norditalien. Hinter Brescia öffneten sich die Straßen entlang des Gardasees. Salò präsentierte sich einmal mehr als eine der eindrucksvollsten Kulissen der gesamten Veranstaltung. Zwischen historischen Fassaden und glitzerndem Wasser rollten Bugatti, Alfa Romeo, Bentley und Mercedes-Benz durch dicht gedrängte Zuschauerreihen. In Desenzano, Moniga, Soiano und schließlich Sirmione wurde jede Durchfahrt zu einem kleinen Volksfest. Kaum eine andere Veranstaltung verband historische Automobile und italienische Lebensfreude mit einer solchen Selbstverständlichkeit.

Even before the actual rally began, Brescia wrote the first emotional chapter. The Trofeo Roberto Gaburri traditionally kicked off the week-long event, honoring the memory of the first president of 1000 Miglia Srl. Andrea Vesco and Fabio Salvinelli secured victory in this prestigious prologue in their Alfa Romeo 6C 1750 SS, making an early sporting statement. At the same time, the organizers unveiled their charity initiative, the proceeds of which would once again benefit families of seriously ill children. In 2026, motorsports and social responsibility once again formed a natural union.

The first stage immediately unfolded as a picture-perfect journey through northern Italy. Beyond Brescia, the roads opened up along Lake Garda. Salò once again proved to be one of the most impressive backdrops of the entire event. Amid historic facades and glistening water, Bugattis, Alfa Romeos, Bentleys, and Mercedes-Benzes rolled through densely packed crowds of spectators. In Desenzano, Moniga, Soiano, and finally Sirmione, every pass through town turned into a small festival. Hardly any other event combined historic automobiles and Italian joie de vivre with such natural ease.

DEKRA

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



Auch sportlich nahm das Rennen früh an Spannung auf. Nach den ersten Zeitprüfungen setzten sich Juan und Margarita Tonconogy an die Spitze. Die Argentinier im Alfa Romeo 6C 1750 GS Spider Zagato lieferten sich von Beginn an einen packenden Schlagabtausch mit den Seriensiegern Andrea Vesco und Fabio Salvinelli. Dahinter behaupteten sich Lorenzo und Mario Turelli konstant in Schlagdistanz. Schon nach wenigen Prüfungen zeichnete sich ab, dass die Dominanz der vergangenen Jahre diesmal ernsthaft herausgefordert werden würde.

Mit Sonnenaufgang in Padua begann die zweite Etappe. Die Route verband Venetien, Emilia-Romagna und die Toskana zu einer der abwechslungsreichsten Tagesetappen der gesamten Veranstaltung. Durch Montegrotto Terme, vorbei an historischen Burgen, über Ferrara bis nach Modena reihte sich eine eindrucksvolle Kulisse an die nächste. Vor dem Palazzo Ducale empfing eine jubelnde Menschenmenge die Teilnehmer, ehe die historische Militärakademie ihre Tore für die Mittagspause öffnete.

Im Verlauf des Tages stiegen die Temperaturen deutlich an. Selbst erfahrene Teilnehmer spürten die körperliche Belastung. Motorrad-Weltmeister Loris Capirossi beschrieb später die Mischung aus Hitze, Konzentration und Begeisterung treffend: Die historischen Automobile verlangten ihren Besatzungen höchste Aufmerksamkeit ab, belohnten sie jedoch mit einem Fahrerlebnis, das moderner Motorsport kaum noch bieten konnte. Gerade diese Mischung machte den besonderen Reiz der 1000 Miglia aus.

The race also became exciting early on from a sporting perspective. After the first special stages, Juan and Margarita Tonconogy took the lead. The Argentines in their Alfa Romeo 6C 1750 GS Spider Zagato engaged in a thrilling back-and-forth battle from the start with the serial winners Andrea Vesco and Fabio Salvinelli. Behind them, Lorenzo and Mario Turelli consistently held their ground within striking distance. After just a few special stages, it became clear that the dominance of previous years would face a serious challenge this time around.

The second stage began at sunrise in Padua. The route connected Veneto, Emilia-Romagna, and Tuscany to form one of the most varied daily stages of the entire event. From Montegrotto Terme, past historic castles, through Ferrara, and on to Modena, one impressive backdrop followed another. In front of the Palazzo Ducale, a cheering crowd welcomed the participants before the historic military academy opened its gates for the lunch break.

As the day progressed, temperatures rose significantly. Even experienced participants felt the physical strain. Motorcycle World Champion Loris Capirossi later aptly described the mix of heat, concentration, and enthusiasm: The historic cars demanded the utmost attention from their crews, yet rewarded them with a driving experience that modern motorsports could hardly match. It was precisely this combination that made the 1000 Miglia so special.





Am Nachmittag begann einer der fahrerischen Höhepunkte. Die Serpentine des Passo dell'Abetone verlangten Mensch und Maschine alles ab. Auf 1.388 Metern Höhe veränderte sich die Stimmung schlagartig. Die Hitze der Ebene wich frischer Bergluft, während sich die Klassiker durch enge Kehren und schnelle Richtungswechsel arbeiteten. Hier zeigte sich eindrucksvoll, weshalb Automobile aus den 1920er- und 1930er-Jahren bis heute als technische Meisterwerke galten. Ohne elektronische Helfer verlangten sie Präzision, Gefühl und absolutes Vertrauen zwischen Fahrer und Beifahrer.

Während die Strecke weiter Richtung Toskana führte, verschärfte sich auch der Kampf um den Gesamtsieg. Vesco und Salvinelli übernahmen zwischenzeitlich die Führung, doch Tonconogy blieb ihnen unmittelbar auf den Fersen. Jede Zeitprüfung entschied über wenige Strafpunkte. Jeder kleine Fahrfehler konnte das gesamte Klassement verändern. Selten lag die Spitze der 1000 Miglia so eng beieinander.

Die folgenden Tage entwickelten sich zu einer Reise durch das kulturelle Herz Italiens. Lucca empfing die Teilnehmer auf seinen historischen Stadtmauern. Siena öffnete die Piazza del Campo für die traditionsreiche Mittagspause. Assisi erinnerte mit der Passage an der Basilika Santa Maria degli Angeli an den 800. Todestag des Heiligen Franziskus. San Marino bot mit dem Aufstieg zum Monte Titano einen der spektakulärsten Ausblicke der gesamten Veranstaltung. Jede Etappe erzählte ihre eigene Geschichte, jede Region präsentierte ihre Identität, und überall warteten Menschen stundenlang am Straßenrand, um den Roten Pfeil vorbeiziehen zu sehen.

In the afternoon, one of the driving highlights began. The switchbacks of the Passo dell'Abetone demanded everything from both man and machine. At an altitude of 1,388 meters, the atmosphere changed abruptly. The heat of the plains gave way to fresh mountain air as the classic cars worked their way through tight hairpin turns and rapid changes in direction. Here, it became impressively clear why cars from the 1920s and 1930s are still regarded today as technical masterpieces. Without electronic aids, they demanded precision, intuition, and absolute trust between driver and co-driver.

As the route continued toward Tuscany, the battle for the overall victory intensified. Vesco and Salvinelli briefly took the lead, but Tonconogy remained hot on their heels. Each special stage was decided by just a few penalty points. Every minor driving error could alter the entire standings. Rarely has the lead group in the 1000 Miglia been so tightly packed.

The following days unfolded as a journey through the cultural heart of Italy. Lucca welcomed the participants at its historic city walls. Siena opened the Piazza del Campo for the traditional midday break. Passing by the Basilica of Santa Maria degli Angeli in Assisi commemorated the 800th anniversary of St. Francis's death. San Marino offered one of the most spectacular views of the entire event with the climb up Monte Titano. Each stage told its own story, each region showcased its identity, and everywhere, people waited for hours along the roadside to watch the Red Arrow pass by.





Gerade darin lag die unverwechselbare Stärke der 1000 Miglia. Sie war keine historische Ausstellung auf Rädern, sondern eine lebendige Reise durch Kultur, Landschaft und Automobilgeschichte. Die Fahrzeuge wurden gefahren und nicht lediglich präsentiert. Sie trugen Gebrauchsspuren, rochen nach Öl und Benzin, kämpften mit Hitze, Steigungen und unzähligen Zeitkontrollen. Genau diese Authentizität machte ihren besonderen Reiz aus.

Die Entscheidung fiel schließlich auf den letzten Kilometern zurück nach Brescia. Nach nahezu 2.000 Kilometern, 144 Zeitprüfungen und acht Durchschnittsprüfungen verteidigten Juan und Margarita Tonconogy ihre Führung souverän bis ins Ziel. Für Juan Tonconogy bedeutete dies bereits den vierten Gesamtsieg bei der 1000 Miglia, erstmals gemeinsam mit seiner Schwester Margarita. Gleichzeitig endete damit die beeindruckende Siegesserie von Andrea Vesco, der die vergangenen sechs Austragungen dominiert hatte. Gemeinsam mit Fabio Salvinelli belegte er Rang zwei, während Lorenzo und Mario Turelli das Podium komplettierten.

That was precisely the unmistakable strength of the 1000 Miglia. It was not a historical exhibition on wheels, but a living journey through culture, landscape, and automotive history. The vehicles were driven, not merely displayed. They bore signs of wear and tear, smelled of oil and gasoline, and battled the heat, the climbs, and countless time trials. It was precisely this authenticity that gave the event its special charm.

The race was ultimately decided in the final kilometers back to Brescia. After nearly 2,000 kilometers, 144 special stages, and eight average-speed stages, Juan and Margarita Tonconogy confidently defended their lead all the way to the finish line. For Juan Tonconogy, this marked his fourth overall victory at the 1000 Miglia, his first alongside his sister Margarita. At the same time, it brought an end to Andrea Vesco's impressive winning streak, as he had dominated the past six editions. Together with Fabio Salvinelli, he took second place, while Lorenzo and Mario Turelli rounded out the podium.

MADE IN GERMANY

SONAX XTREME



Sauber, versiegelt, wetterfest

XTREME Ceramic ScheibenKlar 2 in 1 reinigt und versiegelt – für perfekte Sicht und maximalen Schutz. Einfache Anwendung, starker Effekt – für bis zu 6 Wochen.

Weitere Infos unter sonax.de/xtreme

SONAX®

SONAX

SONAX

SONAX



Auch in den weiteren Wertungen wurden die Sieger gefeiert. Vittorino Battaglia und Giordano Mozzi gewannen die Ferrari Tribute 1000 Miglia, während Shimizu Ryotaro gemeinsam mit Rallye-Legende Jari-Matti Latvala die Gran Turismo Experience für sich entschied. Doch an diesem Samstagnachmittag standen weniger Pokale als vielmehr Emotionen im Mittelpunkt. Als die Fahrzeuge erneut über die historische Rampe in Brescia rollten, schloss sich der Kreis einer außergewöhnlichen Woche.

Mit dem Ende der 99. Ausgabe richtete sich der Blick bereits auf das große Jubiläum. 2027 würde die 1000 Miglia ihren hundertsten Geburtstag feiern. Die Veranstaltung sollte auf ihren traditionellen Termin Ende Mai zurückkehren und versprach bereits jetzt zahlreiche Neuerungen. Gleichzeitig hatte die Ausgabe 2026 eindrucksvoll bewiesen, dass die 1000 Miglia weit mehr geblieben war als ein historisches Automobilereignis. Sie war ein rollendes Kulturerbe, ein Fest für alle Sinne und erneut der eindrucksvolle Beweis dafür, weshalb sie bis heute als das schönste Rennen der Welt galt.

Winners were also celebrated in the other classifications. Vittorino Battaglia and Giordano Mozzi won the Ferrari Tribute 1000 Miglia, while Ryotaro Shimizu, alongside rally legend Jari-Matti Latvala, claimed victory in the Gran Turismo Experience. But on this Saturday afternoon, the focus was less on trophies and more on emotions. As the cars rolled once again down the historic ramp in Brescia, an extraordinary week came full circle.

With the conclusion of the 99th edition, attention was already turning to the big anniversary. In 2027, the 1000 Miglia would celebrate its 100th birthday. The event was set to return to its traditional date in late May and was already promising numerous innovations. At the same time, the 2026 edition had impressively demonstrated that the 1000 Miglia had remained far more than just a historic automotive event. It was a rolling cultural heritage, a feast for all the senses, and yet another striking testament to why it is still considered the most beautiful race in the world.





Motorworld München Route 66 trifft JDM

Motorworld München Route 66 meets JDM



Route 66 trifft JDM: Hitzetest für echte Autofans

US-Cars, JDM-Ikonen und jede Menge Benzin im Blut: Beim Motortreff „Route 66 – JDM vs. US“ wurde die Motorworld München am 28. Juni zum Treffpunkt zweier Autowelten. Amerikanisches V8-Flair traf auf japanische Performance-Kultur, Chrom auf Turbolader, Muscle-Car-Mythos auf Fast-&-Furious-Legenden.

Das Programm lieferte den passenden Rahmen: Hallendurchfahrten, Showparken, Führungen, Carrera-Fahrspaß, Foodspots, Live-Musik von Mayhem Inc. und Fahrzeug-Highlights auf der Center Stage. Im Mittelpunkt standen unter anderem der Mitsubishi Eclipse aus „Fast & Furious“, der Ford Mustang Eleanor und der Nissan Skyline GT-R R34 aus „Fast & Furious 4“.

Route 66 meets JDM: heat test for true car enthusiasts

US cars, JDM icons and plenty of petrol running through the veins: at the „Route 66 – JDM vs. US“ meeting, Motorworld München became the meeting point for two automotive worlds on 28 June. American V8 flair met Japanese performance culture, chrome met turbochargers, and the muscle car myth met the legends of „Fast & Furious“.

The programme offered the perfect framework: hall drive-throughs, show parking, guided tours, Carrera racing fun, food spots, live music from Mayhem Inc. and vehicle highlights on the Center Stage. Among the top highlights were the Mitsubishi Eclipse from „Fast & Furious“, together with the Ford Mustang Eleanor, and the Nissan Skyline GT-R R34 from „Fast & Furious 4“.

Fotos © Classic Media Group



Bemerkenswert war vor allem die starke Beteiligung trotz extremer Temperaturen. Während Bayern Ende Juni unter einer außergewöhnlichen Hitzewelle litt, zeigte sich, was echte Fahrkultur ausmacht: Leidenschaft lässt sich nicht einfach wegschwitzen. Wer an diesem Tag kam, kam bewusst. Für die Fahrzeuge, für die Szene, für den Sound und für das Gefühl, unter Gleichgesinnten zu sein.

There was a remarkably high turnout despite the extreme temperatures. Whilst Bavaria was suffering from an exceptional heatwave at the end of June, the event demonstrated what true driving culture is all about: passion cannot simply be sweated away. Everyone there on that day had made a conscious decision to attend. For the cars, for the scene, for the sound, and for the feeling of being amongst like-minded people.



Ein besonderer Höhepunkt war die Zieleinfahrt der 25. Die Motorworld München bot dafür die passende Kulisse. Auf dem 75.000 Quadratmeter großen Areal des ehemaligen Bahnausbesserungswerks in München-Freimann verbindet sie automobile Erlebniswelt, historische Lokhalle, Gastronomie, Handel, Werkstätten und Eventflächen. Beim Motortreff wurde daraus ein heißer, lauter und sehr lebendiger Sommertag zwischen Route 66 und Tokio-Nacht.

Motorworld München offered the perfect backdrop. Covering 75,000 square metres on the site of the former railway repair shop in the Freimann district of Munich, it combines a world of automotive experiences, a historic locomotive shed, eateries, shops, workshops and event spaces. At the meeting, it turned into a hot, noisy and very lively summer's day somewhere between Route 66 and a Tokyo night.



Feel the spirit of Mallorca

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

40 JAHRE LAMBORGHINI LM002

Der Urvater aller Super-SUV

Ein kantiger Koloss mit V12-Sound, sechs Weber-Vergasern und der DNA eines Countach hatte bereits Mitte der 1980er-Jahre vorgemacht, worüber heute nahezu jeder Hersteller spricht. Lange bevor Hochleistungs-SUV zum festen Bestandteil der automobilen Oberklasse wurden, stellte Lamborghini ein Fahrzeug auf die Räder, das sämtliche Konventionen ignorierte. Der LM002 war weder Geländewagen noch Sportwagen. Er war ein völlig neues Konzept – kompromisslos, extravagant und seiner Zeit Jahrzehnte voraus. Vierzig Jahre nach seiner Premiere gehört dieses außergewöhnliche Automobil zu den faszinierendsten Kapiteln der Unternehmensgeschichte von Sant'Agata Bolognese.

The Forerunner of All Super-SUVs

An angular colossus with a V12 roar, six Weber carburetors, and the DNA of a Countach had already demonstrated in the mid-1980s what nearly every manufacturer is talking about today. Long before high-performance SUVs became a staple of the luxury automotive segment, Lamborghini put a vehicle on the road that defied all conventions. The LM002 was neither an off-road vehicle nor a sports car. It was an entirely new concept—uncompromising, extravagant, and decades ahead of its time. Forty years after its debut, this extraordinary automobile remains one of the most fascinating chapters in the history of the Sant'Agata Bolognese-based company.





