



MOBILITY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



6

Concours of Elegance
Tegernsee

30

Goodwood Festival
of Speed

48

Exklusivinterview:
Diamond Atellier
DA#22 ULTRON

42

Motorworld Region Stuttgart
Alte Schweden

24

Motorworld Manufaktur
Region Zürich
Bella Italia zu Gast

68

Concours D´Elegance
Schlumpf

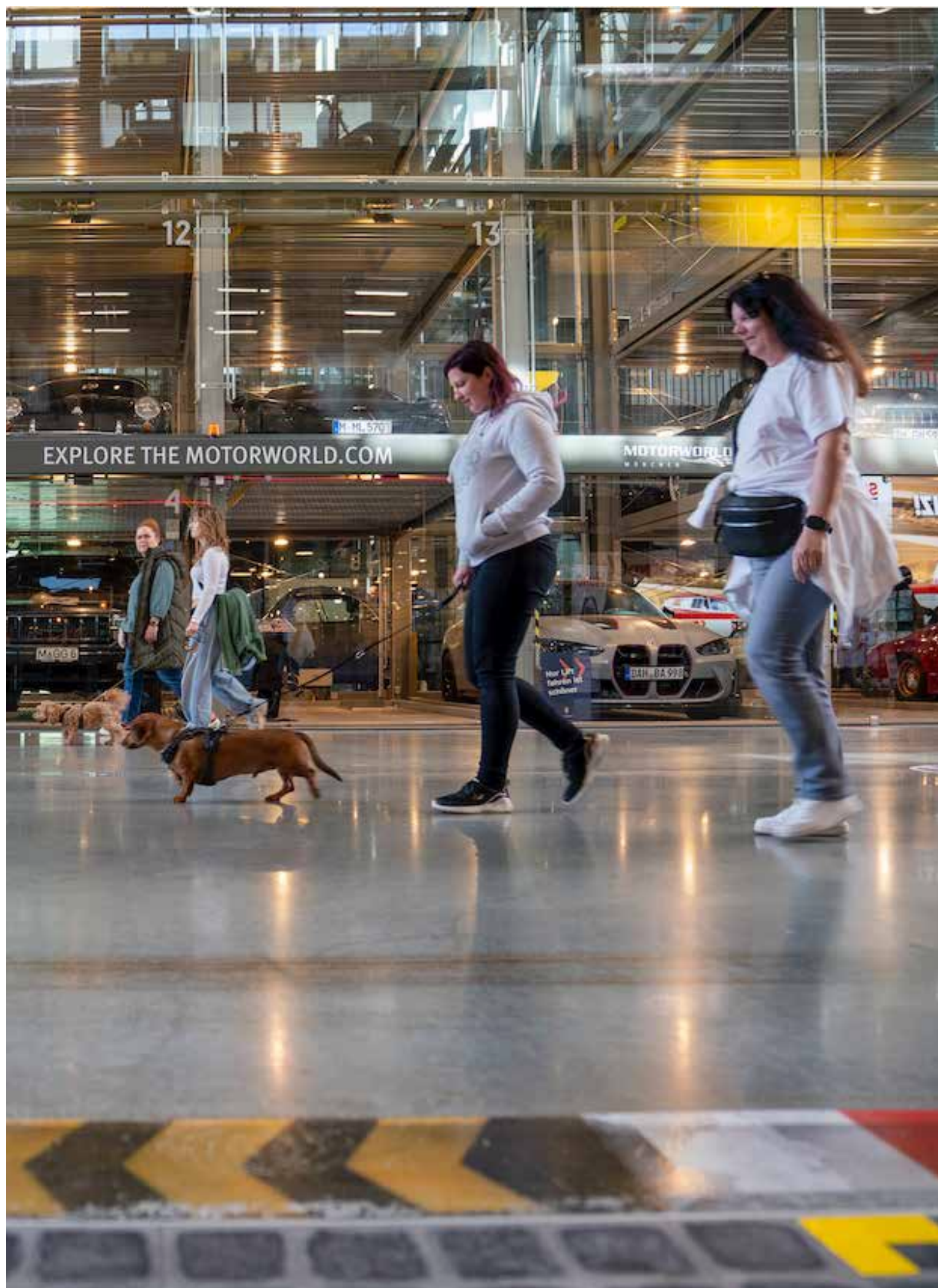
INHALT / CONTENT

FOTO Titelbild: Beate Armbruster

Am 17. und 18. Oktober 2026 wird die Motorworld München erneut zum Schauplatz eines der außergewöhnlichsten Hundeevents mit Messe im süddeutschen Raum. Die DogWorld München bringt starke Marken, spannende Aussteller und ein vielseitiges Programm rund um den Hund zusammen. Ein Höhepunkt ist das DackelRace, präsentiert von der Allianz. Das Besondere an der DogWorld in der Motorworld: Hier kommt die ganze Familie auf ihre Kosten. Denn in der Motorworld werden an diesem Wochenende nicht nur Hundefans, sondern auch Automobilbegeisterte glücklich.

On October 17 and 18, 2026, Motorworld Munich will once again host one of southern Germany's most extraordinary dog events and trade fairs. DogWorld Munich brings together leading brands, exciting exhibitors, and a varied programme dedicated to all things canine.

One of the highlights is the DackelRace, presented by Allianz. What makes DogWorld at Motorworld so special is that there is something for the whole family: throughout the weekend, not only dog lovers but also car enthusiasts will have plenty to enjoy.



IMPRESSUM IMPRESS

MOTORWORLD Bulletin
„Mobility Speed Lifestyle“

Publisher:
MOTORWORLD Consulting GmbH &
Co. KG, Ferdinand-Dükel-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 Dinkel, 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



CONCOURS OF ELEGANCE TEGRNSEE



Am frühen Morgen stehen die ersten jungen Autofans bereits an der Zufahrt zu Gut Kaltenbrunn. Smartphones und Kameras sind auf die Fahrzeuge gerichtet, die sich vom Tegernsee her dem historischen Hofgut nähern. Ein Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer passiert die Einfahrt, wenig später folgen Maserati, Ferrari, Bentley und Lamborghini. Dazwischen rollen aktuelle Hypercars auf das Gelände. Der Concours of Elegance Germany zeigt in seiner zweiten Ausgabe, dass historische Automobile auch eine neue Generation erreichen können.

Das Konzept bleibt bewusst überschaubar. Rund 40 ausgewählte Fahrzeuge bilden den zentralen Concours, ergänzt durch Sonderausstellungen, Händlerpräsentationen, Auktion, Club Trophy, Ladies Concours und den Emerging Collectors Concours. Neu hinzugekommen ist „The Gallery“, ein kostenlos zugänglicher Bereich, der den Kontakt zur Veranstaltung erleichtert. Das ist ein wichtiger Schritt, denn automobiler Kultur benötigt offene Zugänge, wenn sie nicht ausschließlich innerhalb einer etablierten Sammlerszene stattfinden soll.

Early in the morning, the first young car enthusiasts are already lined up at the entrance to Gut Kaltenbrunn. Smartphones and cameras are trained on the vehicles approaching the historic estate from Lake Tegernsee. A Mercedes-Benz 300 SL Gullwing passes through the entrance, followed shortly afterward by a Maserati, a Ferrari, a Bentley, and a Lamborghini. In between, modern hypercars roll onto the grounds. Now in its second edition, the Concours of Elegance Germany demonstrates that classic cars can also appeal to a new generation.

The concept remains deliberately intimate. Around 40 selected vehicles form the core of the Concours, complemented by special exhibitions, dealer presentations, an auction, the Club Trophy, the Ladies Concours, and the Emerging Collectors Concours. A new addition is "The Gallery," a free-to-enter area that makes it easier to engage with the event. This is an important step, as automotive culture requires open access if it is not to remain confined exclusively to an established collector's scene.





Auf den Kiesflächen oberhalb des Tegernsees stehen neun Jahrzehnte Automobilgeschichte. Die Besucher bewegen sich zwischen Vorkriegsfahrzeugen, klassischen Grand Tourern, historischen Rennwagen und den ersten anerkannten Klassikern der 1990er-Jahre. Dabei geht es nicht allein um technische Daten oder Marktwerte. Jedes Fahrzeug trägt eine Geschichte, die von früheren Eigentümern, Wettbewerben, Karosseriebauern, Restaurierungen und manchmal auch von jahrzehntelanger Bewahrung erzählt.

Im Mittelpunkt des Wochenendes steht der Horch 855 Special Roadster von 1939 mit einer Karosserie von Gläser. Die Eigentümer der teilnehmenden Concours-Fahrzeuge wählen ihn zum „Best of Show“. Fahrgestell 855007 gilt als einziges erhaltenes originales Serienexemplar dieser Ausführung. Vermutlich entstanden damals lediglich fünf bis sieben Fahrzeuge.

Its design reflects the prestige-oriented aesthetics of the late 1930s. A long hood, sweeping pontoon fenders, and a low-slung silhouette define its proportions. The car was originally delivered to the Netherlands, made its way to the U.S. after World War II, and passed through several notable collections there. In 1954, the Horch appeared in *Road & Track* and was also driven by Rock Hudson in the film *The World Is Ours*.

Nine decades of automotive history are on display on the gravels above Lake Tegernsee. Visitors can explore a range of vehicles, from pre-war cars to classic grand tourers, historic race cars, and the first recognized classics of the 1990s. It's not just about technical specifications or market values. Every vehicle carries a story that speaks of past owners, competitions, coachbuilders, restorations, and sometimes even decades of careful preservation.

The highlight of the weekend is the 1939 Horch 855 Special Roadster with a body by Gläser. The owners of the participating concours vehicles voted it "Best of Show." Chassis 855007 is considered the only surviving original production model of this variant. It is believed that only five to seven vehicles were built at the time.

After restoration, the roadster returned to Germany and was on display for many years at the Audi Museum in Ingolstadt starting in 1992. In 2024, it changed hands again at an RM Sotheby's auction and is now in private ownership. At Lake Tegernsee, it was not only its rarity that impressed. The Horch represents an era of German coachbuilding in which luxury vehicles were still largely crafted according to individual specifications.

DEKRA

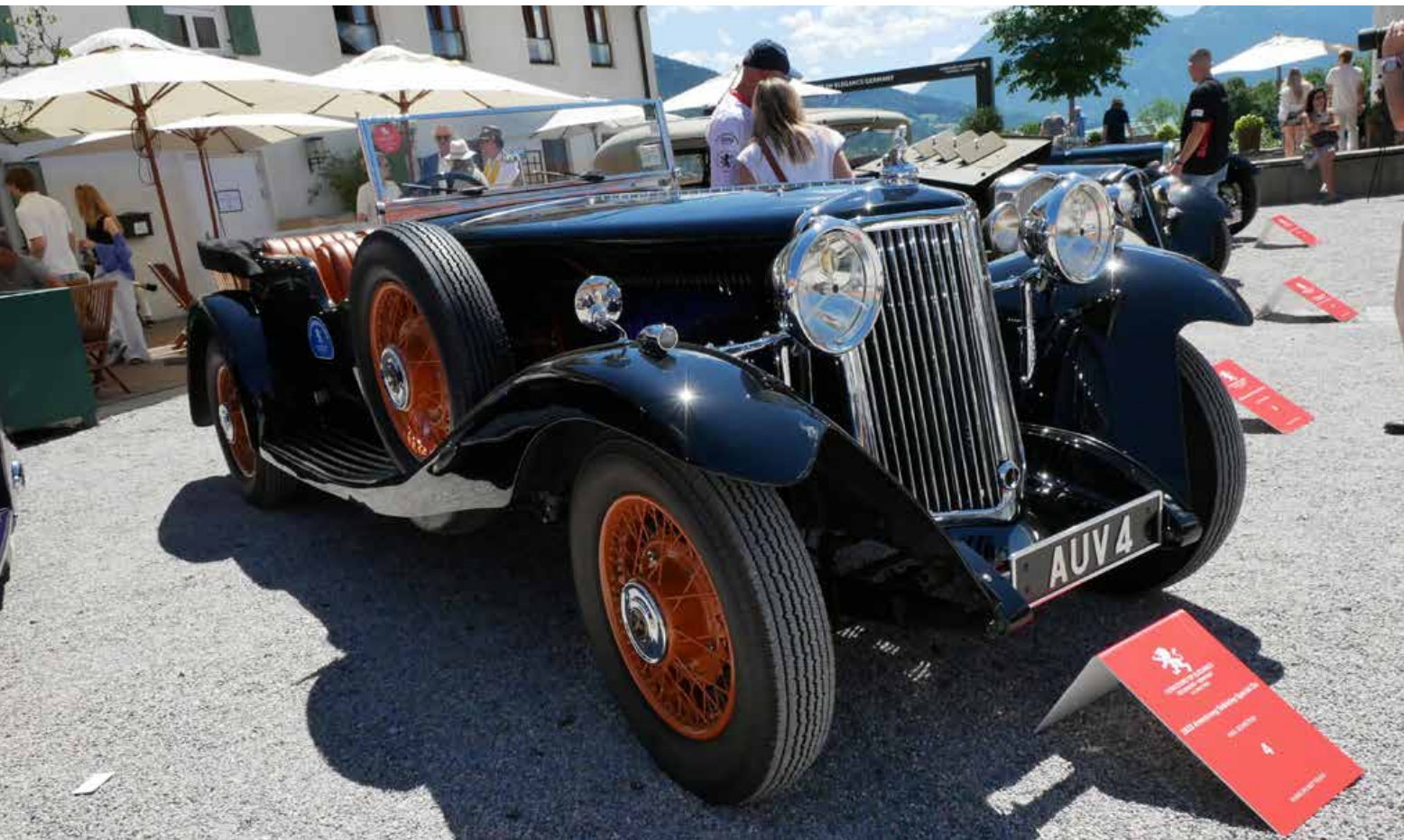
Unser Anspruch:
**Zeitloses
bewahren**

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

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



Nach einer Restaurierung kehrte der Roadster nach Deutschland zurück und war ab 1992 über viele Jahre im Audi-Museum in Ingolstadt zu sehen. 2024 wechselte er bei einer Auktion von RM Sotheby's erneut den Eigentümer und befindet sich heute in privater Hand. Am Tegernsee überzeugte nicht nur seine Seltenheit. Der Horch dokumentiert eine Epoche des deutschen Karosseriebaus, in der Luxusfahrzeuge noch weitgehend nach individuellen Vorstellungen entstanden.

Der Chairman Award ging an einen Armstrong Siddeley Special Six von 1933. Prinz Leopold von Bayern zeichnete mit dem Patron Award den Maserati 150S/200S Prototyp von 1955 aus. Überhaupt prägte Maserati die Veranstaltung. Einhundert Jahre nach dem ersten Auftritt des Dreizack-Emblems war die Marke mit einer Auswahl bedeutender Straßen- und Rennfahrzeuge vertreten und sammelte mehrere Auszeichnungen.

Der Maserati 300 S von 1955 gewann die Klasse der 1950er-Jahre. Unter der von Fantuzzi gefertigten Short-Nose-Karosserie arbeitet ein 3,0-Liter-Reihensechszylinder, dessen technische Basis aus dem Formel-1-Triebwerk des Maserati 250F stammt. Das gezeigte Chassis 3051 war in den 1950er-Jahren im amerikanischen Sportwagensport aktiv. Stirling Moss gewann damit im Dezember 1956 die Nassau Trophy.

After restoration, the roadster returned to Germany and was on display for many years at the Audi Museum in Ingolstadt starting in 1992. In 2024, it changed hands again at an RM Sotheby's auction and is now in private ownership. At Lake Tegernsee, it was not only its rarity that impressed. The Horch represents an era of German coachbuilding in which luxury vehicles were still largely crafted according to individual specifications.

The Chairman Award went to a 1933 Armstrong Siddeley Special Six. Prince Leopold of Bavaria presented the Patron Award to the 1955 Maserati 150S/200S prototype. Maserati left a strong impression on the event overall. One hundred years after the trident emblem first appeared, the brand was represented by a selection of significant road and race cars and collected several awards.

The 1955 Maserati 300 S won the 1950s class. Underneath the short-nose body built by Fantuzzi is a 3.0-liter inline-six engine, whose technical basis stems from the Formula 1 engine of the Maserati 250F. The chassis on display, No. 3051, competed in American sports car racing during the 1950s. Stirling Moss won the Nassau Trophy with it in December 1956.





Den Preis der 1960er-Jahre erhielt der Maserati 5000 GT Allemano von 1962. Entwickelt wurde das Modell ursprünglich auf Wunsch des Schahs von Iran. Insgesamt entstanden nur 30 Exemplare, davon 22 mit einer Karosserie von Allemano. Der Viernocken-V8 mit fünf Litern Hubraum basiert auf der Motorenkonstruktion des Rennsportwagens 450S. Damit verband Maserati eine repräsentative Gran-Turismo-Karosserie mit der Technik des eigenen Rennprogramms.

Der separate Maserati-Preis ging an den 3500 GT Cabriolet-Prototyp von 1959, den Michelotti für Vignale entworfen hatte. Fahrzeug und Eigentümer waren eigens aus Texas angereist. Der Auftritt am Tegernsee zeigte die Bandbreite der Marke zwischen Wettbewerb, Einzelanfertigung und kultiviertem Gran Turismo.

In der Klasse der 1920er-Jahre gewann ein Bentley 4½ Litre Open Tourer von 1928 mit Van-den-Plas-Karosserie. Sein 4.398 Kubikzentimeter großer Vierzylinder mit obenliegender Nockenwelle, vier Ventilen pro Zylinder und zwei SU-Vergasern stand für Robustheit und hohes Drehmoment. Das Modell gewann 1928 die 24 Stunden von Le Mans und gehört bis heute zu den prägenden Konstruktionen der frühen Bentley-Geschichte.