Dabei entstand der LM002 keineswegs über Nacht. Seine Geschichte begann bereits Ende der 1970er-Jahre mit einer Idee, die auf den ersten Blick kaum zu Lamborghini passen wollte. Während die Marke mit flachen Zwölfzylinder-Supersportwagen berühmt geworden war, experimentierten die Ingenieure plötzlich mit allradgetriebenen Offroad-Fahrzeugen.

Der erste Prototyp trug den Namen Cheetah und entstand ursprünglich für militärische Anforderungen. Mit offenem Aluminiumaufbau, permanentem Allradantrieb und einem amerikanischen V8 war er zwar technisch interessant, offenbarte jedoch schnell seine Grenzen. Trotzdem legte genau dieses Fahrzeug den Grundstein für alles, was folgen sollte.

Es folgte eine bemerkenswerte Entwicklungsphase. Der LM001 brachte erstmals Lamborghini-Technik in das Projekt ein, kämpfte jedoch mit einer entscheidenden Schwäche. Der hinten eingebaute Motor sorgte im schweren Gelände für eine ungünstige Gewichtsverteilung und erschwerte die Kontrolle erheblich. Statt das Projekt aufzugeben, entschieden sich die Ingenieure für einen radikalen Neuanfang. Der Motor wanderte nach vorn, das gesamte Fahrzeug wurde neu konstruiert und unter extremen Bedingungen in den Wüsten Saudi-Arabiens erprobt. Erst diese Entscheidung machte aus einer mutigen Idee ein serienreifes Konzept.

Yet the LM002 was by no means created overnight. Its story began as early as the late 1970s with an idea that, at first glance, seemed hardly fitting for Lamborghini. While the brand had become famous for its low-slung twelve-cylinder super sports cars, the engineers were suddenly experimenting with all-wheel-drive off-road vehicles.

The first prototype was named Cheetah and was originally developed to meet military requirements. With an open aluminum body, permanent all-wheel drive, and an American V8, it was technically interesting but quickly revealed its limitations. Nevertheless, it was precisely this vehicle that laid the foundation for everything that was to follow.

A remarkable development phase followed. The LM001 introduced Lamborghini technology to the project for the first time but struggled with a critical weakness. The rear-mounted engine resulted in poor weight distribution on rough terrain and made handling considerably more difficult. Instead of abandoning the project, the engineers decided on a radical fresh start. The engine was moved to the front, the entire vehicle was redesigned, and it was tested under extreme conditions in the deserts of Saudi Arabia. It was only this decision that transformed a bold idea into a production-ready concept.





1986 war schließlich der große Moment gekommen. Auf dem Brüsseler Autosalon präsentierte Lamborghini den LM002 – ein Fahrzeug, das in jeder Hinsicht außergewöhnlich wirkte. Seine kantige Karosserie, die enorme Bodenfreiheit und die imposanten Abmessungen erinnerten eher an militärische Spezialfahrzeuge als an einen italienischen Supersportwagen. Unter der langen Motorhaube arbeitete jedoch kein robuster Dieselmotor, sondern der legendäre 5,2-Liter-V12 aus dem Countach Quattrovalvole. Rund 450 PS bewegten mehr als 2,7 Tonnen Fahrzeuggewicht auf über 210 km/h – Werte, die Mitte der achtziger Jahre selbst viele Sportwagen kaum erreichten.

Mindestens ebenso beeindruckend waren seine Fähigkeiten abseits befestigter Straßen. Ein zuschaltbarer Allradantrieb, drei sperrbare Differenziale, ein stabiles Stahlrohr-Chassis und enorme Federwege machten den LM002 zu einem echten Geländespezialisten. Steigungen von bis zu 120 Prozent, Wasserdurchfahrten und anspruchsvolle Wüstenpassagen gehörten zu seinem natürlichen Revier. Dabei vertraute Lamborghini auf eigens entwickelte Pirelli-Scorpion-BK-Reifen, deren Konstruktion direkt aus dem Rallyesport abgeleitet wurde. Selbst bei reduziertem Luftdruck blieben sie voll einsatzfähig und ermöglichten Traktion auf Untergründen, die andere Fahrzeuge längst zur Aufgabe gezwungen hätten.

In 1986, the big moment finally arrived. At the Brussels Motor Show, Lamborghini unveiled the LM002—a vehicle that seemed extraordinary in every respect. Its angular body, enormous ground clearance, and imposing dimensions were more reminiscent of specialized military vehicles than of an Italian supercar. Under the long hood, however, there was no rugged diesel engine, but rather the legendary 5.2-liter V12 from the Countach Quattrovalvole. Around 450 PS propelled the vehicle, weighing more than 2.7 metric tons, to over 210 km/h—figures that even many sports cars could barely match in the mid-1980s.

Its off-road capabilities were at least as impressive. A selectable all-wheel-drive system, three lockable differentials, a sturdy steel-tube chassis, and enormous suspension travel made the LM002 a true off-road specialist. Gradients of up to 120 percent, water crossings, and challenging desert passages were all part of its natural habitat. Lamborghini relied on specially developed Pirelli Scorpion BK tires, whose design was derived directly from rally racing. Even at reduced air pressure, they remained fully functional and provided traction on surfaces that would have long since forced other vehicles to give up.





Doch der LM002 überraschte nicht nur mit seiner Geländetauglichkeit. Hinter den kantigen Türen verbarg sich ein luxuriös ausgestatteter Innenraum, der kaum Wünsche offenließ. Hochwertiges Leder, edle Holzeinlagen, Klimaanlage und auf Wunsch sogar ein Fernseher machten deutlich, dass Lamborghini trotz aller Robustheit niemals auf Exklusivität verzichten wollte. Vier Erwachsene reisten komfortabel, während der großzügige Laderaum die Alltagstauglichkeit deutlich erhöhte. Genau diese Kombination aus Luxus, Leistung und Offroad-Kompetenz machte den LM002 zu einem automobilen Außenseiter mit außergewöhnlicher Anziehungskraft.

Wirtschaftlich blieb der LM002 allerdings ein exklusives Nischenprodukt. Zwischen 1986 und 1992 entstanden lediglich 301 Exemplare. Dennoch war sein Einfluss auf die Marke erheblich größer als seine Stückzahl vermuten lässt. Denn der LM002 definierte ein Fahrzeugsegment, das damals praktisch nicht existierte. Jahrzehnte später griff Lamborghini diese Idee mit der Urus-Studie erneut auf. Als der Urus 2017 in Serie ging und sich innerhalb kürzester Zeit zum erfolgreichsten Modell der Unternehmensgeschichte entwickelte, wurde deutlich, wie visionär das ursprüngliche Konzept tatsächlich gewesen war.

But the LM002 didn't just impress with its off-road capabilities. Behind the angular doors lay a luxuriously appointed interior that left little to be desired. High-quality leather, fine wood trim, air conditioning, and even an optional television made it clear that, despite its ruggedness, Lamborghini never wanted to compromise on exclusivity. Four adults could travel in comfort, while the spacious cargo area significantly enhanced its everyday practicality. It was precisely this combination of luxury, performance, and off-road capability that made the LM002 an automotive maverick with extraordinary appeal.

Economically, however, the LM002 remained an exclusive niche product. Between 1986 and 1992, only 301 units were produced. Nevertheless, its influence on the brand was considerably greater than its production numbers would suggest. The LM002 defined a vehicle segment that practically did not exist at the time. Decades later, Lamborghini revisited this idea with the Urus concept car. When the Urus went into production in 2017 and quickly became the most successful model in the company's history, it became clear just how visionary the original concept actually had been.





Heute gilt der LM002 längst als gesuchter Klassiker. Das Lamborghini Polo Storico kümmert sich weltweit um Restaurierungen, Authentifizierungen und die Nachfertigung originaler Komponenten. Selbst die legendären Pirelli-Scorpion-BK-Reifen werden inzwischen wieder produziert – ein bemerkenswertes Detail, das zeigt, welchen Stellenwert dieses Modell innerhalb der Unternehmensgeschichte besitzt.

Vier Jahrzehnte nach seiner Premiere wirkt der LM002 erstaunlich modern. Nicht wegen digitaler Technik oder elektronischer Assistenzsysteme, sondern weil seine Grundidee aktueller denn je erscheint. Hochleistungs-SUV dominieren heute das Premiumsegment, doch ihre Wurzeln reichen direkt zu jenem kantigen Zwölfzylinder zurück, der 1986 alle Erwartungen auf den Kopf stellte. Der LM002 war nie ein Fahrzeug für jedermann. Genau deshalb wurde er zur Ikone. Er bewies, dass Lamborghini am stärksten ist, wenn die Marke den Mut besitzt, völlig neue Wege zu gehen – selbst dann, wenn zunächst kaum jemand versteht, wohin diese führen.

Today, the LM002 has long been considered a sought-after classic. Lamborghini Polo Storico oversees restorations, authentication, and the reproduction of original components worldwide. Even the legendary Pirelli Scorpion BK tires are now being produced again—a remarkable detail that underscores the significance of this model within the company's history.

Four decades after its debut, the LM002 still looks surprisingly modern. Not because of digital technology or electronic driver-assistance systems, but because its core concept seems more relevant than ever. High-performance SUVs dominate the premium segment today, yet their roots trace directly back to that angular twelve-cylinder that turned all expectations upside down in 1986. The LM002 was never a vehicle for everyone. That is precisely why it became an icon. It proved that Lamborghini is at its strongest when the brand has the courage to break completely new ground—even when, at first, hardly anyone understands where that path is leading.



vitra.
Mathes



YOUR PRIVATE BUSINESS & COWORKING SPACE

WELCOME



MEMBERS



SEDE
OFICIAL
DE SU
EMPRESA

OFFICIAL
REGISTRATION
ADDRESS OF
YOUR COMPANY

OFFIZIELLER
FIRMENSITZ
IHRER
GESELLSCHAFT



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



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



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



BUSINESS BASE



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

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



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





Motorworld Mallorca ist ein Ort der Begegnung

Interview mit Marco Bartels, Standortleiter Motorworld Mallorca

**„Motorworld Mallorca has become a place for encounters“,
Interview with Marco Bartels, Location Manager,
Motorworld Mallorca**

Herr Bartels, Sie führen die Motorworld Mallorca nun seit rund einem Jahr. Gab es einen Moment, in dem Sie gemerkt haben, dass dieser Standort auf der Insel angekommen ist?

Es gab nicht den einen großen Moment, sondern viele kleine, die zusammen ein sehr klares Bild ergeben haben. Besonders berührt hat mich, als Gäste, Mieter, Besucher und Partner irgendwann nicht mehr von „der Motorworld“ gesprochen haben, sondern von „unserer Motorworld“. Das war für mich ein entscheidender Unterschied.

Wenn Menschen einen Ort emotional annehmen, dort Zeit verbringen, Freunde mitbringen und sich mit ihm identifizieren, dann entsteht etwas Besonderes. Genau das erleben wir inzwischen jeden Tag. Auch die internationale Resonanz bestätigt uns, dass die Motorworld Mallorca angekommen ist.

Die Motorworld Mallorca ist automobile Erlebniswelt, Eventlocation, Treffpunkt, Gastronomie- und Business-Standort. Welche Entwicklung hat Sie im ersten Jahr am meisten überrascht?

Mich hat überrascht, wie schnell sich die Motorworld Mallorca zu einem echten sozialen Treffpunkt entwickelt hat.

Mr Bartels, you have been managing Motorworld Mallorca for about a year now. Was there a specific moment when you realised that this location had established itself on the island?

There wasn't one single defining moment, but rather many small ones which, taken together, painted a very clear picture. I was particularly moved when, at some point, guests, tenants, visitors and partners stopped saying "Motorworld" and started talking about "our Motorworld". That was an important difference for me.

When people form an emotional attachment to a place, spend time there, bring their friends along and identify with it, something special is created. That is exactly what we are now experiencing every day. The international feedback also confirms that Motorworld Mallorca has made its mark.

Motorworld Mallorca is a world of automotive experiences, an event venue, a meeting place, and a hub for gastronomy and business. What development surprised you the most during the first year?

I was surprised at how quickly Motorworld Mallorca has become a true social meeting place.

Natürlich sind außergewöhnliche Fahrzeuge und automobile Leidenschaft zentrale Bestandteile unseres Konzepts. Inzwischen kommen hier aber Menschen aus ganz unterschiedlichen Bereichen zusammen: Unternehmer, Familien, internationale Gäste und Auto-Enthusiasten. Diese Vielfalt macht den Standort besonders.

Die Motorworld Mallorca ist heute weit mehr als ein Ausstellungsort. Sie ist ein Ort der Begegnung geworden – und genau diese Entwicklung bestätigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

Mallorca ist als internationale Event- und Lifestyle-Destination besonders attraktiv. Wie nutzen Sie diesen Standortvorteil?

Mallorca verbindet Lebensqualität, Internationalität, Wirtschaftskraft und touristische Strahlkraft auf besondere Weise. Diesen Vorteil nutzen wir bewusst. Viele Unternehmer, Investoren, Sportler und Persönlichkeiten aus unterschiedlichen Branchen verbringen regelmäßig Zeit auf der Insel. Dadurch entstehen Begegnungen, die an anderen Standorten oft schwieriger zu realisieren wären.

Wir verstehen die Motorworld Mallorca deshalb nicht nur als regionalen Standort, sondern als internationale Plattform für Menschen, Marken und Unternehmen.

Welche Rolle spielen Events für den Aufbau einer lebendigen Community auf der Insel?

Events sind für uns ein wesentlicher Bestandteil der Community. Menschen verbinden sich über gemeinsame Erlebnisse. Deshalb setzen wir auf Formate, die Begegnungen schaffen – von Community-Treffen und Fahrzeugpräsentationen über Business-Events bis hin zu kulturellen Veranstaltungen und exklusiven Netzwerkformaten.

Unser Anspruch ist, dass Besucher nicht nur zu einer Veranstaltung kommen, sondern Teil einer Gemeinschaft werden. Eine Community entsteht nicht durch Gebäude oder Konzepte, sondern durch Menschen. Und genau diese Menschen stehen bei uns im Mittelpunkt.

Of course, exceptional vehicles and a passion for motoring are core elements of our concept. Meanwhile, however, people from many different areas come together here: entrepreneurs, families, international guests and car enthusiasts. It is this diversity that makes the location so special.

Motorworld Mallorca is now much more than just an exhibition venue. It has become a place for encounters – and it is precisely this development that confirms we are on the right track.

Mallorca is particularly appealing as an international event and lifestyle destination. How do you make the most of this locational advantage?

Mallorca combines quality of life, an international character, economic strength and tourist appeal in a unique way. And we deliberately exploit this advantage. Many entrepreneurs, investors, sportspeople and prominent figures from various sectors regularly spend time on the island. This leads to encounters that would often be harder to bring about at other locations.

We therefore regard Motorworld Mallorca not just as a regional venue, but as an international platform for people, brands and companies.

What role do events play in building a vibrant community on the island?

We believe that events are an essential part of the community. People bond through shared experiences. That's why we focus on formats that bring people together – from community meets and vehicle presentations to business events, cultural happenings and exclusive networking formats.

Our aim is for visitors not just to attend an event, but to become part of a community. A community is not created with buildings or concepts, but by people. And it is precisely these people who are at the forefront of our attention.





Mit der Drivers Lounge entsteht zusätzlich ein Ort für Business, Austausch und Netzwerken. Wen möchten Sie damit ansprechen?

Die Drivers Lounge richtet sich an Menschen, die mehr suchen als einen klassischen Meetingraum oder einen weiteren Business Club.

Wir möchten Unternehmer, Entscheider, Investoren, Kreative, Selbstständige und Persönlichkeiten aus unterschiedlichen Branchen zusammenbringen – Menschen, die offen für neue Ideen sind und den persönlichen Austausch schätzen.

Gerade in einer zunehmend digitalen Welt gewinnt das persönliche Gespräch wieder enorm an Bedeutung. Viele spannende Projekte entstehen nicht in Videokonferenzen, sondern bei einer Tasse Kaffee, bei einem gemeinsamen Abendessen oder in einem inspirierenden Umfeld.

Die Motorworld Mallorca bringt sehr unterschiedliche Menschen zusammen. Was ist dabei die größte Herausforderung im täglichen Management?

Die größte Herausforderung besteht darin, den unterschiedlichen Erwartungen gerecht zu werden und gleichzeitig eine klare Identität zu bewahren.

Familien suchen ein Erlebnis, Unternehmer Kontakte, Veranstalter Möglichkeiten und Automobil-Enthusiasten Leidenschaft und Emotionen. Unsere Aufgabe ist es, diese Interessen zu verbinden und dabei den Charakter der Motorworld Mallorca zu erhalten.

Das erfordert jeden Tag Kommunikation, Flexibilität und die Bereitschaft, Lösungen zu finden. Gleichzeitig macht genau diese Vielfalt die Arbeit unglaublich spannend.

Wenn Sie auf das zweite Jahr der Motorworld Mallorca blicken: Welche Ziele stehen für Sie ganz oben?

Natürlich möchten wir weiter wachsen: mit hochwertigen Veranstaltungen, starken Partnerschaften und einer noch größeren internationalen Sichtbarkeit.

Im Mittelpunkt steht für mich jedoch vor allem eines: Qualität. Ich möchte, dass jeder Besucher die Motorworld Mallorca mit einem positiven Gefühl verlässt. Dass unsere Mieter erfolgreich sind. Dass Partner gerne mit uns zusammenarbeiten. Dass Gäste sagen: „Diesen Ort muss man erlebt haben.“

Wir haben im ersten Jahr wichtige Grundlagen geschaffen. Jetzt geht es darum, diese Basis konsequent weiterzuentwickeln und die Motorworld Mallorca langfristig als einen der außergewöhnlichsten Erlebnis- und Begegnungsorte im Mittelmeerraum zu etablieren.

Die Reise hat gerade erst begonnen – und ich bin überzeugt, dass die spannendsten Kapitel noch vor uns liegen.

The Drivers Lounge will also offer space for business, discussions and networking. Who do you want to see using it?

The Drivers Lounge is aimed at people who are looking for more than just a traditional meeting room or yet another business club.

We would to bring together entrepreneurs, decision-makers, investors, creative professionals, self-employed people and leading figures from a range of sectors – people who are open to new ideas and value personal interaction. In an increasingly digital world, face-to-face discussions are once again becoming hugely important. Many exciting projects don't originate during video conferences but over a cup of coffee, at a dinner with colleagues, or in an inspiring setting.

Motorworld Mallorca brings together very different kinds of people. What is the biggest challenge in its day-to-day management?

The biggest challenge is to fulfil the differing expectations whilst maintaining a clear identity.

Families look for an experience, businesspeople for contacts, event organisers for possibilities, and automobile enthusiasts for passion and emotions. Our mission is to bring these interests together while preserving the character of Motorworld Mallorca.

This requires communication, flexibility and a willingness to find solutions day in, day out. At the same time, it is precisely this diversity that makes the work so incredibly enthralling.

Looking forward to the second year of Motorworld Mallorca: What's at the top of your to-do list?

We obviously want to continue growing through high-quality events, strong partnerships and even greater international perception.

For me, however, one thing stands above everything else: quality. I want every visitor to leave Motorworld Mallorca with a positive feeling. That our tenants are successful. That partners enjoy working with us. That guests say: "You simply have to experience this place."

We laid some important foundations in our first year. The aim now is to consistently build on this basis and establish Motorworld Mallorca in the long term as one of the most exceptional places for experiences and encounters in the Mediterranean region.

The journey has only just begun – and I am convinced that the most exciting chapters still lie ahead of us.

LOTUS EMIRA 420 SPORT

420 PS. 500 Newtonmeter Drehmoment. 25 Kilogramm weniger Gewicht und ein Aerodynamikpaket, das den Anpressdruck spürbar erhöht. Die neue Lotus Emira 420 Sport ist keine Modellpflege und kein reines Leistungsupgrade. Sie ist die konsequente Weiterentwicklung einer Philosophie, die Lotus seit mehr als sieben Jahrzehnten verfolgt. Während viele Sportwagen immer schwerer, komplexer und digitaler werden, bleibt die Emira dem ursprünglichen Gedanken des Fahrens verpflichtet. Nicht Zahlen sollen begeistern, sondern das Gefühl hinter dem Lenkrad.

420 PS. 500 Newton-meters of torque. 25 kilograms lighter and an aerodynamics package that noticeably increases downforce. The new Lotus Emira 420 Sport is neither a facelift nor a mere performance upgrade. It is the logical evolution of a philosophy that Lotus has pursued for more than seven decades. While many sports cars are becoming heavier, more complex, and more digital, the Emira remains true to the original spirit of driving. It's not the numbers that should inspire, but the feeling behind the wheel.





Die Emira nimmt innerhalb der Geschichte von Lotus eine besondere Rolle ein. Sie ist der letzte rein verbrennungsmotorisch angetriebene Sportwagen der Marke und gleichzeitig das Modell, das den Übergang in eine neue Ära markiert. Gerade deshalb besitzt jede Weiterentwicklung eine besondere Bedeutung. Die Ingenieure in Hethel hatten nicht das Ziel, den stärksten Lotus aller Zeiten zu bauen. Sie wollten vielmehr die Qualitäten schärfen, die einen Lotus seit Jahrzehnten auszeichnen: geringes Gewicht, außergewöhnliche Balance und eine Präzision, die jede Kurve zu einem Erlebnis macht.

Im Mittelpunkt steht dabei der bekannte Zweiliter-Turbomotor mit vier Zylindern, der nun 420 PS und 500 Newtonmeter Drehmoment entwickelt. Die Kraft gelangt über ein Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe an die Hinterräder und beschleunigt die Emira in lediglich 3,9 Sekunden auf 100 km/h. Erst bei 300 km/h endet der Vortrieb. Beeindruckend sind diese Werte ohne Zweifel. Dennoch erzählen sie nur einen kleinen Teil der Geschichte. Lotus versteht Performance nicht ausschließlich als Beschleunigung oder Höchstgeschwindigkeit. Entscheidend ist vielmehr, wie sich ein Fahrzeug zwischen zwei Kurven verhält – genau dort, wo echtes Fahrerlebnis entsteht.

Aus diesem Grund entstand das optionale Lightweight Handling Pack. Statt einfach mehr Leistung einzubauen, konzentrierten sich die Entwickler auf jedes einzelne Kilogramm. Titan ersetzt Stahl am Auspuff, eine Lithium-Ionen-Batterie spart zusätzliches Gewicht, Carbonbauteile reduzieren die Masse weiter. Zusammen ergibt sich eine Gewichtsersparnis von 25 Kilogramm gegenüber der Emira Turbo. Gleichzeitig erzeugen neue Aerodynamikelemente exakt dieselben 25 Kilogramm zusätzlichen Abtrieb. Dieses Verhältnis zeigt eindrucksvoll, wie sorgfältig Lotus jedes Detail aufeinander abgestimmt hat.

The Emira plays a special role in Lotus's history. It is the brand's last sports car powered exclusively by an internal combustion engine and, at the same time, the model that marks the transition into a new era. That is precisely why every further development holds special significance. The engineers in Hethel did not set out to build the most powerful Lotus of all time. Rather, they sought to refine the qualities that have defined a Lotus for decades: light weight, exceptional balance, and a precision that makes every corner an experience.

At the heart of the car is the familiar two-liter turbocharged four-cylinder engine, which now produces 420 PS and 500 Newton-meters of torque. Power is transmitted to the rear wheels via an eight-speed dual-clutch transmission, accelerating the Emira to 100 km/h in just 3.9 seconds. The car doesn't reach its top speed until 300 km/h. These figures are undoubtedly impressive. Yet they tell only a small part of the story. Lotus doesn't define performance solely in terms of acceleration or top speed. What matters most is how a vehicle behaves between two corners—precisely where the true driving experience takes place.

That's why the optional Lightweight Handling Pack was developed. Instead of simply adding more power, the engineers focused on every single kilogram. Titanium replaces steel in the exhaust system, a lithium-ion battery saves additional weight, and carbon fiber components further reduce mass. Together, these measures result in a weight savings of 25 kilograms compared to the Emira Turbo. At the same time, new aerodynamic elements generate exactly the same 25 kilograms of additional downforce. This balance impressively demonstrates how carefully Lotus has fine-tuned every detail.



Besonders spannend ist dabei die Fahrwerksabstimmung. Erstmals kommen in der Emira zweifach verstellbare Multimatic-Dämpfer zum Einsatz. Sie ermöglichen es, das Fahrzeug exakt auf persönliche Vorlieben oder unterschiedliche Einsatzbereiche anzupassen. Ergänzt wird das Paket durch eine spezielle Track-Performance-App, mit der sich Rundenzeiten und Fahrzeugdaten aufzeichnen lassen. Damit richtet sich die Emira 420 Sport nicht ausschließlich an Rennstreckenfahrer, sondern an Enthusiasten, die ihr Fahrzeug bis ins Detail kennenlernen möchten.

Auch die Aerodynamik wurde vollständig überarbeitet. Ein neuer Frontsplitter, vergrößerte Lufteinlässe, geänderte Seitenschweller, eine neu gestaltete Heckpartie und ein dezent integrierter Heckspoiler verbessern die Luftführung an nahezu jeder Stelle des Fahrzeugs. Das Ergebnis lässt sich nicht nur messen, sondern auch spüren. Die Kühlluftversorgung der seitlichen Kühler steigt um 15 Prozent, die Bremsenkühlung verbessert sich um zehn Prozent und gleichzeitig wird die Strömung im Bereich des Auspuffs deutlich optimiert. Besonders auf der Rennstrecke soll die Emira dadurch ihre Performance auch unter hoher Dauerbelastung konstant abrufen können.

Dabei bleibt die Formensprache erfreulich zurückhaltend. Lotus verzichtet bewusst auf überdimensionierte Flügel oder spektakuläre Aerodynamik-Elemente. Stattdessen orientieren sich viele Details an historischen Modellen wie dem Esprit Turbo. Wer genau hinsieht, erkennt zahlreiche gestalterische Zitate, die den klassischen Lotus-Charakter bewahren und gleichzeitig moderne Funktionalität integrieren. Gerade diese Zurückhaltung verleiht der Emira eine zeitlose Eleganz, die viele aktuelle Hochleistungsportwagen vermissen lassen.

Im Innenraum setzt Lotus denselben Weg konsequent fort. Fahrer und Fahrzeug bilden das Zentrum des Konzepts. Zwölfmal verstellbare Sportsitze sorgen für optimalen Halt, während neue Carbon-Schaltwippen und überarbeitete Bedienelemente das direkte Fahrerlebnis weiter intensivieren. Alles wirkt funktional, hochwertig und bewusst auf das Wesentliche reduziert. Die Emira möchte ihren Fahrer nicht mit Bildschirmen oder digitalen Spielereien beeindrucken. Sie möchte ihn fahren lassen. Neu ist außerdem ein herausnehmbares Glasdach, das erstmals für die gesamte Emira-Baureihe erhältlich ist. Inspiriert vom legendären Lotus Esprit lässt sich das getönte Dachpanel mit wenigen Handgriffen entfernen und hinter den Sitzen verstauen. Damit verwandelt sich das Coupé beinahe in einen Targa, ohne die Steifigkeit oder die Fahrdynamik zu beeinträchtigen. Gerade auf kurvenreichen Landstraßen dürfte diese neue Option den Charakter der Emira noch einmal spürbar erweitern.

Auch bei der Individualisierung legt Lotus deutlich nach. Sechzehn Außenfarben, darunter das exklusive Tangelo Orange, zahlreiche Schmiederäder sowie optionale Carbon-Pakete für Exterieur und Interieur eröffnen den Kunden vielfältige Möglichkeiten, ihr Fahrzeug nach den eigenen Vorstellungen zu konfigurieren. Dabei bleibt die Gestaltung stets elegant und verzichtet auf modische Effekte. Exklusivität entsteht hier durch Präzision und Qualität, nicht durch Übertreibung.

The suspension tuning is particularly exciting. For the first time, the Emira features dual-adjustable Multimatic dampers. These allow the vehicle to be precisely tailored to personal preferences or different driving scenarios. The package is complemented by a special Track Performance app that allows drivers to record lap times and vehicle data. As a result, the Emira 420 Sport is not aimed exclusively at track drivers, but also at enthusiasts who want to get to know their vehicle down to the last detail.

The aerodynamics have also been completely redesigned. A new front splitter, enlarged air intakes, modified side skirts, a redesigned rear section, and a discreetly integrated rear spoiler improve airflow around virtually every part of the vehicle. The result is not only measurable but also noticeable. Cooling air flow to the side radiators increases by 15 percent, brake cooling improves by 10 percent, and at the same time, airflow around the exhaust is significantly optimized. This is designed to enable the Emira to consistently deliver its performance—even under sustained high loads—especially on the racetrack.

Yet the design language remains pleasantly understated. Lotus has deliberately avoided oversized wings or spectacular aerodynamic elements. Instead, many details draw inspiration from historic models such as the Esprit Turbo. A closer look reveals numerous design references that preserve the classic Lotus character while integrating modern functionality. It is precisely this restraint that gives the Emira a timeless elegance that many current high-performance sports cars lack.

Inside the cabin, Lotus consistently follows the same approach. The driver and the vehicle form the center of the concept. Twelve-way adjustable sports seats ensure optimal support, while new carbon-fiber paddle shifters and redesigned controls further intensify the direct driving experience. Everything feels functional, high-quality, and deliberately stripped down to the essentials. The Emira doesn't aim to impress its driver with screens or digital gimmicks. It wants to let the driver drive. Another new feature is a removable glass roof, available for the first time across the entire Emira lineup. Inspired by the legendary Lotus Esprit, the tinted roof panel can be removed in just a few simple steps and stowed behind the seats. This transforms the coupe almost into a Targa without compromising rigidity or driving dynamics. Especially on winding country roads, this new option is likely to noticeably enhance the Emira's character even further.

Lotus has also significantly expanded its customization options. Sixteen exterior colors—including the exclusive Tangelo Orange—along with numerous forged wheels and optional carbon fiber packages for the exterior and interior offer customers a wide range of possibilities to configure their vehicle according to their own preferences. The design remains consistently elegant, eschewing trendy gimmicks. Exclusivity here stems from precision and quality, not from excess.





Die Emira 420 Sport ist damit weit mehr als nur das neue Spitzenmodell der Baureihe. Sie steht für die Überzeugung, dass echter Fahrspaß nicht allein aus immer höheren Leistungswerten entsteht. Viel entscheidender sind Balance, Leichtbau, Rückmeldung und das Vertrauen zwischen Fahrer und Maschine. Genau diese Eigenschaften haben Lotus seit Jahrzehnten berühmt gemacht. In einer Zeit, in der Software zunehmend das Fahrerlebnis bestimmt und viele Sportwagen ihre Emotionen aus künstlichen Klanggeneratoren beziehen, erinnert die Emira 420 Sport daran, weshalb Menschen überhaupt Sportwagen lieben. Nicht wegen Datenblättern oder Rekordwerten, sondern wegen jenes besonderen Moments, wenn Lenkung, Fahrwerk und Motor zu einer Einheit verschmelzen. Genau dort liegt seit jeher die Seele von Lotus – und genau deshalb gehört die Emira 420 Sport schon heute zu den faszinierendsten Fahrmaschinen ihrer Generation.

The Emira 420 Sport is thus far more than just the new top model in the lineup. It embodies the conviction that true driving pleasure does not stem solely from ever-higher performance figures. Far more crucial are balance, lightweight construction, feedback, and the trust between driver and machine. It is precisely these qualities that have made Lotus famous for decades.

At a time when software increasingly dictates the driving experience and many sports cars derive their emotional appeal from artificial sound generators, the Emira 420 Sport reminds us why people love sports cars in the first place. Not because of spec sheets or record-breaking figures, but because of that special moment when the steering, suspension, and engine merge into a single entity. That has always been the soul of Lotus—and that is precisely why the Emira 420 Sport is already one of the most fascinating driving machines of its generation.



Motorworld Manufaktur Zürich Klassik mit Gegenwart: Swiss Classic World

Classic cars in the present: Swiss Classic World

Wenn in Luzern die Swiss Classic World ihre Tore öffnet, lockt die Schweizer Leitmesse als Treffpunkt für Menschen, die historische Mobilität als lebendige Kultur verstehen: zum Fahren, Pflegen, Sammeln, Handeln und Weitererzählen. Genau deshalb passte die Beteiligung der Motorworld Manufaktur Region Zürich an der Swiss Classic World 2026 so gut ins Bild.

Vom 29. bis 31. Mai 2026 kamen in der Messe Luzern Händler, Restauratoren, Sammler, Clubs, Dienstleister und Besucher zusammen. Ein besonderer Moment war die Swiss Classic World Rallye, die am Samstag durch die Messehallen führte und am Stand der Motorworld Region Zürich Halt machte. Als Silber Partner der Rallye war die Motorworld nicht nur Ausstellerin, sondern sichtbar Teil des fahrenden Messeerlebnisses.

When the Swiss Classic World opens its doors in Lucerne, Switzerland's leading trade fair draws visitors to a meeting place for people who regard historic motoring as a living culture for driving, maintaining, collecting and trading vehicles and for sharing stories. That is precisely why Motorworld Manufaktur Region Zürich's participation at Swiss Classic World 2026 was such a good fit.