The 1960s award went to the 1962 Maserati 5000 GT Allemano. The model was originally developed at the request of the Shah of Iran. A total of only 30 examples were produced, 22 of which featured an Allemano body. The five-liter, four-cam V8 is based on the engine design of the 450S race car. With this model, Maserati combined a prestigious Gran Turismo body with the technology of its own racing program.

The separate Maserati Award went to the 1959 3500 GT Cabriolet prototype, which Michelotti had designed for Vignale. Both the car and its owner had traveled all the way from Texas for the event. The display at Lake Tegernsee showcased the brand's breadth, spanning racing, bespoke craftsmanship, and refined Gran Turismo.

In the 1920s class, a 1928 Bentley 4½ Litre Open Tourer with Van den Plas bodywork took first place. Its 4,398 cubic centimeter four-cylinder engine, featuring an overhead camshaft, four valves per cylinder, and two SU carburetors, was synonymous with robustness and high torque. The model won the 1928 24 Hours of Le Mans and remains one of the defining designs in early Bentley history.





Für die 1940er-Jahre stand der Delahaye 135 MS Roadster von 1947. Die Karosserie von Fahrgestell 800484 wurde lange Figoni zugeschrieben, stammt nach heutiger Einschätzung jedoch wahrscheinlich von Letourneur & Marchand. Seine fließenden Linien verbinden die französische Karosseriebautradition der Vorkriegszeit mit der zurückhaltenderen Gestaltung der ersten Nachkriegsjahre. Technische Basis ist ein 135-MS-Chassis mit Cotal-Vorwählgetriebe.

Representing the 1940s was the 1947 Delahaye 135 MS Roadster. The body of chassis 800484 was long attributed to Figoni, but according to current assessments, it likely originated from Letourneur & Marchand. Its flowing lines combine the French pre-war coachbuilding tradition with the more understated design of the early postwar years. The technical basis is a 135 MS chassis with a Cotal preselective transmission.

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



Unsere ganz persönlichen Highlights? Eine herrlich eigenwillige Mischung aus Grandezza, Exotik und automobiler Extravaganz: der Rolls-Royce Phantom II mit seiner diamantbesetzten „Emily“ auf dem Kühler, der spektakuläre Sbarro Ferrari auf Testarossa-Basis und der kompromisslos proportionierte Bizzarrini 5300 GT. Dazu gesellten sich die zeitlose italienische Eleganz des Maserati 3500 GT und der seltene Monteverdi 375 S Berlinetta – fünf automobile Charakterdarsteller, die auf sehr unterschiedliche Weise zeigten, warum ein Concours weit mehr ist als eine reine Schönheitskonkurrenz.

Our personal highlights? A wonderfully unique blend of grandeur, exoticism, and automotive extravagance: the Rolls-Royce Phantom II with its diamond-encrusted "Emily" on the radiator grille, the spectacular Sbarro Ferrari based on the Testarossa, and the uncompromisingly proportioned Bizzarrini 5300 GT. Joining them were the timeless Italian elegance of the Maserati 3500 GT and the rare Monteverdi 375 S Berlinetta—five iconic cars that demonstrated, each in their own way, why a concours is far more than just a beauty contest.



Ein Ferrari 365 GTB/4 Daytona von 1971 gewann seine Dekade. Das europäische Fahrzeug wurde ursprünglich über Jacques Swaters' Garage Francorchamps nach Belgien ausgeliefert. Chassis, Motor und Getriebe entsprechen weiterhin der ursprünglichen Nummerierung und sind durch das Ferrari Classiche Red Book dokumentiert. Nach dem Erwerb Anfang 2025 wurde der Daytona zwölf Monate lang in Modena restauriert. Die Arbeiten erfolgten unter Aufsicht von Ferrari Classiche durch mehrere spezialisierte Betriebe. Lediglich die Lackierung in Giallo Fly weicht von der ursprünglichen Auslieferungsspezifikation ab.

Der Sieger der 1980er-Jahre brachte eine prominente Vorgeschichte mit. Der Aston Martin V8 Vantage von 1985 wurde von Elton John für seine persönliche Aston-Martin-Sammlung bestellt. Ausgeliefert in Royal Cherry mit einer Innenausstattung in Magnolia, blieb das Fahrzeug mit geringer Laufleistung und weitgehend originaler Konfiguration erhalten. Seine Auszeichnung zeigt, dass nachvollziehbare Herkunft und sensible Pflege inzwischen ebenso hoch bewertet werden wie eine umfassende Restaurierung.

Mit dem Lamborghini Diablo SE30 von 1995 beginnt der Bereich der Future Classics. Das ausgestellte Fahrzeug ist Nummer 93 von 150 gebauten Exemplaren. Lamborghini entwickelte die Sonderversion zum 30-jährigen Markenjubiläum und reduzierte das Gewicht, während der 5,7-Liter-V12 auf rund 525 PS erstarkte. Der in SE Titanium lackierte Diablo wurde 2025 von Lamborghini Polo Storico zertifiziert. Seine Aufnahme in den Concours verdeutlicht, wie schnell sich die Grenzen des klassischen Sammelgebiets verschieben.

A 1971 Ferrari 365 GTB/4 Daytona won its decade category. The European vehicle was originally delivered to Belgium via Jacques Swaters' Garage Francorchamps. The chassis, engine, and transmission still bear their original serial numbers and are documented in the Ferrari Classiche Red Book. After being acquired in early 2025, the Daytona underwent a twelve-month restoration in Modena. The work was carried out by several specialized workshops under the supervision of Ferrari Classiche. Only the Giallo Fly paint finish differs from the original delivery specifications.

The winner of the 1980s category had a distinguished history. The 1985 Aston Martin V8 Vantage was ordered by Elton John for his personal Aston Martin collection. Delivered in Royal Cherry with a Magnolia interior, the vehicle has been preserved with low mileage and a largely original configuration. Its award demonstrates that traceable provenance and careful maintenance are now valued just as highly as a comprehensive restoration.

The 1995 Lamborghini Diablo SE30 marks the beginning of the "Future Classics" category. The vehicle on display is number 93 of 150 built. Lamborghini developed this special edition to celebrate the brand's 30th anniversary, reducing the weight while boosting the 5.7-liter V12's output to around 525 PS. The Diablo, painted in SE Titanium, was certified by Lamborghini Polo Storico in 2025. Its inclusion in the Concours illustrates just how quickly the boundaries of the classic car collecting world are shifting.



Diese Entwicklung war auch bei der Auktion von RM Sotheby's zu erkennen. Zwanzig Lose kamen auf Gut Kaltenbrunn unter den Hammer. Das höchste Ergebnis erzielte der Koenigsegg One:1 von 2015, eines von sechs gebauten Kundenfahrzeugen. Ein Ferrari 599XX Evo, ein Mercedes-Benz CLK DTM AMG Cabriolet und ein Ferrari 458 Speciale Spider bestätigten ebenfalls das wachsende Interesse an jüngeren Hochleistungsfahrzeugen. Ein Porsche 996 Turbo wirkte mit einem Zuschlag knapp oberhalb von 80.000 Euro beinahe zurückhaltend, während ein Mercedes-Benz CLK DTM 657.000 Euro, ein RUF BTR 3.8 rund 365.000 Euro und ein Ferrari 812 Competizione knapp 1,5 Millionen Euro erreichten. Für den Ferrari 599XX Evo wurden mehr als 2,5 Millionen Euro aufgerufen.

Der Concours of Elegance Germany verbindet diese hochpreisige Sammlerwelt mit einem zugänglichen Veranstaltungsformat. Natürlich gehören Champagner, Sommerkleider, Hüte und Händlerpräsentationen zum Bild auf Gut Kaltenbrunn. Doch an der Einfahrt stehen zugleich junge Content Creator, fotografieren die ankommenden Fahrzeuge und verbreiten ihre Eindrücke über soziale Medien. Dort erreicht der Concours Menschen, die klassische Automobile möglicherweise noch nie in einem Museum oder bei einer traditionellen Clubveranstaltung erlebt haben.

Gerade darin liegt die Bedeutung des Wochenendes am Tegernsee. Die Zukunft der Klassiker-Szene entscheidet sich nicht allein über steigende Auktionsergebnisse oder lückenlose Provenienzen. Sie hängt davon ab, ob historische Fahrzeuge sichtbar, hörbar und verständlich bleiben. Gut Kaltenbrunn schafft dafür einen Rahmen, der automobile Geschichte ernst nimmt und dennoch offen genug für eine jüngere Perspektive bleibt.

This trend was also evident at the RM Sotheby's auction. Twenty lots went under the hammer at Gut Kaltenbrunn. The highest price was achieved by the 2015 Koenigsegg One:1, one of only six customer vehicles ever built. A Ferrari 599XX Evo, a Mercedes-Benz CLK DTM AMG Cabriolet, and a Ferrari 458 Speciale Spider also confirmed the growing interest in newer high-performance vehicles. A Porsche 996 Turbo seemed almost modest with a final bid of just over 80,000 euros, while a Mercedes-Benz CLK DTM fetched 657,000 euros, a RUF BTR 3.8 around 365,000 euros, and a Ferrari 812 Competizione just under 1.5 million euros. A bid of more than 2.5 million euros was called for the Ferrari 599XX Evo.