From 29 to 31 May 2026, dealers, restorers, collectors, clubs, service providers and visitors gathered at the Lucerne exhibition centre. A special moment was the Swiss Classic World Rallye, which wound its way through the exhibition halls on Saturday and stopped at the Motorworld Region Zürich booth. As a Silver Partner of the rally, Motorworld was not only an exhibitor but also a visible part of the moving exhibition experience.



Mit der Motorworld Region Zürich präsentierte sich ein Standort, der Klassiker-Kultur dauerhaft erlebbar macht. In Kempththal, auf dem ehemaligen Maggi-Areal im heutigen THE VALLEY, verbindet sie historische Industriearchitektur mit Werkstätten, Handel, Eventflächen, Gastronomie und automobilen Dienstleistungen.

Gemeinsam mit Partnern wie Jaggi Autosattlerei, Mad Motors, CoffeeBike Zürich, Schmohl Exclusive Cars und Sonax Schweiz zeigte die Motorworld, wie breit klassische Mobilität heute gedacht wird: als Handwerk, Erlebnis, Szene und Begegnung. Ein Oldtimer ist selten nur ein Objekt. Er ist Erinnerung, Technikgeschichte, Designstatement und Gesprächsanlass.

So wurde die erneute Beteiligung der Motorworld Region Zürich an der Swiss Classic World 2026 zu einem stimmigen Statement: Klassiker leben dort am stärksten, wo sie Menschen zusammenbringen. In Luzern war das ein Wochenende lang zu erleben. In Kempththal ist es Alltag.

Motorworld Region Zürich is a venue that brings classic car culture to life on a permanent basis. In Kempththal on the site of the former Maggi factory – now known as THE VALLEY – it combines historic industrial architecture with workshops, retail outlets, event spaces, eateries and automotive services.

Together with partners such as Jaggi Autosattlerei, Mad Motors, CoffeeBike Zürich, Schmohl Exclusive Cars and Sonax Schweiz, Motorworld demonstrated just how broadly classic motoring is viewed today: as handicraft, an experience, a scene and a place for encounters. A classic car is rarely just an object. It holds memories as a piece of technological history, a design statement and a conversation starter.

Motorworld Region Zürich's renewed participation at Swiss Classic World 2026 offered a fitting statement: classic vehicles thrive most where they bring people together. This could be experienced in Lucerne for a whole weekend. In Kempththal, it's just part of everyday life.



AUDI NUVOLARI

Über 1.000 PS. Ein High-Performance-Hybrid. Ein Name, der Motorsportgeschichte atmet. Mit dem Nuvolari öffnete Audi ein neues Kapitel seiner Unternehmensgeschichte und präsentierte den stärksten und leistungsfähigsten Supersportwagen, den die Marke jemals entwickelt hat. Das seriennahe Concept stand dabei nicht allein für spektakuläre Fahrleistungen. Es war die sichtbarste Antwort auf die Frage, wohin sich Audi in den kommenden Jahren entwickeln möchte – technologisch, emotional und gestalterisch.

Over 1,000 PS. A high-performance hybrid. A name steeped in motorsports history. With the Nuvolari, Audi opened a new chapter in its corporate history and unveiled the most powerful and high-performance supercar the brand has ever developed. The near-production concept car stood for more than just spectacular driving performance. It was the most visible answer to the question of where Audi aims to go in the coming years—technologically, emotionally, and in terms of design.





Der Ort seiner Premiere hätte kaum passender gewählt sein können. Nur wenige Tage vor dem Formel-1-Grand-Prix von Monaco rollte der Nuvolari an der Côte d'Azur ins Rampenlicht. Begleitet wurde seine Vorstellung von Audi-Werksfahrern Nico Hülkenberg und Gabriel Bortoleto, die den Prototyp bereits intensiv getestet hatten. Die Botschaft dahinter war unmissverständlich: Motorsport und Serienentwicklung rücken bei Audi näher zusammen als jemals zuvor. Mit dem Formel-1-Einstieg beginnt für die Ingolstädter nicht lediglich ein neues Rennprogramm. Vielmehr soll die Königsklasse künftig als Entwicklungsbeschleuniger für zukünftige Straßenfahrzeuge dienen.

Schon optisch machte der Nuvolari deutlich, dass Audi eine neue Formsprache einschlägt. Klare Flächen ersetzen überflüssige Linien, kraftvolle Proportionen dominieren das Erscheinungsbild. Nichts wirkte dekorativ, alles hatte eine technische Funktion. Chefdesigner Massimo Frascella beschreibt diese Philosophie als "The Radical Next" – eine Gestaltung, die Klarheit, Intelligenz und Emotion miteinander verbinden soll. Der neue Vertical Frame prägt erstmals ein Hybridmodell der Marke und unterstreicht den Anspruch, Design nicht als Selbstzweck, sondern als Ergebnis technischer Konsequenz zu verstehen.

The venue for its premiere could hardly have been more fitting. Just a few days before the Monaco Formula 1 Grand Prix, the Nuvolari rolled into the spotlight on the Côte d'Azur. Its unveiling was accompanied by Audi factory drivers Nico Hülkenberg and Gabriel Bortoleto, who had already put the prototype through intensive testing. The message behind it was unmistakable: motorsports and production vehicle development are converging more closely at Audi than ever before. For the Ingolstadt-based automaker, entering Formula 1 marks more than just the start of a new racing program. Rather, the premier class is intended to serve as a development accelerator for future production vehicles.

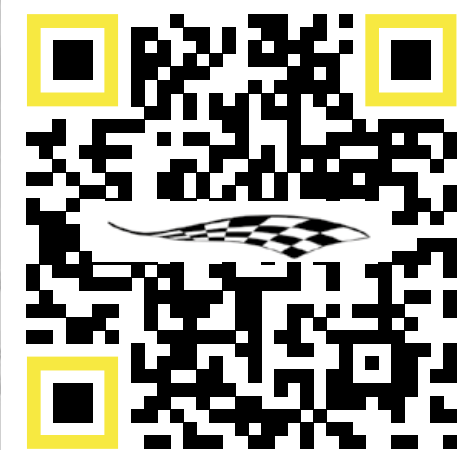
Visually, the Nuvolari made it clear that Audi is adopting a new design language. Clean surfaces replace superfluous lines, and powerful proportions dominate the appearance. Nothing seemed decorative; everything had a technical function. Chief Designer Massimo Frascella describes this philosophy as "The Radical Next"—a design intended to combine clarity, intelligence, and emotion. The new Vertical Frame made its debut in one of the brand's hybrid models and underscored the commitment to viewing design not as an end in itself, but as the result of technical consistency.





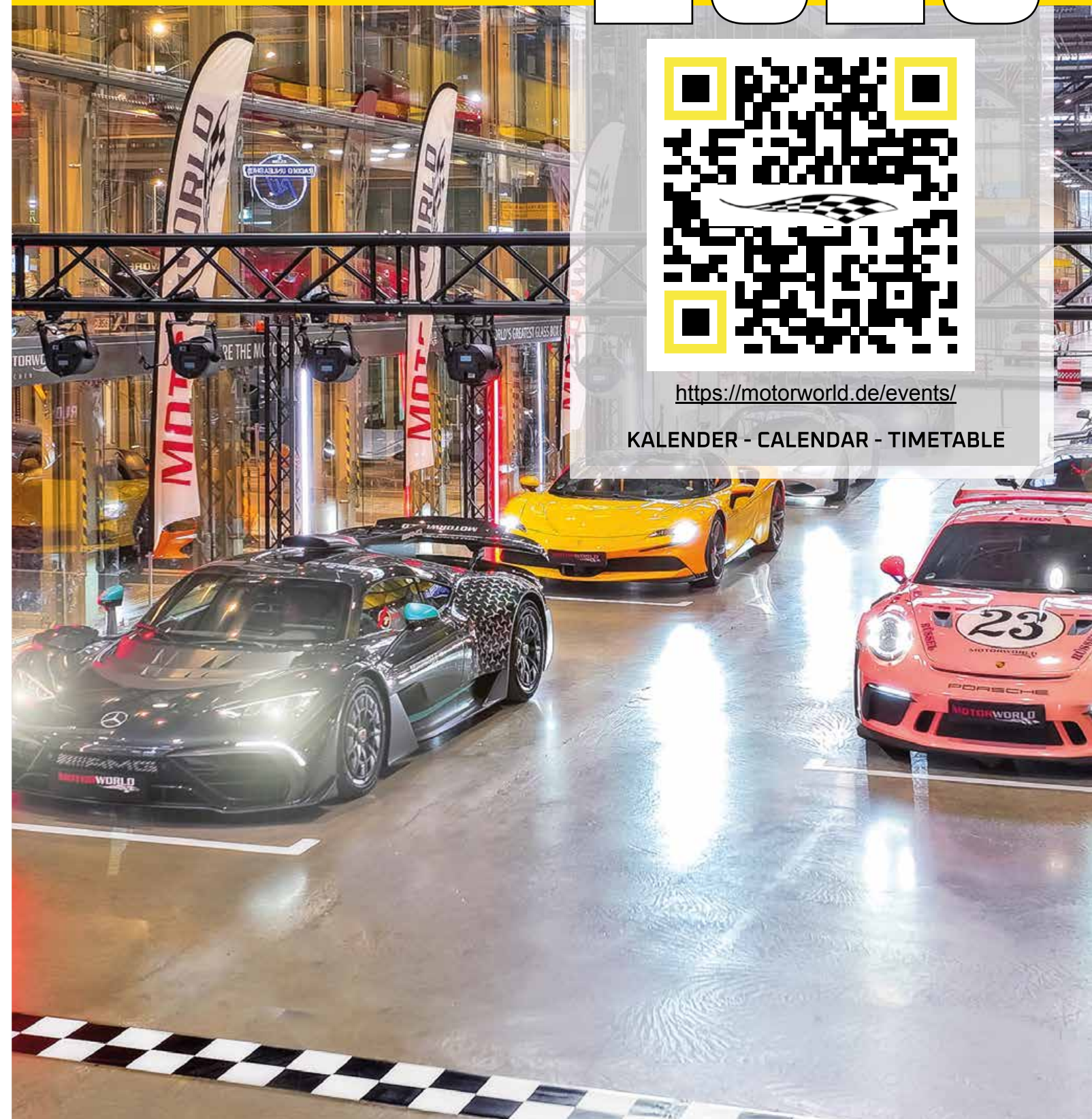
Doch der eigentliche Kern dieses Automobils lag unter der Karosserie. Audi kombinierte erstmals einen Hochleistungs-Hybridantrieb mit einer vollständig neu entwickelten Fahrwerks- und Aerodynamikarchitektur. Mehr als 1.000 PS standen dem Fahrer zur Verfügung. Gleichzeitig arbeiteten aktive Aerodynamik, intelligente Momentenverteilung und das neue "quattro predictive ride"-System permanent miteinander. Sensoren analysierten permanent den Fahrzustand und bereiteten Antrieb, Bremsen, Aerodynamik und Kraftverteilung bereits auf Situationen vor, bevor sie überhaupt eintraten. Damit entwickelte sich der klassische quattro-Antrieb vom reaktiven System zum vorausschauenden Fahrdynamikmanager. Gerade dieser technologische Ansatz machte den Nuvolari so spannend. Audi wollte keine reine Leistungsmaschine bauen. Beschleunigungswerte oder Höchstgeschwindigkeit standen nicht im Mittelpunkt. Vielmehr ging es darum, enorme Leistung kontrollierbar zu machen. Der Fahrer sollte jederzeit das Gefühl besitzen, mit dem Fahrzeug zu arbeiten und nicht gegen seine Kräfte anzukämpfen. Genau dieses Vertrauen beschrieben auch Nico Hülkenberg und Gabriel Bortoleto nach ihren Testfahrten. Beide hoben insbesondere die neutrale Balance, das präzise Einlenkverhalten und die außergewöhnliche Berechenbarkeit hervor – Eigenschaften, die bei Fahrzeugen dieser Leistungsklasse keineswegs selbstverständlich sind.

But the true heart of this car lay beneath the body. For the first time, Audi combined a high-performance hybrid powertrain with a completely newly developed chassis and aerodynamic architecture. More than 1,000 PS were available to the driver. At the same time, active aerodynamics, intelligent torque distribution, and the new "quattro predictive ride" system worked together continuously. Sensors constantly analyzed driving conditions and prepared the powertrain, brakes, aerodynamics, and power distribution for situations even before they occurred. As a result, the classic quattro drivetrain evolved from a reactive system into a predictive driving dynamics manager. It was precisely this technological approach that made the Nuvolari so exciting. Audi didn't want to build a pure performance machine. Acceleration figures or top speed weren't the focus. Rather, the goal was to make enormous power controllable. The driver should always feel as though they are working with the vehicle, rather than fighting against its forces. This is precisely the sense of confidence that Nico Hülkenberg and Gabriel Bortoleto described after their test drives. Both highlighted in particular the neutral balance, the precise steering response, and the exceptional predictability—qualities that are by no means a given in vehicles of this performance class.



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

KALENDER - CALENDAR - TIMETABLE





Bemerkenswert war dabei auch die strategische Bedeutung des Projekts. Audi-Chef Gernot Döllner bezeichnete den Nuvolari nicht als Einzelmodell, sondern als sichtbaren Ausdruck der technologischen Erneuerung des Unternehmens. Entwicklungsgeschwindigkeit, kürzere Entscheidungswege und die Denkweise erfolgreicher Formel-1-Teams sollen künftig das gesamte Unternehmen prägen. Der Nuvolari wurde damit zum Symbol eines Kulturwandels, der weit über einen neuen Supersportwagen hinausreicht.

Natürlich trägt auch sein Name Gewicht. Tazio Nuvolari gehörte zu den größten Rennfahrern des vergangenen Jahrhunderts. Seine kompromisslose Fahrweise, seine technische Sensibilität und sein unerschütterlicher Wille machten ihn zu einer Legende des Motorsports. Audi griff diesen Namen bewusst auf. Nicht aus nostalgischen Gründen, sondern weil Nuvolari wie kaum ein anderer Fahrer für den Mut stand, bestehende Grenzen immer wieder neu zu definieren. Genau diese Haltung möchte die Marke nun auf ihre nächste Fahrzeuggeneration übertragen.

Auch wirtschaftlich setzte Audi auf Exklusivität. Lediglich 499 Exemplare sollen entstehen. Damit positioniert sich der Nuvolari nicht als Volumenmodell, sondern als Sammlerstück und Imagerträger zugleich. Kunden können bereits ihr Interesse bekunden, während die offizielle Bestellphase Ende 2026 beginnen soll. Diese künstliche Verknappung folgt einer klaren Strategie. Der Nuvolari soll nicht alltäglich werden. Er soll Begehrtheit erzeugen und gleichzeitig demonstrieren, welche technologischen Möglichkeiten künftig auch in anderen Audi-Modellen Einzug halten könnten.

The strategic significance of the project was also noteworthy. Audi CEO Gernot Döllner described the Nuvolari not as a standalone model, but as a visible expression of the company's technological renewal. Rapid development, shorter decision-making processes, and the mindset of successful Formula 1 teams are set to shape the entire company in the future. The Nuvolari thus became a symbol of a cultural shift that extends far beyond a new supercar.

Of course, its name also carries weight. Tazio Nuvolari was one of the greatest race car drivers of the last century. His uncompromising driving style, his technical acumen, and his unshakable will made him a legend of motorsports. Audi deliberately chose this name. Not for nostalgic reasons, but because Nuvolari, like almost no other driver, stood for the courage to continually redefine existing limits. It is precisely this attitude that the brand now wants to carry over to its next generation of vehicles.

Audi is also banking on exclusivity from a business perspective. Only 499 units are to be produced. Thus, the Nuvolari is positioned not as a high-volume model, but as both a collector's item and a brand ambassador. Customers can already express their interest, while the official ordering phase is set to begin in late 2026. This artificial scarcity follows a clear strategy. The Nuvolari is not meant to become commonplace. It is intended to generate desirability while simultaneously demonstrating which technological possibilities could find their way into other Audi models in the future.