The Concours of Elegance Germany combines this high-end collector's world with an accessible event format. Of course, champagne, summer dresses, hats, and dealer presentations are all part of the scene at Gut Kaltenbrunn. But at the entrance, young content creators are also on hand, photographing the arriving vehicles and sharing their impressions on social media. There, the Concours reaches people who may never have experienced classic cars in a museum or at a traditional club event.

This is precisely what makes the weekend at Lake Tegernsee so significant. The future of the classic car scene is not determined solely by rising auction results or unbroken provenance. It depends on whether historic vehicles remain visible, audible, and understandable. Gut Kaltenbrunn provides a setting that takes automotive history seriously while remaining open enough to a younger perspective.





Motorworld Manufaktur Region Zürich Italianità in Kempththal

Motorworld Manufaktur Region Zürich Bella Italia in Kempththal

Fotos © Marius Egli

Ein Sommertag, viele Motoren und jede Menge Itali-
 anità: Am 5. Juli wurde die Motorworld Manufaktur
 Region Zürich in Kempththal zum Treffpunkt für alle,
 deren Herz bei Alfa Romeo, Abarth, Ferrari, Fiat, Lan-
 cia, Lamborghini, Maserati und Co. schneller schlägt.
 Beim Italian Car Meeting standen Fahrzeuge aus Ita-
 lien im Mittelpunkt – mit einem, zwei, drei, vier oder
 noch mehr Rädern, historisch wie modern.

Von 9 bis 16 Uhr füllte sich das Areal mit einer beme-
 rkenswerten Bandbreite italienischer Mobilitätskultur.
 Charmante Vorkriegsfahrzeuge trafen auf elegante
 Klassiker, temperamentvolle Youngtimer, liebevoll
 individualisierte Abarth-Modelle und aktuelle Sport-
 und Supersportwagen. Dazwischen: Motorräder, Rol-
 ler, Clubfahrzeuge, Familien, Fotografen, Sammler,
 Fans und viele Gespräche über Design, Technik, Res-
 taurierung, Klang und Charakter.

*A summer day, plenty of engines, and a whole lot of
 Italian flair: On July 5, the Motorworld Manufaktur
 Region Zurich in Kempththal became the gathering place
 for everyone whose heart beats faster for Alfa Romeo,
 Abarth, Ferrari, Fiat, Lancia, Lamborghini, Maserati,
 and more. At the Italian Car Meeting, vehicles from
 Italy took center stage—whether they had one, two,
 three, four, or even more wheels, and whether historic
 or modern.*

*From 9 a.m. to 4 p.m., the grounds filled with a
 remarkable array of Italian automotive culture. Charming
 pre-war vehicles mingled with elegant classics, spirited
 “youngtimers,” lovingly customized Abarth models, and
 the latest sports and supercars. In between: motorcycles,
 scooters, club vehicles, families, photographers,
 collectors, fans, and plenty of conversations about design,
 technology, restoration, sound, and character.*





The setting at Motorworld Manufaktur Region Zurich Die Kulisse der Motorworld Manufaktur Region Zürich passte ideal zu diesem offenen Treffen. Zwischen historischer Industriearchitektur, Werkstätten, automobilen Dienstleistungen und Gastronomie entstand keine steife Concours-Atmosphäre, sondern ein lebendiger Szenetag. Hier ging es nicht nur um perfekte Originalität, sondern vor allem um Begeisterung. Ein gepflegter Klassiker durfte ebenso glänzen wie ein individuell aufgebauter Youngtimer oder ein moderner Supersportwagen, der beim Starten des Motors sofort Aufmerksamkeit auf sich zog.

Besonders stark vertreten waren Fahrzeuge in Rosso, doch das Gesamtbild war weit bunter: Alfa Romeo, Fiat und Abarth prägten viele Reihen, Ferrari und Lamborghini sorgten für sportliche Akzente, Lancia und Maserati für klassische Grandezza, seltene Exoten für Gesprächsstoff. Gerade diese Mischung machte den Reiz des Treffens aus. Das Italian Car Meeting war kein Museumstag, sondern ein Ort der Begegnung – nahbar, generationenübergreifend und voller Freude an italienischer Fahrkultur.

The setting at Motorworld Manufaktur Region Zurich was the perfect fit for this open gathering. Amid historic industrial architecture, workshops, automotive services, and dining options, the atmosphere wasn't that of a stiff concours but rather a lively day out on the scene. This event wasn't just about perfect originality, but above all about enthusiasm. A well-maintained classic car was just as likely to shine as a custom-built "youngtimer" or a modern super sports car that immediately drew attention the moment the engine started.

Vehicles in Rosso were particularly well-represented, but the overall picture was far more colorful: Alfa Romeo, Fiat, and Abarth dominated many rows; Ferrari and Lamborghini added a sporty touch; Lancia and Maserati brought classic grandeur; and rare exotic cars provided plenty to talk about. It was precisely this mix that made the event so appealing. The Italian Car Meeting wasn't a museum day, but a place for people to come together—accessible, intergenerational, and brimming with a love for Italian driving culture.





Auch für Besucherinnen und Besucher ohne eigenes italienisches Fahrzeug war gesorgt: Parkmöglichkeiten, Gastronomie und die offene Atmosphäre machten den Tag zu einem entspannten Ausflug für die ganze Familie. So wurde Kempththal für einen Tag zu einem kleinen Stück Bella Italia – mit Benzin im Blut, Espresso-Gefühl in der Luft und jeder Menge automobilem Temperament auf dem Asphalt.

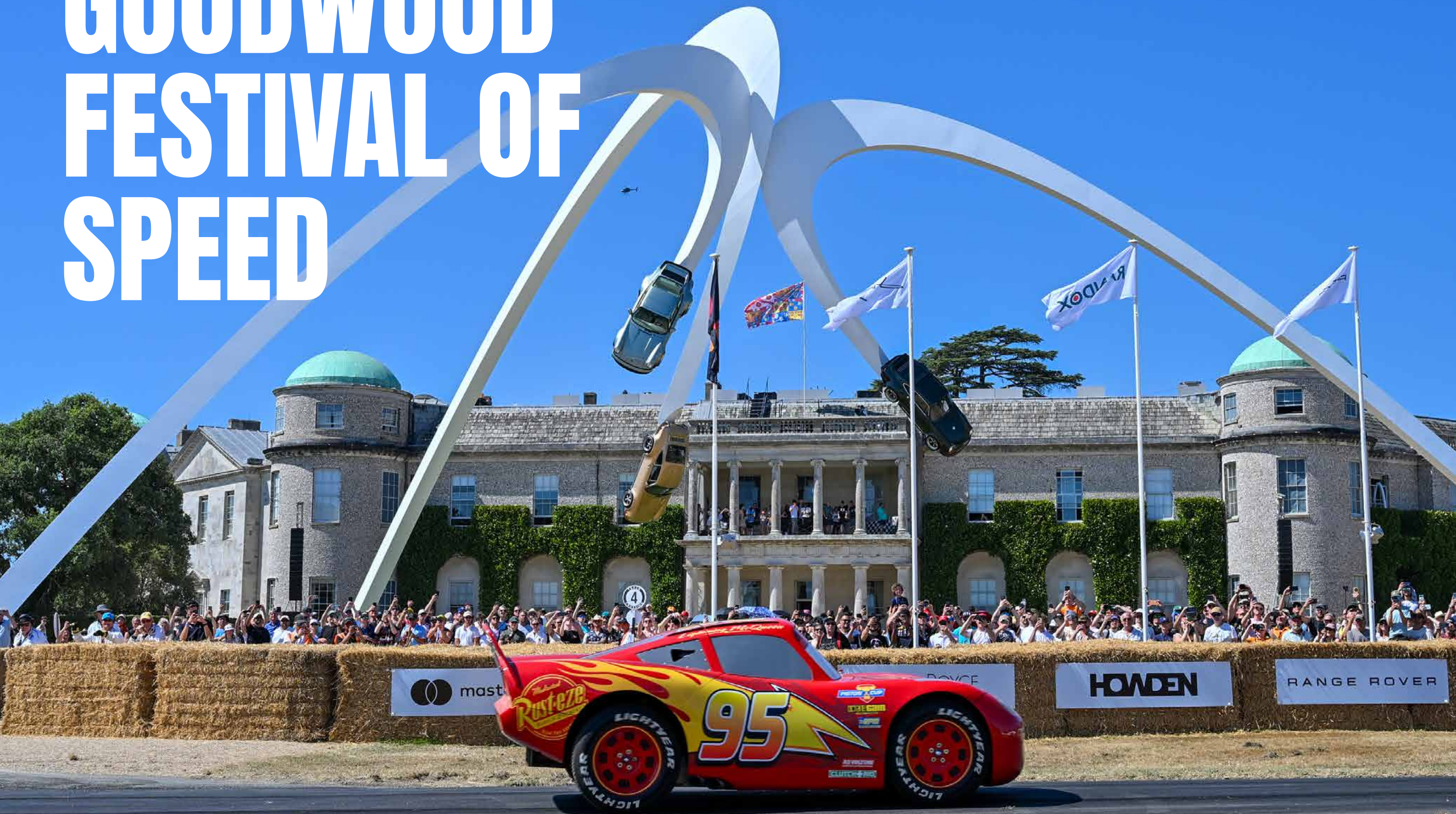
Das Italian Car Meeting zeigte eindrucksvoll, wie gut Community, Standort und Emotion in der Motorworld Manufaktur Region Zürich zusammenfinden. Ein Tag für Fahrzeuge aus Italien – und für alle, die verstehen, dass Mobilität manchmal mehr ist als Fortbewegung: nämlich Leidenschaft, Kultur und Lebensgefühl.