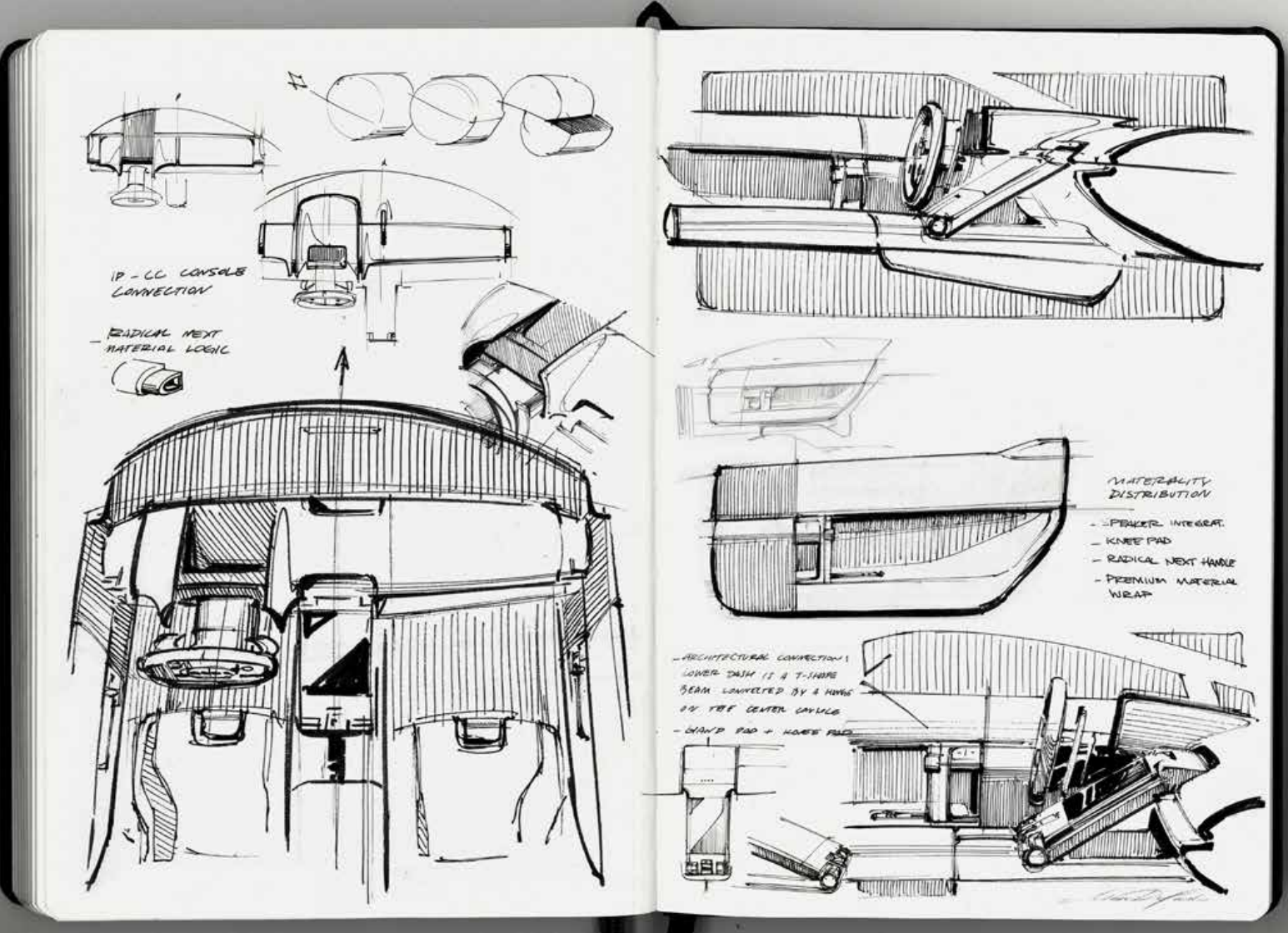
MOTORWORLD

Saisonstart im Kleiderschrank

Jetzt entdecken!

OFFIZIELLER SHOP | SCHNELLER VERSAND | EXKLUSIVE STYLES

MOTORWORLD-SHOP.DE



Mindestens ebenso spannend ist die Rolle des Innenraums. Audi verabschiedet sich zunehmend von überladenen Cockpits und konzentriert sich auf das Wesentliche. Klare Strukturen, hochwertige Materialien und digitale Systeme verschmelzen zu einer Umgebung, die vollständig auf den Fahrer ausgerichtet ist. Jeder Schalter, jede Anzeige und jede Oberfläche folgt einer nachvollziehbaren Funktion. Emotion entsteht hier nicht durch Effekthascherei, sondern durch Präzision.

Der Audi Nuvolari markiert deshalb weit mehr als den Start eines neuen Supersportwagens. Er definiert den Begriff "Vorsprung durch Technik" neu. Jahrzehntlang stand dieser Leitsatz für Innovationen wie quattro, Aluminium-Leichtbau oder moderne Lichttechnik. Nun erweitert Audi diese Philosophie um Software, intelligente Fahrwerksysteme und hybride Hochleistungstechnologie. Die Zukunft der Marke soll nicht ausschließlich elektrisch oder digital werden. Sie soll vor allem faszinieren.

Genau darin liegt die eigentliche Stärke des Nuvolari. Er verbindet Motorsport, Ingenieurskunst und Design zu einem Gesamtpaket, das deutlich macht, wohin Audi unterwegs ist. Das Fahrzeug versteht sich nicht als nostalgische Hommage und ebenso wenig als kurzfristiger Technologieträger. Es ist ein Statement. Eines, das deutlich macht, dass die Marke mit den vier Ringen ihre nächste Ära nicht vorsichtig beginnt, sondern mit voller Geschwindigkeit eröffnet.

Equally exciting is the role of the interior. Audi is increasingly moving away from cluttered cockpits and focusing on the essentials. Clear layouts, high-quality materials, and digital systems merge to create an environment that is entirely centered on the driver. Every switch, every display, and every surface serves a clear purpose. Emotion here arises not from flashy gimmicks, but from precision.

The Audi Nuvolari therefore marks far more than the launch of a new supercar. It redefines the concept of "Vorsprung durch Technik." For decades, this guiding principle stood for innovations such as quattro, lightweight aluminum construction, and modern lighting technology. Now Audi is expanding this philosophy to include software, intelligent suspension systems, and high-performance hybrid technology. The brand's future is not meant to be exclusively electric or digital. Above all, it is meant to fascinate.

This is precisely where the Nuvolari's true strength lies. It combines motorsports, engineering, and design into a complete package that makes it clear where Audi is headed. The vehicle is neither a nostalgic homage nor a short-term technology showcase. It is a statement—one that makes it clear that the brand with the four rings is not cautiously beginning its next era, but is launching it at full speed.





32,90 €
PRO PERSON



BREAKFAST CLUB

JEDEN SONNTAG
10.00 BIS 14.00 UHR

JETZT
RESERVIEREN!



BREAKFAST CLUB

HIGHLIGHTS

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

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





Motorworld Village Metzingen: Zwei Räder und Benzingespräche bei dem Event „Bikes & Bratwurst“

Two wheels, petrol-driven discussions and grilled sausages at the event „Bikes & Brat- wurst“

Am Sonntag, 14. Juni 2026, wurde das Motorworld Village Metzingen zum Treffpunkt für Zweiradfans: Bei „Bikes & Bratwurst“ kamen Motorradbegeisterte, Schrauber, Sammler und Freunde der mobilen Leidenschaft zusammen.

Von Mofa und Roller über Café Racer und Chopper bis hin zu Supersportlern und Klassikern waren alle Marken, Baujahre und Stilrichtungen willkommen. Zwischen beeindruckenden Bikes, Ausstellern, Live-Musik, Food Court und Burnout Pad entstand genau die Atmosphäre, für die das Format steht: unkompliziert, szenenah und voller Benzingespräche.

On Sunday, 14 June 2026, Motorworld Village Metzingen turned into a meeting place for two-wheeler enthusiasts. The „Bikes & Bratwurst“ event brought together motorbike enthusiasts, DIY mechanics, collectors and fans of motoring passion.

From mopeds and scooters to café racers and choppers, through to supersport bikes and classics, all makes, model years and styles were welcome to attend. With impressive bikes, exhibitors, live music, a food court and a burnout pad, the event created the very atmosphere it is known for: easy-going, true to the scene and full of petrol-driven discussions.

Fotos © Beate Armbruster

Auf der Händlermeile konnten Besucherinnen und Besucher Bikes, Zubehör und Angebote rund ums Motorrad entdecken, während die Show Area besondere Maschinen aus unterschiedlichen Epochen präsentierte. Auch kulinarisch blieb der Name Programm: Der Duft von Bratwurst, kühle Drinks und entspannte Gespräche machten das Event zu einem lässigen Treffpunkt für die Community.

In the dealers' area, visitors were able to discover bikes, accessories and offerings dedicated to motorcycling, while special machines from different eras were on display in the show area. The name also lived up to expectations where the food was concerned. The aroma of grilled sausages, cool drinks and relaxed conversations made the event a laid-back meeting place for the community.



KLASSIKWELT BODENSEE





Motorengeräusche hallten durch die Messehallen, historische Rennwagen jagten über den Rundkurs, Flugzeuge zeichneten elegante Formationen in den Himmel und auf dem Wasser glitten klassische Boote gemächlich über den Bodensee. Die Klassikwelt Bodensee zeigte auch in diesem Jahr eindrucksvoll, dass historische Mobilität weit mehr sein kann als eine statische Ausstellung. In Friedrichshafen wurde Geschichte gefahren, geflogen und gelebt – und genau das macht den besonderen Charakter dieser Veranstaltung aus.

Bereits am Eröffnungstag stellte das Wetter die Besucher auf die Probe. Dunkle Wolken und Regenschauer sorgten zwar für einen verhaltenen Start, doch davon ließ sich kaum jemand die Stimmung verderben. Die großzügigen Messehallen spielten ihre Stärken voll aus. Viele Besucher reisten sogar mit ihren eigenen Klassikern an und konnten diese wettergeschützt direkt auf dem Gelände abstellen. Gerade für Besitzer historischer Fahrzeuge ist dieser Komfort ein echtes Alleinstellungsmerkmal und trägt wesentlich zur spannenden Atmosphäre der Veranstaltung bei.

Wer durch die zwölf Hallen schlenderte, merkte schnell, dass die Klassikwelt Bodensee deutlich mehr bietet als klassische Oldtimer-Messen. Rund 2.000 Fahrzeuge spannten den Bogen von eleganten Vorkriegsklassikern über legendäre Rennwagen bis hin zu außergewöhnlichen Nutzfahrzeugen. Historische Motorräder, Feuerwehrfahrzeuge, Omnibusse und liebevoll restaurierte Wohnwagen sorgten dafür, dass praktisch jede Form klassischer Mobilität ihren Platz fand. Dadurch blieb der Rundgang abwechslungsreich und überraschte immer wieder mit unerwarteten Entdeckungen.

The roar of engines echoed through the exhibition halls, historic race cars sped around the circuit, airplanes traced elegant formations in the sky, and classic boats glided leisurely across Lake Constance. Once again this year, Klassikwelt Bodensee impressively demonstrated that historic mobility can be so much more than a static exhibition. In Friedrichshafen, history was driven, flown, and lived—and that is precisely what gives this event its special character.

Even on opening day, the weather put visitors to the test. Dark clouds and rain showers made for a subdued start, but hardly anyone let that dampen their spirits. The spacious exhibition halls really came into their own. Many visitors even arrived in their own classic cars and were able to park them right on the grounds, sheltered from the weather. For owners of historic vehicles in particular, this convenience is a true unique selling point and contributes significantly to the relaxed atmosphere of the event.

Anyone strolling through the twelve halls quickly realized that Klassikwelt Bodensee offers much more than just a typical classic car show. Around 2,000 vehicles spanned the spectrum from elegant pre-war classics to legendary race cars and extraordinary commercial vehicles. Historic motorcycles, fire trucks, buses, and lovingly restored travel trailers ensured that virtually every form of classic mobility had its place. This kept the tour varied and continually surprised visitors with unexpected discoveries.





Zu den besonderen Blickfängen gehörte beispielsweise ein luxuriöser Notin-Caravan aus den 1960er-Jahren. Mit seiner aufwendigen Holzausstattung und beeindruckenden Größe erinnerte er daran, dass stilvolles Reisen schon vor Jahrzehnten eine ganz eigene Faszination besaß. Wenige Meter weiter standen seltene Exoten neben automobilen Ikonen deutscher Hersteller. Gerade diese Mischung machte den Reiz der Messe aus. Hier begegneten sich Fahrzeuge, die man auf den Straßen längst nicht mehr sieht, mit bekannten Klassikern, die bis heute Generationen von Enthusiasten begeistern.

Die Lage im Dreiländereck verlieh der Veranstaltung zusätzlich ihren ganz eigenen Charakter. Deutsche, österreichische und schweizerische Sammler, Händler und Clubs prägten gleichermaßen das Bild der Messe. Dadurch entstand eine angenehm internationale Atmosphäre, ohne dass die Veranstaltung ihre familiäre Ausstrahlung verlor. Zwischen den Ständen wurde gefachsimpelt, gehandelt und diskutiert – oft genauso intensiv wie vor den ausgestellten Fahrzeugen selbst.

Among the special highlights was, for example, a luxurious Notin caravan from the 1960s. With its elaborate wood paneling and impressive size, it served as a reminder that stylish travel held a fascination all its own even decades ago. Just a few meters away, rare exotic cars stood alongside automotive icons from German manufacturers. It was precisely this mix that made the show so appealing. Here, vehicles that haven't been seen on the roads for a long time met well-known classics that continue to inspire generations of enthusiasts to this day.

The event's location in the "Dreiländereck" (Tri-Border Region) also gave it its very own character. German, Austrian, and Swiss collectors, dealers, and clubs alike shaped the atmosphere of the show. This created a pleasantly international atmosphere without the event losing its intimate charm. Between the booths, people talked shop, haggled, and debated—often just as intensely as they did in front of the vehicles on display.





Besonders lebendig wurde es auf dem Außengelände. Sobald sich das Wetter besserte, verwandelte sich der Rundkurs in eine rollende Zeitreise. Rund 300 historische Rennfahrzeuge gingen beim Vintage Demo Racing an den Start und demonstrierten eindrucksvoll, dass klassische Automobile nicht für Vitrinen gebaut wurden. Vorkriegsrennwagen kämpften sich mit beeindruckender Entschlossenheit durch die Kurven, originale DTM-Fahrzeuge ließen Erinnerungen an die goldenen Jahre des Tourenwagensports aufleben, und die „Next Gen Classic Racers“ zeigten, dass sich auch junge Fahrer für historische Renntechnik begeistern. Genau diese Verbindung zwischen Vergangenheit und Zukunft verlieh den Demonstrationen eine besondere Dynamik.

Doch Friedrichshafen blieb seinem besonderen Konzept treu und beschränkte sich nicht auf Automobile. Auch in der Luft wurde historische Technik eindrucksvoll in Szene gesetzt. Formationsflüge klassischer Maschinen zogen ebenso die Blicke auf sich wie Vorführungen historischer Flugzeuge. Gleichzeitig sorgten klassische Boote auf dem angrenzenden Messe-See dafür, dass das Motto „Mobilität zu Lande, zu Wasser und in der Luft“ keine leere Werbebotschaft blieb, sondern tatsächlich erlebbar wurde.

Things got particularly lively on the outdoor grounds. As soon as the weather improved, the circuit transformed into a rolling journey through time. Around 300 historic race cars took to the track for the Vintage Demo Racing event, impressively demonstrating that classic cars weren't built for display cases. Pre-war race cars fought their way through the curves with impressive determination, original DTM cars brought back memories of the golden years of touring car racing, and the "Next Gen Classic Racers" showed that young drivers, too, are enthusiastic about historic racing technology. It was precisely this connection between the past and the future that gave the demonstrations a special dynamism.

Yet Friedrichshafen remained true to its unique concept and did not limit itself to automobiles. Historic technology was also impressively showcased in the air. Formation flights of classic aircraft drew just as much attention as demonstrations of historic planes. At the same time, classic boats on the adjacent Messe Lake ensured that the motto "Mobility on Land, Water, and in the Air" wasn't just an empty advertising slogan, but something that could actually be experienced.



Ein weiteres Highlight entwickelte sich erneut am Freitagabend. Beim „Sunset am See“ verließen zahlreiche historische Fahrzeuge das Messegelände und fuhren gemeinsam zur Uferpromenade. Begleitet von historischen Schiffen, Flugvorführungen und Live-Musik entstand eine Atmosphäre, die eher an ein großes Sommerfestival als an eine klassische Automobilmesse erinnerte. Gerade diese entspannte Stimmung machte deutlich, weshalb die Veranstaltung seit Jahren eine treue Fangemeinde besitzt.

Auch wirtschaftlich zeigte sich die Klassikwelt Bodensee in guter Verfassung. Händler berichteten von großem Interesse, zahlreiche Fahrzeuge wechselten ihre Besitzer und viele Aussteller zogen ein positives Fazit. Das Publikum erwies sich erneut als außergewöhnlich vielfältig. Zwischen erfahrenen Schraubern, ambitionierten Sammlern und Familien mit Kindern entstand genau jene Mischung, die der Veranstaltung ihre sympathische Offenheit verleiht. Niemand musste Experte sein, um sich hier willkommen zu fühlen.

Another highlight unfolded once again on Friday evening. During "Sunset am See," numerous historic vehicles left the fairgrounds and drove together to the lakeside promenade. Accompanied by historic ships, flight demonstrations, and live music, an atmosphere emerged that was more reminiscent of a large summer festival than a classic car show. It was precisely this relaxed atmosphere that made it clear why the event has had a loyal fan base for years.

Economically speaking, Klassikwelt Bodensee was also in good shape. Dealers reported high levels of interest, numerous vehicles changed hands, and many exhibitors gave the event a positive review. The audience once again proved to be exceptionally diverse. The mix of experienced mechanics, ambitious collectors, and families with children created exactly the kind of atmosphere that gives the event its welcoming, open character. You didn't have to be an expert to feel welcome here.



Mit insgesamt 40.600 Besuchern konnte die Klassikwelt Bodensee ihre Position als einer der wichtigsten Treffpunkte der Oldtimer-Szene erneut bestätigen. Doch entscheidender als die Besucherzahl war die besondere Atmosphäre, die sich über das gesamte Gelände legte. Hier ging es nicht allein um Chrom, Lack oder Marktwerte. Es ging um Erinnerungen, um Geschichten und um die gemeinsame Begeisterung für Maschinen, die bis heute Menschen faszinieren.

Genau darin liegt die größte Stärke der Klassikwelt Bodensee. Sie präsentiert historische Fahrzeuge nicht als museale Objekte, sondern als lebendige Kulturgüter. Sie dürfen fahren, fliegen, schwimmen und erlebt werden. Zwischen Motorensound, Benzingeruch und unzähligen Gesprächen wird deutlich, warum klassische Mobilität bis heute nichts von ihrer Anziehungskraft verloren hat. Friedrichshafen beweist Jahr für Jahr, dass Leidenschaft am schönsten ist, wenn sie sich bewegt.

Another highlight unfolded once again on Friday evening. During "Sunset am See," numerous historic vehicles left the fairgrounds and drove together to the lakeside promenade. Accompanied by historic ships, flight demonstrations, and live music, an atmosphere emerged that was more reminiscent of a large summer festival than a classic car show. It was precisely this relaxed atmosphere that made it clear why the event has had a loyal fan base for years.

Economically speaking, Klassikwelt Bodensee was also in good shape. Dealers reported high levels of interest, numerous vehicles changed hands, and many exhibitors gave the event a positive review. The audience once again proved to be exceptionally diverse. The mix of experienced mechanics, ambitious collectors, and families with children created exactly the kind of atmosphere that gives the event its welcoming, open character. You didn't have to be an expert to feel welcome here.




PRIME BEEF
HOT STONE EXPERIENCE



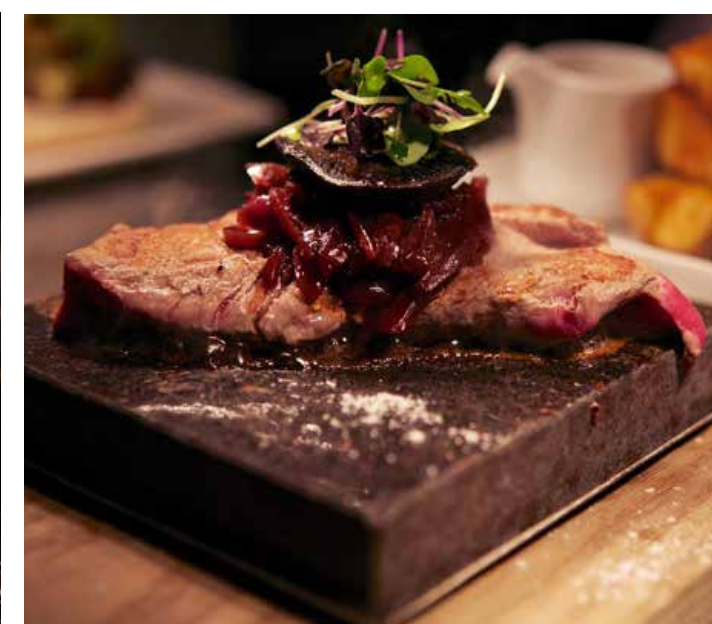
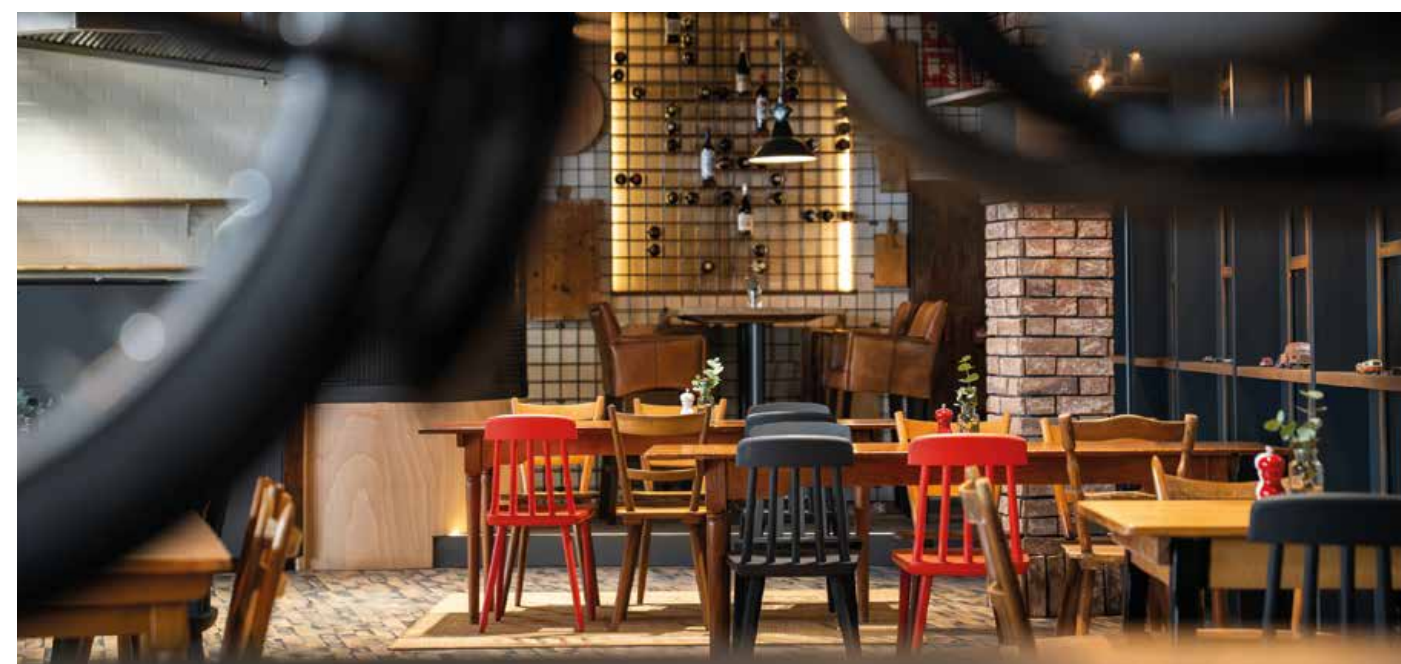

PRIME BEEF
HOT STONE EXPERIENCE

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





Motorworld Manufaktur Region Zürich: Klassiker mit Charakter

Motorworld Manufaktur Region Zürich: Classics with character

Chrom, Patina, Benzinduft und Geschichten auf Rädern: Bei den Older Classics wurde die Motorworld Manufaktur Region Zürich wieder zum Treffpunkt für alle, die automobile Kultur betrachten und auch erleben möchten.

Zwischen historischen Sportwagen, gepflegten Limousinen, Motorrädern und seltenen Liebhaberstücken zeigte sich in Kempthal, was die Faszination klassischer Fahrzeuge ausmacht. Hier geht es nicht allein um Baujahre, Marken oder perfekte Restaurierungen. Erinnerungen, Leidenschaft und die besondere Verbindung zwischen Mensch und Maschine wurden in vielen Gesprächen lebendig.

Chrome, patina, the smell of petrol and stories on wheels: at the Older Classics event, Motorworld Manufaktur Zürich Region once again became a meeting place for anyone wishing to see and experience automotive culture.

Amidst historic sports cars, well-maintained saloons, motorbikes and rare collector's items, the event in Kempthal showcased just what makes classic cars so fascinating. This isn't just about model years, marques or perfect restorations. Memories, passion and the special bond between people and machines came to life in many conversations.



Für die Besucherinnen und Besucher wurde das Areal der Motorworld Region Zürich zur offenen Bühne. Willkommen waren Fahrzeuge mit mindestens 30 Jahren auf der Achse – ob auf zwei, drei, vier oder mehr Rädern. Dadurch entstand ein lebendiges Bild automobiler Geschichte: elegant, vielfältig, manchmal laut, oft überraschend.

Die Older Classics, das war ein Sonntag für Enthusiasten, Sammler, Familien und Neugierige – und ein schönes Beispiel dafür, wie automobile Leidenschaft Generationen verbindet.

The grounds of Motorworld Region Zürich were transformed into an open-air stage for its visitors. Vehicles with at least 30 years on the road were welcome – be they on two, three, four or more wheels. The result was a vivid portrait of automotive history: elegant, diverse, sometimes noisy, often surprising.

The Older Classics: a Sunday for enthusiasts, collectors, families and curious visitors – and a fine example of how a passion for motoring brings generations together.



DACKELRACE & DOGWORLD

Event & Messe
für Mensch & Hund

17. - 18. OKTOBER 2026
dogworld-muenchen.de

MOTORWORLD
MÜNCHEN

MOTOR
TREFF
BELLA ITALIA

Sonntag, 26. Juli 2026

10 – 16 Uhr

Belle Macchine

Sonderausstellung

Hallendurchfahrt

Während der Veranstaltung



Zur Hallendurchfahrt
bitte hier anmelden

Eintritt frei

Am Ausbesserungswerk 8 · 80939 München



SONAX

DEKRA

VIEROL



IWC
SCHAFFHAUSEN



laureus



PAST MEETS FUTURE



Es sieht aus, als wäre es direkt aus den goldenen Jahren des europäischen Motorsports entsprungen. Die Proportionen erinnern an die wilden Langstreckenprototypen der 1960er-Jahre, die handgeformte Aluminiumkarosserie trägt bewusst die Patina eines Rennwagens mit Vergangenheit und unter dem Blech arbeitet kompromisslose Mechanik. Doch der Half-11 ist weder restaurierter Klassiker noch Retro-Sportwagen. Er ist ein Mythos auf Rädern – erschaffen, um Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft miteinander zu verschmelzen. Genau mit diesem außergewöhnlichen Konzept startet Oilstainlab nun seine europäische „Euro-Vision“-Tour.

It looks as if it sprang straight from the golden age of European motorsports. Its proportions are reminiscent of the wild endurance prototypes of the 1960s; the hand-formed aluminum body deliberately bears the patina of a race car with a rich history; and beneath the sheet metal lies uncompromising mechanics. Yet the Half-11 is neither a restored classic nor a retro sports car. It is a legend on wheels—created to fuse the past, present, and future. It is with this extraordinary concept that Oilstainlab is now launching its European “Euro-Vision” tour.



Hinter dem Projekt stehen die Zwillingbrüder Nikita und Iliya Bridan. Nach Stationen bei namhaften Automobilherstellern gründeten sie Oilstainlab mit einer ungewöhnlichen Idee: Automobile nicht als Produkte zu entwickeln, sondern als emotionale Kunstwerke. Der Half-11 wurde dabei zum radikalsten Ausdruck dieser Philosophie. Schon seine Premiere sorgte für Aufsehen. Mit täuschend echt inszenierten historischen Fotografien ließen die Designer das Internet glauben, der Rennwagen sei tatsächlich in den 1960er-Jahren bei europäischen Motorsportveranstaltungen gestartet. Erst später wurde deutlich, dass diese Geschichte komplett erfunden war – und genau das machte den Half-11 zur Legende.

Technisch ist der Prototyp ebenso außergewöhnlich wie seine Geschichte. Unter der skulpturalen Karosserie verbirgt sich das Chassis eines Porsche 911 aus dem Jahr 1966. Dazu kommt ein kompromissloser V8-Motor, ein klassisches Sechsgang-Schaltgetriebe und eine aufwendig im 3D-Druck gefertigte Inconel-Abgasanlage, die dem Fahrzeug seinen unverwechselbaren Klang verleiht. Alles an diesem Auto ist analog, roh und bewusst frei von digitaler Perfektion. Der Half-11 möchte nicht beeindrucken – er möchte berühren.

Behind the project are twin brothers Nikita and Iliya Bridan. After working for renowned automakers, they founded Oilstainlab with an unusual idea: to develop automobiles not as products, but as emotional works of art. The Half-11 became the most radical expression of this philosophy. Even its debut caused a sensation. Using historical photographs staged to look deceptively real, the designers led the internet to believe that the race car had actually competed in European motorsport events in the 1960s. It wasn't until later that it became clear this story was completely fabricated—and that's exactly what made the Half-11 a legend.

Technically, the prototype is just as extraordinary as its history. Hidden beneath the sculptural body is the chassis of a 1966 Porsche 911. Added to this is an uncompromising V8 engine, a classic six-speed manual transmission, and an elaborately 3D-printed Inconel exhaust system that gives the vehicle its unmistakable sound. Everything about this car is analog, raw, and deliberately free of digital perfection. The Half-11 isn't meant to impress—it's meant to move you.

Welcome to MOTORWORLD GROUP EVENT-LOCATIONS



VARIABLE FLÄCHEN FÜR:

- EVENTS
- CONFERENCE
- SEMINAR
- ROADSHOWS
- MESSEN



10 - 5.000 qm Indoor

bis 4.500 qm Outdoor

2 - 10.000 Personen

Catering, Technik

Gastro, Hotel, Parkbereiche

top Verkehrsanbindung



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

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



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

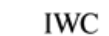
HERTEN

METZINGEN

ZÜRICH

MALLORCA

BULGARIA



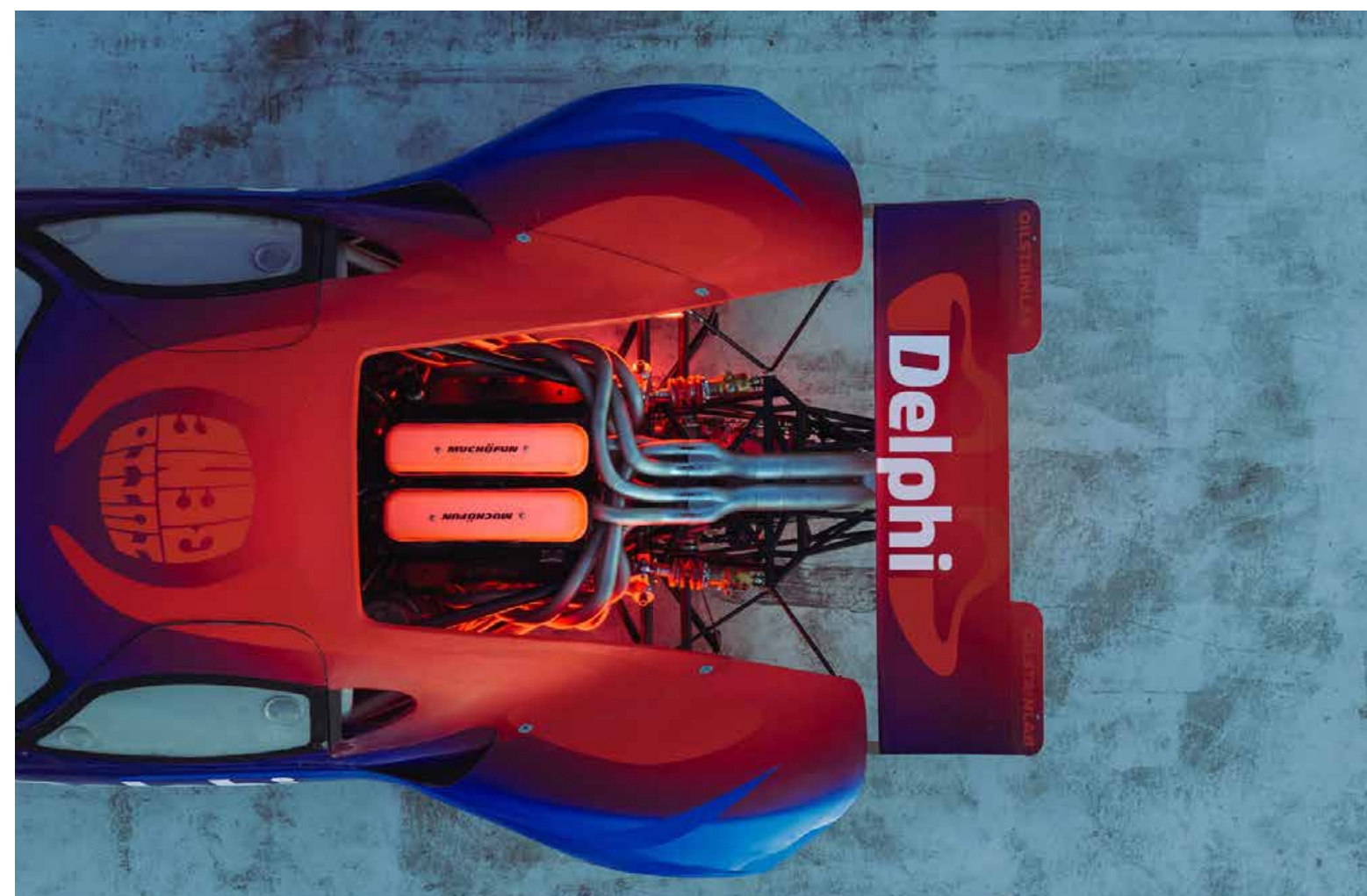


Seine Europa-Tour führt den außergewöhnlichen Prototyp nun zu einigen der bedeutendsten Treffpunkte der Automobilkultur. Nach der Premiere beim Ultrace Festival in Danzig folgen Stationen am Hockenheimring und schließlich das exklusive Tutto Bene Event in Italien. Begleitet wird die Reise von einer eigens entwickelten Art-Car-Lackierung, die gemeinsam mit Delphi entstand und klassische Motorsportästhetik in eine moderne, digitale Bildsprache übersetzt.