There was plenty for visitors without their own Italian cars to enjoy as well: parking, food and drink, and the open atmosphere made the day a relaxing outing for the whole family. For one day, Kempththal became a little slice of Bella Italia—with gasoline in the blood, the scent of espresso in the air, and plenty of automotive spirit on the asphalt.

The Italian Car Meeting impressively demonstrated how well community, location, and emotion come together at Motorworld Manufaktur in the Zurich region. A day for cars from Italy—and for everyone who understands that mobility is sometimes more than just getting from point A to point B: it's passion, culture, and a way of life.



GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED





Der Ford GT40 eröffnet auf dem Goodwood Hill eines der zentralen Kapitel des Festival of Speed 2026. Sechzig Jahre nach dem Dreifachsieg bei den 24 Stunden von Le Mans kehrten jene drei Ford GT40 Mk II gemeinsam auf die Strecke zurück, die 1966 die ersten drei Plätze belegten.

Drei Autos, ein Formation Run und ein Bild, das längst zum kollektiven Gedächtnis des Motorsports gehört. Genau hier findet das Festival of Speed 2026 seinen emotionalen Mittelpunkt: Motorsport lebt nicht allein von Geschwindigkeit, sondern von Rivalität.

„The Rivals – Epic Racing Duels“ lautete das Motto jener vier Tage, an denen sich das Goodwood Estate erneut in den wahrscheinlich elegantesten Ausnahmezustand der automobilen Welt verwandelte. Rennwagen, Motorräder, Prototypen und Supercars nahmen den 1,86 Kilometer langen Hillclimb unter die Räder. Dazwischen bewegten sich Weltmeister, Legenden, Konstrukteure und jene Enthusiasten, für die der Klang eines hochdrehenden Motors noch immer mehr erzählt als jede technische Datentabelle. Die Rückkehr der drei Le-Mans-Ford hätte als große Erzählung des Wochenendes bereits genügt. Chassis P/1046, das Siegerauto von 1966, befindet sich inzwischen gemeinsam mit den zweit- und drittplatzierten Fahrzeugen P/1015 und P/1016 unter der Obhut der Miller Family Automobile Foundation. Damit sind die Protagonisten jenes historischen Triumphs erstmals seit langer Zeit wieder vereint. Ihre gemeinsame Fahrt in Goodwood machte aus Motorsportgeschichte ein physisches Erlebnis: keine statische Ausstellung, sondern lebendige Mechanik, hörbar, riechbar und in Bewegung.

The Ford GT40 kicks off one of the central chapters of the 2026 Festival of Speed on Goodwood Hill. Sixty years after their triple victory at the 24 Hours of Le Mans, the three Ford GT40 Mk IIs that took the top three spots in 1966 returned to the track together.

Three cars, a formation run, and an image that has long been part of motorsport's collective memory. This is precisely where the 2026 Festival of Speed finds its emotional center: motorsport thrives not only on speed, but on rivalry.

“The Rivals – Epic Racing Duels” was the theme of those four days, during which the Goodwood Estate once again transformed into what is probably the most elegant state of emergency in the automotive world. Race cars, motorcycles, prototypes, and supercars tackled the 1.86-kilometer-long hill climb. Amid them were world champions, legends, designers, and those enthusiasts for whom the sound of a high-revving engine still speaks volumes more than any technical data sheet. The return of the three Le Mans Fords would have been enough to make for the weekend's main story. Chassis P/1046, the 1966 winning car, is now in the care of the Miller Family Automobile Foundation, along with the second- and third-place finishers, P/1015 and P/1016. This marks the first time in a long while that the protagonists of that historic triumph have been reunited. Their joint run at Goodwood transformed motorsport history into a physical experience: not a static exhibition, but living machinery—audible, tangible, and in motion.





Doch Goodwood wäre nicht Goodwood, wenn es sich auf Nostalgie beschränken würde. Das Festival arbeitet seit Jahren an einer seltenen Balance. Es feiert die Vergangenheit, ohne darin stehen zu bleiben, und zeigt die Zukunft, ohne die Gegenwart zu technischer Staffage zu degradieren. Vor Goodwood House brachte die von Gerry Judah entworfene Central Feature diese Haltung auf den Punkt. Die spektakuläre Skulptur war Singer gewidmet, jenem Unternehmen, das den klassischen Porsche 911 nicht restauriert, sondern mit beinahe obsessiver Konsequenz neu interpretiert. Zur Eröffnung fuhr der Duke of Richmond gemeinsam mit Singer-Strategiechef Mazen Fawaz in einem DLS Turbo Reimagined by Singer vor – traditionsbewusst, detailverliebt und vollkommen unbescheiden.

Auch die Liste der anwesenden Fahrer und Motorradpiloten hätte locker mehrere Jahrzehnte Motorsport abdecken können. Lando Norris traf auf Valentino Rossi, zwei Champions aus unterschiedlichen Welten, verbunden durch Geschwindigkeit, Präzision und eine bemerkenswerte Souveränität im Umgang mit großen Menschenmengen. Norris begeisterte zunächst im Liberty Walk S13 und kehrte anschließend im McLaren MCL60 zurück, um gemeinsam mit Teamchef Andrea Stella und Sir Jackie Stewart seinen Weltmeistertitel zu feiern.

But Goodwood wouldn't be Goodwood if it were limited to nostalgia. For years, the festival has been striving to achieve a rare balance. It celebrates the past without getting stuck in it, and showcases the future without reducing the present to mere technical window dressing. In front of Goodwood House, the Central Feature designed by Gerry Judah encapsulated this attitude. The spectacular sculpture was dedicated to Singer, the company that doesn't simply restore the classic Porsche 911 but reinterprets it with almost obsessive consistency. At the opening, the Duke of Richmond arrived alongside Singer's Chief Strategy Officer, Mazen Fawaz, in a DLS Turbo Reimagined by Singer—true to tradition, with an eye for detail, and utterly unapologetic.

The list of drivers and motorcycle riders in attendance could easily have spanned several decades of motorsports. Lando Norris met Valentino Rossi—two champions from different worlds, united by speed, precision, and a remarkable poise when dealing with large crowds. Norris first wowed the crowd in the Liberty Walk S13 and then returned in the McLaren MCL60 to celebrate his world championship title alongside team principal Andrea Stella and Sir Jackie Stewart.





Damon Hill setzte sich drei Jahrzehnte nach seinem Formel-1-Triumph von 1996 wieder in den Williams FW18. Gerhard Berger erinnerte an seinen ersten Grand-Prix-Sieg vor 40 Jahren, während John McGuinness das 30. Jubiläum seines Debüts bei der Isle of Man TT beging. Ducati nutzte sein hundertjähriges Bestehen für ein Treffen großer Namen: Troy Bayliss, Carl Fogarty, Casey Stoner, Shane Byrne und weitere Piloten standen für eine Epoche, in der rote Motorräder italienische Leidenschaft mit mechanischer Härte verbanden.

Die aktuelle Formel 1 war beinahe geschlossen vertreten. McLaren, Mercedes-AMG, Red Bull Racing, Aston Martin, Williams, Alpine und Racing Bulls brachten Fahrzeuge, Fahrer und Teamverantwortliche nach Sussex. Kimi Antonelli, Pierre Gasly, Isack Hadjar, Yuki Tsunoda und James Vowles gehörten zu den Akteuren, die das Fahrerlager in jenen offenen Begegnungsraum verwandelten, der Goodwood von klassischen Motorsportveranstaltungen unterscheidet. Hier verschwinden die üblichen Distanzen zumindest für einen Moment. Die Helden stehen nicht nur auf einer Leinwand oder hinter einer Boxenmauer, sondern wenige Meter entfernt neben den Maschinen.

Mit der neuen, von Pirelli präsentierten FOS Fan Zone wurde diese Nähe weiter ausgebaut. Interviews, Fragerunden und Live-Auftritte brachten Fahrer und Publikum zusammen, ohne das Festival in eine beliebige Showveranstaltung zu verwandeln. Goodwood bleibt trotz aller Inszenierung glaubwürdig, weil die Fahrzeuge nie zu Requisiten werden. Sie sind der Kern des Ganzen.

Damon Hill got back behind the wheel of the Williams FW18 three decades after his 1996 Formula 1 triumph. Gerhard Berger reminisced about his first Grand Prix victory 40 years ago, while John McGuinness marked the 30th anniversary of his debut at the Isle of Man TT. Ducati marked its centennial with a gathering of big names: Troy Bayliss, Carl Fogarty, Casey Stoner, Shane Byrne, and other riders represented an era in which red motorcycles combined Italian passion with mechanical toughness.

The current Formula 1 field was represented almost in its entirety. McLaren, Mercedes-AMG, Red Bull Racing, Aston Martin, Williams, Alpine, and Racing Bulls brought cars, drivers, and team officials to Sussex. Kimi Antonelli, Pierre Gasly, Isack Hadjar, Yuki Tsunoda, and James Vowles were among the figures who transformed the paddock into the open, interactive space that sets Goodwood apart from classic motorsport events. Here, the usual barriers disappear—at least for a moment. The heroes aren't just on a screen or behind a pit wall, but just a few meters away, standing next to the machines.

This sense of closeness was further enhanced by the new FOS Fan Zone, presented by Pirelli. Interviews, Q&A sessions, and live appearances brought drivers and the audience together without turning the festival into just another staged event. Despite all the staging, Goodwood remains authentic because the vehicles never become mere props. They are the heart of it all.





Wie ernst es auf dem Hill noch immer zugeht, zeigte Romain Dumas. Im Ford Super Mustang Mach-E gewann er das Shoot-Out und demonstrierte, dass elektrische Performance längst nicht mehr um Anerkennung bitten muss. Tom Williams entschied im Volkswagen Polo GTI Rally2 das Rally Shoot-Out für sich, Kevin Stubbs triumphierte mit dem KSR Mini in der Off-Road Arena. Unterschiedlichste Disziplinen standen nebeneinander, ohne sich gegenseitig erklären zu müssen. Gleichzeitig nutzten zahlreiche Hersteller Goodwood als Bühne für Neuheiten. Vom Alpine A110 Mule über den Aston Martin DB12 S und den Ferrari Amalfi bis zum Renault 5 Turbo 3E, Toyota GR GT, Zenvo Aurora Tur und GMA T.50S reichte das Spektrum. Das Festival ist damit längst mehr als eine Demonstrationsfahrt historischer Rennwagen. Es gehört inzwischen zu den wenigen Orten, an denen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des Automobils nicht in getrennten Hallen stattfinden. Im Future Lab ging der Blick noch weiter. Robotik, künstliche Intelligenz, Quantencomputing, Raumfahrt, neue Energiesysteme und Unterwasserhabitate zeigten, wie weit sich der Begriff Mobilität inzwischen auffächert. Neben allem Benzin im Blut liegt genau darin die eigentliche Stärke von Goodwood: Technologie wird nicht als moralischer Gegenentwurf zur automobilen Begeisterung präsentiert, sondern als deren nächste Herausforderung.

Romain Dumas demonstrated just how serious things still are on the Hill. In the Ford Super Mustang Mach-E, he won the Shoot-Out and proved that electric performance no longer needs to seek recognition. Tom Williams claimed victory in the Rally Shoot-Out in the Volkswagen Polo GTI Rally2, while Kevin Stubbs triumphed in the Off-Road Arena with the KSR Mini. A wide variety of disciplines coexisted side by side without needing to explain themselves to one another.

At the same time, numerous manufacturers used Goodwood as a stage for new models. The spectrum ranged from the Alpine A110 Mule to the Aston Martin DB12 S and the Ferrari Amalfi, all the way to the Renault 5 Turbo 3E, Toyota GR GT, Zenvo Aurora Tur, and GMA T.50S. The festival has thus long since become more than just a demonstration of historic race cars. It is now one of the few places where the past, present, and future of the automobile are not confined to separate halls.

In the Future Lab, the vision extended even further. Robotics, artificial intelligence, quantum computing, space travel, new energy systems, and underwater habitats demonstrated just how broadly the concept of mobility has expanded. Beyond all the gasoline in the blood, this is precisely where Goodwood's true strength lies: technology is not presented as a moral alternative to automotive enthusiasm, but as its next challenge.



Und dann ist da noch die Schönheit. Beim Cartier Style et Luxe gewann ein Lancia Aurelia Spider von 1955 den Titel „Best in Show“. Ein leiser, geradezu graziler Kontrapunkt zum donnernden Hillclimb. Selbst Lightning McQueen durfte im Rahmen der großen Americana Celebration auftreten, die anlässlich des 250-jährigen Bestehens der Vereinigten Staaten amerikanische Rennsport- und Fahrzeugkultur zelebrierte. Zwischen ernsthafter Historie und populärer Ikone kennt Goodwood keine Berührungsängste. Das Festival of Speed bleibt deshalb ein Phänomen. Es ist Museum ohne Mauern, Rennstrecke ohne klassischen Rennbetrieb, Luxusveranstaltung ohne steife Distanz und Familientreffen für Menschen, die Maschinen nicht nur nach Leistungswerten beurteilen. 2026 erzählte Goodwood von großen Duellen, doch am Ende gewann keine einzelne Marke. Gewonnen hat die Erkenntnis, dass Rivalität den Motorsport nicht trennt. Sie gibt ihm erst seine Geschichten.

And then there's the beauty. At the Cartier Style et Luxe, a 1955 Lancia Aurelia Spider won the "Best in Show" title. A quiet, almost graceful counterpoint to the thunderous Hillclimb. Even Lightning McQueen made an appearance as part of the grand Americana Celebration, which honored American racing and automotive culture to mark the 250th anniversary of the United States. Goodwood has no qualms about bridging the gap between serious history and popular icons. That's why the Festival of Speed remains a phenomenon. It's a museum without walls, a racetrack without traditional racing, a luxury event without stuffiness, and a family gathering for people who don't judge machines solely by their performance figures. In 2026, Goodwood told stories of great duels, but in the end, no single brand emerged victorious. What triumphed was the realization that rivalry doesn't divide motorsports—it's what gives it its stories in the first place.





MOTORWORLD REGION STUTTGART

Alte Schweden: Rekordtreffen für Volvo- und Saab-Fans

“Alte Schweden”: Record Gathering for Volvo and Saab Enthusiasts

Knapp 500 Fahrzeuge machten die Motorworld Region Stuttgart am 19. Juli 2026 zum Treffpunkt der schwedischen Automobilkultur. Der MotorTreff „Alte Schweden“ brachte historische Klassiker, Renn- und Rallyefahrzeuge, Youngtimer sowie aktuelle Modelle von Volvo und Saab in Böblingen zusammen. Mehr Fahrzeuge, Partner, Clubs und Besucher als je zuvor sorgten für die bislang erfolgreichste Ausgabe der Veranstaltung.

Im Mittelpunkt stand in diesem Jahr die Motorsportgeschichte der beiden schwedischen Traditionsmarken. Zu den besonderen Exponaten gehörten der Volvo „Green Racer“ von HEICO Sportiv und der Volvo S40 „Odin“ von Andreas Wilhelm, Klassensieger beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring 2006. Originalgetreue Volvo-850-BTCC-Tourenwagen, Drift- und Tuningfahrzeuge sowie der legendäre Volvo P1800 „Follow Me Car“ ergänzten die automobile Zeitreise.

Almost 500 vehicles turned Motorworld Region Stuttgart into a meeting place for Swedish automotive culture on 19 July 2026. The “Alte Schweden” MotorTreff brought together historic classics, racing and rally cars, youngtimers and current Volvo and Saab models in Böblingen. More vehicles, partners, clubs and visitors than ever before made it the most successful edition of the event to date.

This year's focus was on the motorsport heritage of the two iconic Swedish brands. Among the special exhibits were the Volvo “Green Racer” by HEICO Sportiv and Andreas Wilhelm's Volvo S40 “Odin”, a class winner at the 2006 Nürburgring 24 Hours. Faithful replicas of Volvo 850 BTCC touring cars, spectacular drift and tuning vehicles, and the legendary Volvo P1800 “Follow Me Car” completed the journey through automotive history.



Sarah und Daniel Blepp zeigten mit ihren historischen Rennfahrzeugen, wie die Initiative „Next Gen Classic Racers“ junge Menschen für den klassischen Motorsport begeistert. Überhaupt prägten viele jüngere Fahrerinnen und Fahrer das Bild des Treffens: Sie entdecken Modelle von Volvo und Saab neu, bewegen sie im Alltag und tragen damit aktiv zum Erhalt des schwedischen Automobilerbes bei.

Erstmals lud eine Interview-Corner am Eingang der Legendenhalle zu persönlichen Gesprächen ein. Zeitzeugen, Gäste, Fotografen und junge Rennfahrer berichteten dort gemeinsam mit Tobias Aichele und Ralph Durst von ihren Erlebnissen und ihrer Leidenschaft. Zu den Gesprächspartnern zählte auch der bekannte Rennsport- und Volvo-Fotograf Thomas Dirk Heere.

With their historic racing Volvos, Sarah and Daniel Blepp demonstrated how the "Next Gen Classic Racers" initiative inspires young people to become involved in historic motorsport. Younger drivers played a particularly prominent role throughout the gathering. They are rediscovering classic Volvo and Saab models, using them in everyday life and actively helping to preserve Sweden's automotive heritage.