Doch die Tour dient nicht allein der Aufmerksamkeit. Jeder gefahrene Kilometer liefert Erkenntnisse für das nächste Kapitel von Oilstainlab. Aus den Erfahrungen mit dem Half-11 entsteht derzeit der HF-11 – ein ultraleichter Sportwagen, der kompromisslos auf analoges Fahrerlebnis setzt und den Leitsatz der Marke verkörpern soll: „When the past overtakes the future.“ Manchmal beginnt Innovation eben nicht mit einem Blick nach vorn, sondern mit der Leidenschaft für das, was den Motorsport einst so faszinierend gemacht hat.

This extraordinary prototype's European tour is now taking it to some of the most significant hubs of automotive culture. Following its premiere at the Ultrace Festival in Gdańsk, the tour will make stops at the Hockenheimring and finally at the exclusive Tutto Bene event in Italy. The journey is accompanied by a specially developed art-car paint scheme, created in collaboration with Delphi, which translates classic motorsport aesthetics into a modern, digital visual language.

But the tour isn't just about attracting attention. Every kilometer driven provides insights for the next chapter of Oilstainlab. Based on the experience gained with the Half-11, the HF-11 is currently under development—an ultralight sports car that is uncompromisingly focused on an analog driving experience and is intended to embody the brand's guiding principle: "When the past overtakes the future." Sometimes innovation doesn't begin by looking ahead, but rather with a passion for what once made motorsports so fascinating.





Starkes Netzwerk am Butzweilerhof: 2. Business Day in den MMC Studios Köln

A strong network at Butzweilerhof: 2nd Business Day at MMC Studios Köln

Am 17. Juni 2026 fand der 2. Butzweiler Business Day in den MMC Studios Köln im COLONEUM statt. Nach der erfolgreichen Premiere im vergangenen Jahr in der Motorworld Köln | Rheinland wurde die Veranstaltungsreihe damit an einem weiteren prägenden Standort des Butzweilerhofs fortgesetzt.

Zahlreiche Unternehmerinnen und Unternehmer, Unternehmensvertreterinnen und -vertreter sowie Fach- und Führungskräfte nutzten den Tag, um sich auszutauschen, neue Kontakte zu knüpfen und gemeinsame Themen des Wirtschaftsstandorts Butzweilerhof zu diskutieren. Auch ausstellende Unternehmen präsentierten sich vor Ort und machten die Vielfalt des Standorts sichtbar.

On 17 June 2026, the 2nd Butzweiler Business Day took place at the MMC Studios Köln in the COLONEUM. Following last year's successful debut at Motorworld Köln | Rheinland, the series of events continued at another iconic venue at the Butzweilerhof.

Numerous entrepreneurs, company representatives, specialists and senior managers made use of the day to share ideas and experiences, make new contacts and discuss issues of common interest to the Butzweilerhof business community. Exhibiting companies also showcased their businesses at the event, underscoring the location's diversity.



Im Mittelpunkt standen neben Unternehmenspräsentationen und persönlichen Gesprächen auch aktuelle Entwicklungen rund um Innovation, Digitalisierung und Künstliche Intelligenz. Der Business Day bot damit eine Plattform für Vernetzung, fachlichen Austausch und neue Impulse innerhalb der regionalen Wirtschaft.

Auch für die Motorworld Köln | Rheinland ist der Business Day ein Zeichen für die enge Verbindung der Unternehmen am Standort. Als Treffpunkt für Mobilität, Handel, Gastronomie, Events und automobile Leidenschaft ist die Motorworld Teil dieses wirtschaftlichen Netzwerks und war bereits Gastgeberin der ersten Ausgabe im Jahr 2025.

As well as corporate presentations and one-to-one discussions, the event also focused on the latest developments in innovation, digitalisation and artificial intelligence. The Business Day offered a platform for networking, professional exchanges and new inspirations within the regional economy.

For Motorworld Köln | Rhineland, the Business Day is also a sign of the close ties between the companies based there. As a meeting place for mobility, retail, catering, events and automotive passion, Motorworld is part of this economic network and hosted the first edition in 2025.


VIEROL
OFFIZIELLER PARTNER


VAICO[®]
**MAXIMALE
GETRIEBE
PERFORMANCE**
MADE IN GERMANY

RUCKELT'S BEIM FAHREN? GETRIEBESCHADEN VERMEIDEN!

JETZT VAICO GETRIEBEÖL-WECHSEL!



Erhältlich im Fachhandel oder in den VAICO Partner-Werkstätten.

ALLIANCE
AUTOMOTIVE GROUP
GERMANY



Autoteilevertrieb
HEISE u. KLATTE

**KRAFT
AUTOTEILE**

Wacker-Dobler
Fahrzeuge - Autoteile - Industrieteile

LKQ
STAHLGRUBER
PV AUTOMOTIVE





PROFI
PARTS
FAHRZEUGTEILE





WÜTSCHNER
Fahrzeugteile



Powered by **VIEROL**

www.vierol-shop.de

RENAULT RAFALE

Fast neun Jahrzehnte nach ihrem Erstflug kehrte die Caudron Rafale C.460 in den Himmel zurück. Mit der aufwendig restaurierten Rennmaschine ließ Renault ein außergewöhnliches Kapitel der französischen Luftfahrtgeschichte wieder aufleben und erinnerte zugleich an die Herkunft des Namens, den heute das Flaggschiff der Marke trägt. Hinter dem Projekt steckt weit mehr als Nostalgie – es ist eine Hommage an Pioniergeist, Ingenieurskunst und den unbedingten Willen zur Innovation.

Die Caudron Rafale C.460 gehörte in den 1930er-Jahren zu den schnellsten und fortschrittlichsten Rennflugzeugen ihrer Zeit. Genau diese Werte spiegeln sich heute auch im Renault Rafale wider. Mit der Wiederbelebung des historischen Flugzeugs schlägt Renault bewusst eine Brücke zwischen seiner Luftfahrtvergangenheit und dem modernen Anspruch an Design, Technologie und Performance.

Monatlang arbeiteten Spezialisten daran, die legendäre Maschine bis ins kleinste Detail zu restaurieren. Das Ergebnis ist kein statisches Museumsstück, sondern ein flugfähiges Symbol französischer Ingenieurskunst. Renault begleitet das Projekt zudem mit einer Dokumentation, die den aufwendigen Restaurierungsprozess und die Menschen dahinter in den Mittelpunkt stellt. So wird aus der Rückkehr der Caudron Rafale weit mehr als ein historischer Moment – sie wird zum eindrucksvollen Beweis dafür, dass große Geschichten auch Jahrzehnte später nichts von ihrer Faszination verlieren.

Nearly nine decades after its maiden flight, the Caudron Rafale C.460 returned to the skies. With this meticulously restored racing aircraft, Renault brought an extraordinary chapter of French aviation history back to life while also paying tribute to the origins of the name now borne by the brand's flagship model. There is far more to this project than mere nostalgia—it is a tribute to the pioneering spirit, engineering excellence, and the unwavering drive for innovation.

In the 1930s, the Caudron Rafale C.460 was among the fastest and most advanced racing aircraft of its time. It is precisely these values that are reflected in the Renault Rafale today. By reviving this historic aircraft, Renault is deliberately building a bridge between its aviation heritage and modern standards of design, technology, and performance.

Specialists spent months restoring the legendary aircraft down to the smallest detail. The result is not a static museum piece, but an airworthy symbol of French engineering. Renault is also supporting the project with a documentary that focuses on the elaborate restoration process and the people behind it. Thus, the return of the Caudron Rafale becomes much more than a historical moment—it serves as impressive proof that great stories lose none of their fascination, even decades later.



BYD IN GOODWOOD



Acht Premieren, drei Marken und ein Auftritt mit Signalwirkung: BYD nutzte das Goodwood Festival of Speed 2026, um seine internationale Wachstumsstrategie eindrucksvoll zu unterstreichen. Statt einzelner Modellneuheiten präsentierte der chinesische Hersteller ein breit gefächertes Portfolio – vom Plug-in-Hybrid bis zum elektrischen Hypersportwagen.

Im Mittelpunkt stand die Premiummarke DENZA. Das neue Z Coupé und die kompromisslose Racing-Version feierten ihre Weltpremiere und zeigten mit Dreimotoren-Antrieb sowie einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 217 mph, wohin die Reise im Hochleistungssegment gehen soll. Gleichzeitig markierte Goodwood den offiziellen Marktstart von DENZA in Großbritannien.

Auch für den Massenmarkt hatte BYD Neuheiten im Gepäck. Der DOLPHIN G DM-i brachte Plug-in-Hybridtechnik ins Kleinwagensegment, während der SHARK Pick-up erstmals in Europa vorgestellt wurde. Ergänzt wurde der Auftritt durch die Luxusmarke YANGWANG mit dem U9 Xtreme, einem der schnellsten Serienfahrzeuge der Welt, sowie der Luxuslimousine U7.

Mit dem größten Messestand in der Geschichte des Goodwood Festival of Speed machte BYD deutlich, dass der Konzern längst zu den globalen Taktgebern der Automobilbranche gehören möchte. Goodwood wurde damit zur Bühne für weit mehr als neue Modelle – es war ein selbstbewusstes Statement einer Marke, die ihre Zukunft längst global denkt.

Eight premieres, three brands, and a high-impact appearance: BYD used the 2026 Goodwood Festival of Speed to impressively underscore its international growth strategy. Instead of individual new models, the Chinese manufacturer presented a wide-ranging portfolio—from plug-in hybrids to electric hypercars.

The spotlight was on the premium brand DENZA. The new Z Coupé and its uncompromising racing version celebrated their world premiere, showcasing with a three-motor powertrain and a top speed of up to 217 mph where the high-performance segment is headed. At the same time, Goodwood marked DENZA's official market launch in the UK.

BYD also had new offerings for the mass market. The DOLPHIN G DM-i brought plug-in hybrid technology to the subcompact segment, while the SHARK pickup truck was unveiled in Europe for the first time. The presentation was rounded out by the luxury brand YANGWANG with the U9 Xtreme—one of the world's fastest production vehicles—as well as the luxury sedan U7.

With the largest exhibition booth in the history of the Goodwood Festival of Speed, BYD made it clear that the company has long aspired to be among the global leaders in the automotive industry. Goodwood thus became a stage for far more than just new models—it was a confident statement from a brand that has long been thinking globally about its future.

AC COBRA GT COUPE

730 PS, eine vollständig aus Carbon gefertigte Karosserie und die unverwechselbare Silhouette einer der berühmtesten Sportwagen aller Zeiten: Mit dem neuen AC Cobra GT Coupé schlug AC Cars das nächste Kapitel seiner 125-jährigen Unternehmensgeschichte auf. Das traditionsreiche britische Unternehmen präsentierte keinen nostalgischen Rückblick, sondern einen modernen Gran Turismo, der die legendäre Cobra-DNA mit aktueller Ingenieurskunst und kompromissloser Performance verband.

730 PS, a body made entirely of carbon fiber, and the unmistakable silhouette of one of the most famous sports cars of all time: With the new AC Cobra GT Coupé, AC Cars opened the next chapter in its 125-year history. The long-established British company did not present a nostalgic throwback, but rather a modern Gran Turismo that combined the legendary Cobra DNA with cutting-edge engineering and uncompromising performance.





Bereits auf den ersten Blick wurde klar, dass dieses Coupé keine einfache Dachversion des GT Roadsters war. Die lange Motorhaube, die kraftvoll ausgeformten Kotflügel und die markante Fastback-Linie verliehen dem Fahrzeug eine deutlich eigenständigere Persönlichkeit. Inspiriert vom legendären AC A98 Le-Mans-Rennwagen der 1960er-Jahre verband das Design historische Gene mit zeitgemäßer Aerodynamik. Besonders die charakteristische Double-Bubble-Dachform und das markante Kamm-Heck machten deutlich, dass hier nicht allein Stil, sondern auch Funktion das Erscheinungsbild bestimmte.

Technisch setzte AC Cars auf eine vollständig neu entwickelte Plattform, die bereits beim Cobra GT Roadster ihre Premiere gefeiert hatte. Herzstück blieb ein stranggepresster Aluminium-Spaceframe, kombiniert mit einer vollständig aus Carbon gefertigten Karosserie. Diese Konstruktion sorgte trotz großzügiger Abmessungen für ein Fahrzeuggewicht von unter 1.600 Kilogramm und schuf gleichzeitig die Basis für eine nahezu ideale Gewichtsverteilung. Damit entstand kein klassischer Restomod, sondern ein moderner Gran Turismo mit echter Hochleistungstechnik.

It was clear at first glance that this coupé was not simply a hardtop version of the GT Roadster. The long hood, the powerfully sculpted fenders, and the striking fastback line gave the vehicle a distinctly unique personality. Inspired by the legendary AC A98 Le Mans race car of the 1960s, the design blended historic heritage with contemporary aerodynamics. In particular, the characteristic double-bubble roof shape and the striking comb-shaped rear made it clear that the car's appearance was defined not only by style but also by function.

Technically, AC Cars relied on a completely newly developed platform that had already made its debut in the Cobra GT Roadster. At its heart remained an extruded aluminum spaceframe, combined with a body made entirely of carbon fiber. Despite its generous dimensions, this construction kept the vehicle's weight below 1,600 kilograms while also creating the basis for near-ideal weight distribution. The result was not a classic restomod, but a modern Gran Turismo with genuine high-performance technology.

Unter der langen Motorhaube arbeitete weiterhin ein großvolumiger V8, wie man ihn von einer Cobra erwartete. In der stärksten Kompressorversion standen bis zu 730 PS und 820 Newtonmeter Drehmoment bereit. Die Beschleunigung auf 100 km/h erfolgte in deutlich unter vier Sekunden. Wahlweise konnten Kunden jedoch auch zur frei saugenden Version greifen, die mit ihrer linearen Leistungsentfaltung eher den traditionellen Charakter der Marke betonte. Passend dazu bot AC Cars sowohl ein klassisches Sechsgang-Handschaltgetriebe als auch eine moderne Zehnstufen-Automatik an. Eine Entscheidung zwischen analogem Fahrerlebnis und zeitgemäßer Performance blieb damit ganz bewusst dem Kunden überlassen.

Bemerkenswert war dabei, dass AC Cars trotz aller Leistungsdaten nie den Anspruch erhob, einen kompromisslosen Supersportwagen für Rennstrecken zu bauen. Das GT Coupé verstand sich vielmehr als Gran Turismo im klassischen Sinne. Fahrer und Beifahrer sollten lange Reisen ebenso genießen können wie dynamische Alpenpässe. Ein großzügiger Innenraum, hochwertige Lederausstattungen, moderne Infotainment-Technik und digitale Anzeigen ergänzten bewusst die traditionellen Elemente wie gefräste Kippschalter oder klassische Rundinstrumente. Diese Verbindung aus Handwerkskunst und moderner Technologie verlieh dem Interieur eine eigenständige Identität.

Under the long hood, a large-displacement V8—just as one would expect from a Cobra—continued to power the car. In the most powerful supercharged version, up to 730 PS and 820 Newtonmeters of torque were available. Acceleration to 100 km/h took well under four seconds. However, customers could also opt for the naturally aspirated version, which, with its linear power delivery, emphasized the brand's traditional character. To complement this, AC Cars offered both a classic six-speed manual transmission and a modern ten-speed automatic. The decision between an analog driving experience and contemporary performance was thus deliberately left up to the customer.

It was noteworthy that, despite all its performance figures, AC Cars never claimed to be building an uncompromising supercar for racetracks. Rather, the GT Coupé saw itself as a Gran Turismo in the classic sense. Drivers and passengers were meant to enjoy long journeys just as much as dynamic Alpine passes. A spacious interior, high-quality leather upholstery, modern infotainment technology, and digital displays were deliberately paired with traditional elements such as milled toggle switches and classic round gauges. This combination of craftsmanship and modern technology gave the interior a distinct identity.