For the first time, an interview corner at the entrance to the Legendenhalle provided a setting for personal stories and engaging conversations. Together with Tobias Aichele and Ralph Durst, contemporary witnesses, guests, photographers and young racing drivers shared their experiences and passion for Swedish vehicles. The guests also included renowned motorsport and Volvo photographer Thomas Dirk Heere.





Veranstaltet wurde der MotorTreff von der Motorworld Region Stuttgart, dem internationalen Community-Projekt Volvo 240 Classic und der Solitude GmbH. Unterstützung kam von Skandix, HEICO Sportiv, AIC-APEX und RD Motors.

Nach dem erfolgreichen Treffen richtet sich der Blick bereits auf 2027: Dann feiert Volvo sein 100-jähriges Bestehen, während Saab auf 80 Jahre Markengeschichte zurückblickt. Zwei Jubiläen, die bei den nächsten „Alten Schweden“ mit besonderen Fahrzeugen, Ausstellungen und Geschichten gebührend gefeiert werden sollen.

The MotorTreff was organised jointly by Motorworld Region Stuttgart, the international Volvo 240 Classic community project and Solitude GmbH, with support from Skandix, HEICO Sportiv, AIC-APEX and RD Motors.

Following this year's successful gathering, attention is already turning to 2027, when Volvo will celebrate its 100th anniversary and Saab will look back on 80 years of brand history. These two milestones will be celebrated in fitting style at the next "Alte Schweden", with special vehicles, exhibitions and stories.

DA#22 ULTRON FIRST HYPERBIKE

Warum Diamond Atelier nicht einfach ein neues Motorrad gebaut hat, sondern den Versuch unternimmt, eine neue Kategorie zu erschaffen.

Mit der DA#22 ULTRON präsentierte Diamond Atelier beim Goodwood Festival of Speed erstmals seine Vision einer neuen Motorradkategorie. Wenige Tage nach der Weltpremiere traf MW-Bulletin-Autor Kay MacKenneth den Diamond-Atelier-CEO Ben Herrmann in der Motorworld München zum exklusiven Interview – über radikales Design, handgeformtes Aluminium, technische Grenzgänge und die Frage, ob aus einem Einzelstück ein neues Segment entstehen kann. Mehr als 205 PS, handgeformtes Aluminium, ein Lack, der unter Spannung leuchtet: Die DA#22 ULTRON bietet genügend Stoff für Superlative. Im Gespräch mit Ben Herrmann zeigt sich jedoch schnell, dass die spektakulären Details nur die Oberfläche sind. Der eigentliche Anspruch ist größer: Diamond Atelier will nicht das nächste Superbike bauen, sondern eine neue Kategorie begründen.

Leistung allein taugt dafür kaum als Abgrenzung. Superbikes haben längst Regionen erreicht, die auf öffentlichen Straßen nur selten ausgereizt werden können. Elektronik kontrolliert die Kraft, die Aerodynamik stammt aus der MotoGP. Häufig wird dieselbe Frage nur noch mit einer etwas höheren Zahl beantwortet. Die DA#22 setzt deshalb an einem anderen Punkt an: nicht bei zehn zusätzlichen PS oder einer neuen Fahrwerksgeometrie, sondern bei einer grundsätzlichen Überlegung. Was wäre, wenn man Motorräder nicht länger innerhalb bestehender Kategorien dächte? Schon nach wenigen Minuten fällt ein Satz, der den gesamten Nachmittag bestimmen wird.

„Wir beginnen nicht mit dem Motor. Wir beginnen mit dem Warum. Warum sollte dieses Motorrad überhaupt existieren?“

Why Diamond Atelier didn't just build a new motorcycle, but is attempting to create an entirely new category.

With the DA#22 ULTRON, Diamond Atelier unveiled its vision for a new motorcycle category for the first time at the Goodwood Festival of Speed. A few days after the world premiere, MW Bulletin writer Kay MacKenneth met with Diamond Atelier CEO Ben Herrmann at Motorworld Munich for an exclusive interview—about radical design, hand-formed aluminum, pushing technical boundaries, and the question of whether a one-off bike can give rise to a new segment.

More than 205 PS, hand-formed aluminum, a paint finish that glows under tension: The DA#22 ULTRON offers plenty of material for superlatives. In conversation with Ben Herrmann, however, it quickly becomes clear that the spectacular details are merely the surface. The actual ambition is greater: Diamond Atelier doesn't want to build the next superbike, but rather to establish a new category. Power alone is hardly enough to set it apart. Superbikes have long since reached realms that can rarely be fully exploited on public roads. Electronics control the power, and the aerodynamics are derived from MotoGP. Often, the same question is answered with nothing more than a slightly higher number.

The DA#22 therefore takes a different approach: not with ten additional PS or a new suspension geometry, but with a fundamental question. What if we stopped thinking about motorcycles within existing categories?

After just a few minutes, a statement is made that will shape the entire afternoon.

“We don't start with the engine. We start with the ‘why.’ Why should this motorcycle exist at all?”



FOTOS: Philipp Rupprecht



Es ist eine Frage, die erstaunlich selten gestellt wird. Gerade in einer traditionell technikgetriebenen Industrie beginnt nahezu jedes Projekt mit einer Plattform, einem Motor oder einem Lastenheft. Bei Diamond Atelier verlief der Prozess genau andersherum: Erst stand die Idee, dann das Design und erst danach die technische Umsetzung. So entstand ein Motorrad, das sich bewusst keiner bekannten Schublade zuordnen lässt.

Ben Herrmann spricht weder von einem neuen Superbike noch von einem exklusiven Custombike. Stattdessen verwendet er konsequent einen Begriff, den es im Motorradbau bislang kaum gibt: Hyperbike. Wer den Begriff vorschnell als Marketing abtut, übersieht den Gedanken dahinter. Herrmann orientiert sich nicht an der Motorradindustrie, sondern an einer Entwicklung, die vor Jahrzehnten in der Automobilwelt begann. Hypercars wurden nie allein über ihre Höchstgeschwindigkeit definiert. Sie entstanden aus dem Anspruch, technische Grenzgänge, kompromissloses Design und handwerkliche Perfektion zu einem kulturellen Objekt zu verbinden. Genau diesen Gedanken möchte Diamond Atelier auf zwei Räder übertragen.

„Unser Hyperbike ist die Antwort auf die Frage, wie ein Motorrad aussehen würde, wenn man mit demselben Engagement wie im Hypercar-Segment an dieses Projekt herangehen würde. Mit der Rarität, mit dem technischen Anspruch, mit dem Engineering und mit dem Qualitätsanspruch. Aus diesem Kerngedanken ist diese Kategorie entstanden.“

Dass dabei ausgerechnet der Motor beinahe zur Nebensache wird, wirkt zunächst paradox. Schließlich basiert die DA#22 auf dem bekannten KTM-LC8-V2 und leistet mehr als 205 PS. Doch Herrmann verliert im Gespräch kaum ein Wort über Leistungsdiagramme oder Beschleunigungswerte. Stattdessen spricht er über Proportionen, Materialien, Licht, Emotionen und Haltung.

„Was eben nicht wichtig ist, ist der Motor. Sondern das Design, der Spirit und der Qualitätsanspruch. Wir wollten ein kompromissloses Fahrzeug schaffen, bei dem das Design führt und nicht die Technik. Also nicht ‚Form follows Function‘, sondern andersherum: ‚Function follows Form‘.“

Es ist vermutlich der radikalste Satz des gesamten Interviews.

Seit Jahrzehnten gilt „Form follows Function“ als beinahe unumstößliches Dogma industriellen Designs. Ben Herrmann dreht diesen Gedanken bewusst um. Nicht die Technik soll das Erscheinungsbild diktieren. Vielmehr müsse die Technik so entwickelt werden, dass sie die gewünschte Form überhaupt ermögliche.

Diese Philosophie erklärt viele Details der DA#22 ULTRON.

It's a question that's asked surprisingly rarely. Especially in a traditionally technology-driven industry, nearly every project begins with a platform, an engine, or a set of specifications. At Diamond Atelier, the process was exactly the opposite: first came the idea, then the design, and only then the technical implementation. The result is a motorcycle that deliberately defies any familiar classification.

Ben Herrmann speaks neither of a new superbike nor of an exclusive custom bike. Instead, he consistently uses a term that has hardly existed in motorcycle manufacturing until now: hyperbike.

Anyone who is quick to dismiss the term as mere marketing overlooks the concept behind it. Herrmann isn't guided by the motorcycle industry, but rather by a trend that began decades ago in the automotive world. Hypercars were never defined solely by their top speed. They emerged from the ambition to combine pushing technical boundaries, uncompromising design, and artisanal perfection into a cultural icon. This is precisely the concept Diamond Atelier aims to bring to two wheels.

“Our Hyperbike is the answer to the question of what a motorcycle would look like if we approached this project with the same level of commitment as in the hypercar segment—with the same rarity, technical sophistication, engineering, and commitment to quality. This category was born from that core idea.”