Für AC Cars markierte das Coupé jedoch weit mehr als die Einführung eines neuen Modells. Es war gleichzeitig das sichtbarste Symbol zum 125-jährigen Bestehen der Marke und Ausdruck einer ambitionierten Zukunftsstrategie. Während bislang rund einhundert Fahrzeuge pro Jahr in Handarbeit entstanden, plante das Unternehmen langfristig eine deutliche Ausweitung der Produktion auf bis zu 1.000 Automobile jährlich. Dennoch sollte die Exklusivität erhalten bleiben. Jedes Fahrzeug wurde weiterhin individuell nach Kundenwunsch gefertigt und verstand sich als handgebautes Einzelstück. Gerade diese Balance zwischen Wachstum und Tradition dürfte über den zukünftigen Erfolg der Marke entscheiden. AC Cars bewegte sich bewusst in einem Marktsegment, das von Individualität lebt. Käufer eines Cobra GT Coupés suchten keine maximale Stückzahl oder digitale Innovationen um ihrer selbst willen. Sie investierten in Charakter, Historie und Exklusivität. Genau diese Werte hatten die Marke seit über einem Jahrhundert geprägt und machten sie bis heute unverwechselbar.

For AC Cars, however, the Coupé marked far more than the introduction of a new model. It was also the most visible symbol of the brand's 125th anniversary and an expression of an ambitious future strategy. While approximately one hundred vehicles had previously been handcrafted each year, the company planned a significant long-term expansion of production to up to 1,000 cars annually. Nevertheless, exclusivity was to be preserved. Each vehicle continued to be custom-built according to customer specifications and was considered a hand-built one-of-a-kind piece. It is precisely this balance between growth and tradition that is likely to determine the brand's future success. AC Cars deliberately positioned itself in a market segment that thrives on individuality. Buyers of a Cobra GT Coupé were not looking for mass production or digital innovations for their own sake. They were investing in character, history, and exclusivity. It was precisely these values that had shaped the brand for over a century and continue to make it unmistakable to this day.

Auch gestalterisch gelang AC Cars der schwierige Spagat zwischen Vergangenheit und Zukunft. Das Coupé zitierte die berühmte Cobra niemals plakativ. Stattdessen entwickelte es deren Proportionen konsequent weiter. Das Fahrzeug wirkte länger, breiter und kraftvoller als seine historischen Vorbilder, ohne deren unverwechselbare Linienführung zu verlieren. Gerade darin lag seine größte Stärke. Es wollte keine Kopie sein, sondern eine moderne Interpretation einer automobilen Ikone. Mit dem Cobra GT Coupé bewies AC Cars eindrucksvoll, dass Tradition keineswegs Stillstand bedeuten muss. Vielmehr zeigte das Unternehmen, wie sich eine der berühmtesten Sportwagen-Legenden der Welt in die Gegenwart transportieren lässt, ohne ihren Charakter zu verlieren. Zwischen Carbon, Aluminium und 730 PS blieb die Seele der Cobra jederzeit spürbar. Genau das machte dieses Coupé zu weit mehr als einem neuen Modell. Es war ein Statement dafür, dass echte Ikonen auch nach 125 Jahren noch in der Lage sind, Emotionen zu entfachen.

In terms of design, too, AC Cars successfully navigated the difficult balancing act between the past and the future. The coupé never blatantly referenced the famous Cobra. Instead, it consistently evolved its proportions. The vehicle appeared longer, wider, and more powerful than its historic predecessors, without losing their distinctive lines. That was precisely its greatest strength. It did not seek to be a copy, but rather a modern interpretation of an automotive icon. With the Cobra GT Coupé, AC Cars impressively demonstrated that tradition by no means has to mean standing still. Rather, the company showed how one of the world's most famous sports car legends could be brought into the present without losing its character. Amid carbon fiber, aluminum, and 730 PS, the Cobra's soul remained palpable at all times. That is precisely what made this coupé far more than just a new model. It was a statement that true icons are still capable of stirring emotions, even after 125 years.

MEMBER ME

Anzeige



VOLLES PROGRAMM AUF DER BÜHNE DES DEUVET BUNDES- VERBAND OLDTIMER-YOUNGTI- MER E.V. BEI DER KLASSIKWELT BODENSEE IN FRIEDRICHSHAFEN MIT WICHTIGEN WEICHENSTEL- LUNGEN FÜR DIE HISTORISCHE MOBILITÄT

In diesem Jahr kamen rund 40.600 Besucher zu diesem Familienfest aller Freunde der klassischen Mobilität. Die gesamte Bandbreite attraktiver Messestände, Fahrzeug- und Zubehörangebote aus allen Preisklassen, liebevoll gestaltete Sonderausstellungen und laufende Vorführungen im Wasser, zu Land und in der Luft faszinierten die Fans. Eigentlich reicht ein einziger Messebesuchstag gar nicht aus, um alles Gebotene zu sehen.



Erneut war auf dem großen Stand des DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. in der Halle A 4 mit der Bühne ein zentraler Ort für diverse Aktivitäten geschaffen worden. In den beliebten Gesprächsrunden zu Rechtsthemen, die meist aus Brüssel kommen und unangenehme Auswirkungen auf das Old- und Youngtimerhobby haben, wurden diese vom DEUVET Beirat Recht Dr. Götz Knoop erläutert und Fragen direkt beantwortet. Interessante Vorträge über die Rekonstruktion der Dornier DO X und ein Leben mit Heinkel Roller und Kabinchen sorgten an allen Tagen für großes Interesse.

Mit der Kfz-Innung Stuttgart und dem Kultusministerium Baden-Württemberg wurde ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur Ausbildung von „Schraubernachwuchs“ bekanntgegeben: jetzt kann eine „Zusatzqualifikation Oldtimer-Youngtimertechnik“ während der Ausbildung zum Kfz-Mechatroniker erworben werden. So wird die junge Generation der angehenden Fachkräfte auch mit den häufig fehlenden Kenntnissen über die alten Techniken versorgt.

Die frisch ins Leben gerufene Gruppe der NextGen Classic Racers, bestehend aus jungen Leuten mit starken Aktivitäten im Motorsport mit klassischen Fahrzeugen wurde von TV-Moderator Martin Utberg vorgestellt. Ein erfrischendes Beispiel, dass es eine Menge Nachwuchs gibt, der aber auf neuen Wegen erreicht werden muss. Der Auftritt auf der DEUVET Bühne war ein schöner Start für die Zukunft.

Journalisten der beiden großen Clubs MPC e.V. und VdM e.V. trafen sich beim DEUVET zur Diskussion über die Zukunft der historischen Mobilität. Auch in diesem Jahr war der Losverkauf der Oldtimerspendenaktion der Lebenshilfe Gießen immer umlagert und auch der DEUVET Mitgliedsclub British Classic Cars Konstanz war wieder dabei.

Der DEUVET freut sich bereits auf die 17. Klassikwelt Bodensee im nächsten Jahr vom 4. bis zum 6. Juni 2027.

<https://membercard.motorworld.de>

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

MOTORWORLD
MEMBERCARD

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

MOTORWORLD
BULLETIN

ME AND MY CARD





JÜRGEN LEWANDOWSKI's BÜCHERECKE

UND EWIG SPRINGEN DIE PFERDE

Es ist schon interessant, wie viele Autoren und Verlage sich mit dem Thema Ferrari beschäftigen – die Zahl der Bücher zu der Marke aus Maranello scheint unbegrenzt. Immer wieder tauchen neue Bücher auf, die von der exzessiv detaillierten Beschreibung eines einzigen Fahrzeugs inklusive der unbedeutendsten Details wie der Schraubengröße der Halterung des Tankdeckels, bis hin zu opulenten Bilderbüchern gehen. Und zur Zeit scheint sich die nächste Nische in der Nische zu öffnen: Bücher ohne Texte – hier wirken nur noch die stolzen Mienen der Besitzer, die Geschöpfe auf vier Rädern und die Umgebung, in die Mensch und Maschine gestellt werden.

Und was noch hinzukommt: Es gibt auch eine Renaissance der schwarz/weiß-Fotos – wahrscheinlich hat die stets und überall zur Schau getragene Ferrari-Hausfarbe ROT ihre Schuldigkeit getan, gut so. Man kann nämlich eigentlich die Farbe ROT an einem Ferrari nicht mehr sehen – außer auf den offenbar nun wieder siegfähigen Formel 1-Boliden natürlich.

Denn eigentlich waren die Straßen-Fahrzeuge der 50er bis 70 Jahre größtenteils in elegante Farben getaucht – bis die Amerikaner, nachdem sie Europa leergekauft hatten, auch die betörendsten Design-Wunder, die in Royal-Blue, Whine-Red oder Dark-Green ausgeliefert wurden, in schnödes Racing-Red umlackierten.

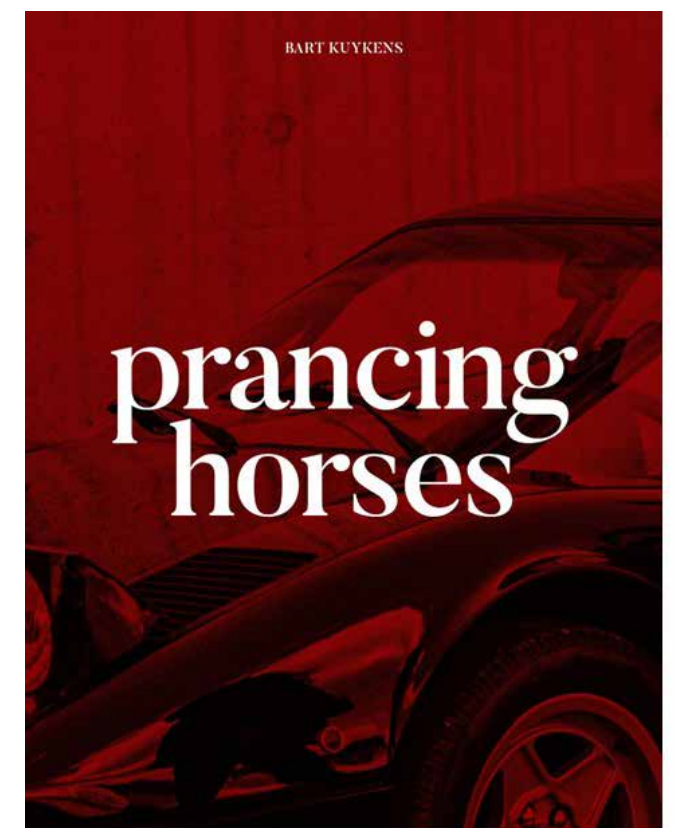
Doch wie gesagt: Bart Kuykens hat sich in seinen letzten 14 Büchern grundsätzlich gegen Texte entschieden – Kuykens sagt: „Meine Bücher sind immer frei von Texten. Der Grund dafür ist, dass es mir eigentlich nie um die Fahrzeuge geht, sondern um die Menschen, die sie besitzen, sie umgeben. Es handelt sich

um Fine Art-Fotografie, nicht um Auto-Fotografie – weshalb ich auch keine Texte benötige, um vermeintlich mittelmäßige Fotos zu schmücken und deren Bedeutung zu verstärken“.

So ist der – vom Format her kleine – aber sehr fein gelayoutete und liebevoll gedruckten Band des Belgiers Kuykens zu einem kleinen Schatzkästlein geworden, in dem sich Autos – natürlich immer noch recht viele rot lackiert –, Menschen und Situationen finden, die die offensichtliche Faszination der Marke mit dem Prancing Horse widerspiegeln. Zu jedem der Fahrzeuge erzählt der Besitzer – und es sind auch drei Frauen dabei – kurz, warum er ausgerechnet diesen Wagen besitzt, und was er für ihn bedeutet. Und erstaunlich oft sind nicht die großen, spektakulären Modelle wie der F40, Testarossa oder 275 GTB die ausgewählten Modelle, sondern die weniger im Fokus stehenden Sechs- und Achtzylinder wie der 308 GTS, der F355 oder der eher vergessene 400i die geliebten Objekte.

prancing horses von Bart Kuykens ist mehr ein Kunstbuch denn ein Bilderbuch – und es stimmt: Zuweilen sind lange Texte eher störend, wenn man die Chance hat, Menschen zu sehen.

Bart Kuykens, prancing horses,
€ 150,--.
Limited Edition: 308 Exemplare.
Zu bestellen über
www.bartkuykens.com



DIE GENESUNG DER M GMBH - WARUM WAS DANN GESCHAH

Die BMW M GmbH entstand aus einer Summe von Zufälligkeiten – der damalige Marketing-Vorstand Bob Lutz ärgerte sich über Niederlagen, die die BMW-Rennfahrzeuge gegen die Ford Capri-Armada aus Köln einfuhr, obwohl das BMW 3.0 CS-Coupé durchaus für Siege geeignet war. Und Jochen Neerpasch, der damalige Rennleiter bei Ford ärgerte sich über den unflexiblen Ford-Konzern, der seine Ideen für eine effektivere Rennabteilung nicht erfüllen mochte. Das Ergebnis war die von Neerpasch geleitete Motorsport GmbH, die mit den CSL-Coupés, dem legendären M1 ein Kult-Auto und mit seinen Derivaten M5 und M3 eine neue Definition sportlicher Limousinen schufen. Dazu kamen etliche Formel 2-Titel und 1983 der Gewinn der Formel 1-Weltmeisterschaft mit Nelson Piquet am Steuer.

Eine wahrlich beeindruckende Entwicklung, die – nachdem Jochen Neerpasch das Unternehmen verlassen hatte – von seinen Nachfolgern blendend verwaltet wurde. Einer von ihnen war Adolf P. Prommesberger, der in dem interessanten Buch von Frank Kuhlemann die Entwicklung der später in M GmbH umgetauften Gesellschaft von den 60er Jahren bis 2009 kommentiert und erläutert. Nun ist das Buch von Kuhlemann nicht nur eine beeindruckende Sammlung von Fakten, sondern es unterscheidet sich von den vielen anderen Werken zu dem Thema durch die Anmerkungen von Prommesberger, der – als direkter Beteiligter und Zeitzeuge – natürlich etliche Entwicklungen und Entscheidungen, die der Öffentlichkeit bislang unverständlich erschienen, erklären kann. Nur ein Beispiel: Der fest eingeplante M8 – dessen Motor dann im legendären McLaren F1 zum Einsatz kam – scheiterte an der ersten Ölkrise und dem mangelnden Mut, ihn dennoch anzubieten.

Ein lesenswertes, faszinierendes Buch, dass etwas unter dem sehr textlastigen Layout und nur wenigen, nur klein abgebildeten Bildern, leidet. Hier hätte ein etwas lockeres Layout die Lesefreude weiter vergrößert – dennoch: Derzeit mit das Beste zum Thema M GmbH.



Frank Kuhlemann, *BMW M und BMW in der Formel 1*, Olms-Verlag, Hildesheim, € 48,-, ISBN 978-3-7582-0833-1.

Es ist in den letzten Jahren ja groß in Mode gekommen, etliche der klassischen Automobile der vergangenen Jahrzehnte neu zu interpretieren – also entweder gleich neu zu bauen und sich dabei an den alten Formen zu orientieren, neue Technik zu implementieren und moderne Werkstoffe zu verwenden. Das sind teilweise berückend schöne Gefährte, die sogar – in kleinsten Stückzahlen und zu horrenden Preisen ihre Käufer finden. Die andere Möglichkeit ist, sich einen Klassiker bei einem Händler zu besorgen, ihn zu zerlegen und neu aufzubauen – letztere Möglichkeit hat Thierry Nardone genutzt, um einem Porsche 928 ein neues Antlitz zu geben.

Wer erinnert sich noch an den Porsche 928? Das war von 1977 bis 1995 der Versuch des Hauses, sich aus der Umklammerung des 911 zu lösen, dem man damals keine Zukunftschancen mehr gab – was sich als grandioser Irrtum herausstellte. Dabei war der 928 in seinen diversen Varianten ein phantastischer Langstrecken-Gleiter – damals unterschätzt, heute geschätzt.

Nun kann man dieser Restomod-Szene mit unterschiedlichen Gefühlen begegnen – muss aber zugeben, dass die Klassiker, gründlich überarbeitet und mit moderner Technik ausgestattet, ihre Reize haben können. Auf jeden Fall ist der von Thierry Nardone neu interpretierte 928 ein schmucker Wagen geworden, dem das Facelift gut getan hat. Bart Lenaertz und Lies de Mol haben die Gedanken des Schöpfers und seiner Mitarbeiter sowie den Umbau des gebrauchten 928 in ein lindgrünes Unikat mit der gewohnten Liebe zum Detail aufwändig dokumentiert und in ein schönes Buch gepackt. Die Auflage beträgt gerade einmal 250 Exemplare und schmückt jedes mit Auto-Design bestückte Bücherregal. Ob dem Unikat weitere Nardone-928 folgen werden? Wenn die Nachfrage gegeben ist – warum nicht?

PORSCHE 928 NEU INTERPRETIERT



Bart Lenaertz / Lies de Mol, *928 by Nardone*, WAFT Publishing, € 90,-, ISBN 978-9-464-59007-4.

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