The fact that the engine, of all things, almost becomes an afterthought may seem paradoxical at first. After all, the DA#22 is based on the well-known KTM LC8 V2 and delivers more than 205 PS. Yet in conversation, Herrmann barely mentions power curves or acceleration figures. Instead, he talks about proportions, materials, light, emotions, and attitude.

“What isn't important is the engine. Rather, it's the design, the spirit, and the commitment to quality. We wanted to create an uncompromising vehicle where design takes the lead, not technology. So not ‘form follows function,’ but the other way around: ‘function follows form.’”

It is probably the most radical statement of the entire interview.

For decades, “Form follows Function” has been considered an almost unshakable dogma of industrial design. Ben Herrmann deliberately turns this idea on its head. Technology should not dictate the appearance. Rather, technology must be developed in such a way that it makes the desired form possible in the first place.

This philosophy explains many details of the DA#22 ULTRON.



Die Front wirkt ungewöhnlich dominant und verlagert das optische Gewicht bewusst nach vorn. Turbofans, Force Blades und die scharf modellierte Halbverkleidung erzeugen eine Präsenz, die eher an einen Jet als an ein klassisches Motorrad erinnert. Das Cockpit verschwindet unter einer Glasfläche. Der klassische Tank weicht einer versteckt untergebrachten Fuel Cell, während die Airbox an seine Stelle rückt. Selbst der Gitterrohrrahmen wurde bewusst beibehalten, obwohl der Markt längst auf Aluminiumbrückenrahmen setzt – nicht aus Nostalgie, sondern weil seine Struktur Teil der gestalterischen Aussage ist.

Wer die DA#22 betrachtet, erkennt schnell, dass hier kaum eine Linie zufällig entstanden ist. Das Motorrad versucht nicht, technische Komponenten möglichst elegant zu verkleiden. Im Gegenteil. Manche Bereiche verschwinden vollständig hinter der Karosserie, andere werden bewusst freigestellt und nahezu zelebriert. Der Motor tritt sichtbar hervor, während Elektronik und Peripherie nahezu unsichtbar werden.

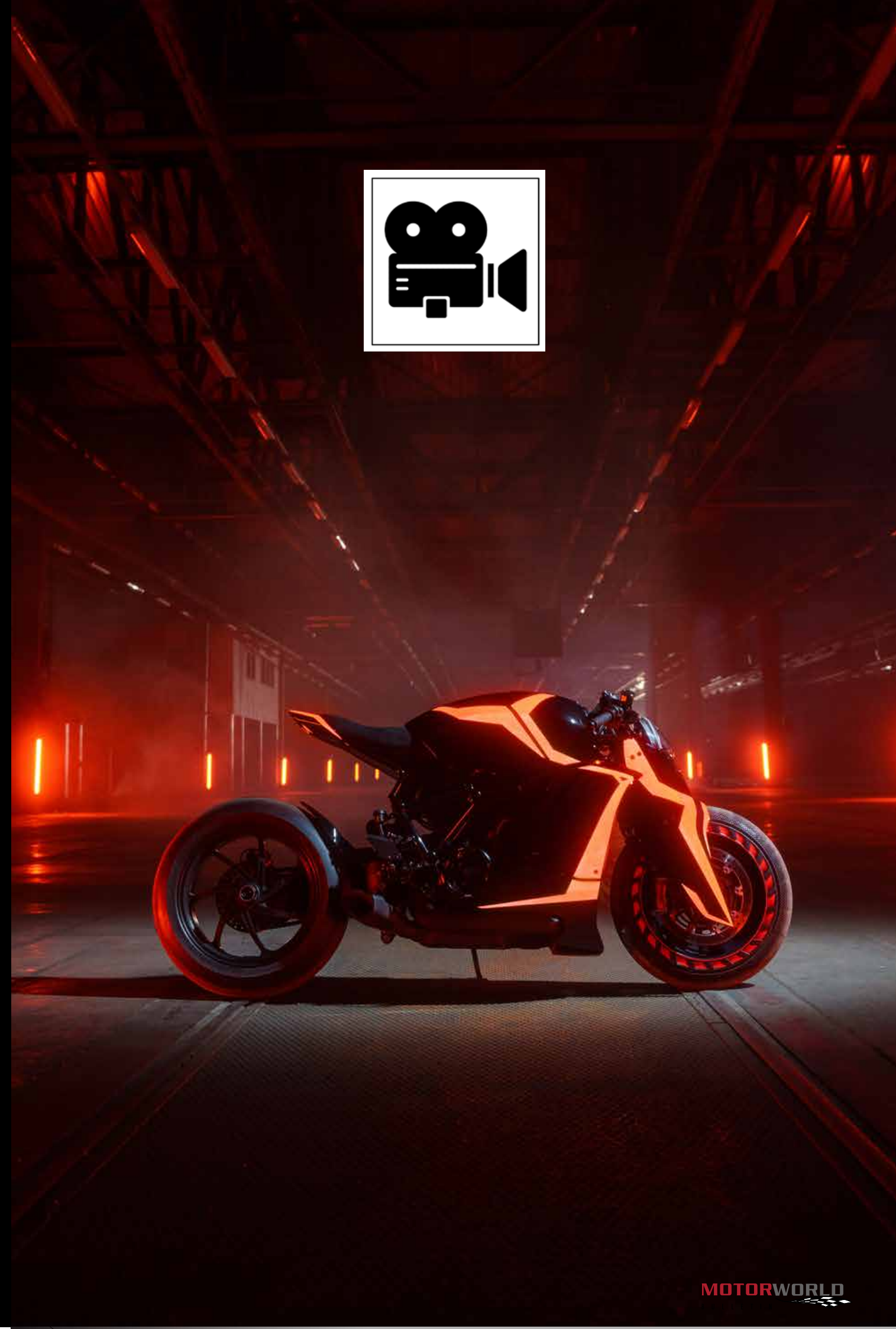
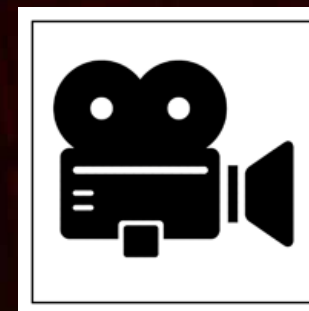
Der Ansatz erinnert weniger an klassische Motorradentwicklung als an die Tradition des italienischen Karosseriebaus: Zunächst entsteht die Form. Anschließend beginnt die anspruchsvolle Aufgabe, sämtliche Technik so unterzubringen, dass sie diese Form nicht zerstört.

Genau deshalb fiel die Wahl für den Prototypen auf handgeformtes Aluminium.

The front end appears unusually dominant and deliberately shifts the visual weight forward. Turbofans, Force Blades, and the sharply sculpted half-fairing create a presence more reminiscent of a jet than a classic motorcycle. The cockpit disappears beneath a glass panel. The classic fuel tank gives way to a concealed fuel cell, while the airbox takes its place. Even the tubular steel frame was deliberately retained, although the market has long since shifted to aluminum bridge frames—not out of nostalgia, but because its structure is part of the design statement. Anyone looking at the DA#22 quickly realizes that hardly a single line here was created by chance. The motorcycle does not attempt to conceal technical components as elegantly as possible. On the contrary. Some areas disappear completely behind the bodywork, while others are deliberately exposed and almost celebrated. The engine stands out visibly, while electronics and peripherals become nearly invisible.

This approach is less reminiscent of classic motorcycle development than of the tradition of Italian coachbuilding: First, the form is created. Then begins the challenging task of accommodating all the technology in such a way that it does not disrupt that form.

That is precisely why hand-formed aluminum was chosen for the prototype.





In einer Zeit, in der Design häufig am Computer entsteht und anschließend von Maschinen reproduziert wird, entschieden sich Diamond Atelier und Karoseriebauer Marvin Diehl für einen Weg, der beinahe anachronistisch wirkt. Jede einzelne Außenhaut wurde von Hand geformt. Mehrfach gekrümmt, millimetergenau angepasst und anschließend zu einer Karosserie zusammengesetzt, die eher an frühe Rennwagen aus Modena erinnert als an moderne Motorradproduktion. Herrmann beschreibt diese Zusammenarbeit begeistert und zugleich nüchtern. Vision und Gestaltung seien bei Diamond Atelier entstanden. Sobald eine Disziplin jedoch höchste Spezialisierung verlange, suche man bewusst die besten Fachleute. Für die Aluminiumarbeiten bedeutete das: Marvin Diehl und klassisches Metallhandwerk auf höchstem Niveau. So wurde aus einer digitalen Skizze eine physische Skulptur.

Diese handwerkliche Konsequenz reicht bis in Bereiche, die viele Betrachter zunächst gar nicht wahrnehmen. Die DA#22 trägt einen elektrolumineszenten Lack, dessen Oberfläche Licht nicht nur reflektiert, sondern selbst zur Lichtquelle wird. Anders als fluoreszierende Farben läßt sich dieses Material nicht durch Sonnenlicht auf; erst unter elektrischer Spannung beginnt die Oberfläche zu leuchten. Noch bemerkenswerter ist der Farbton: Das verwendete Rot existiert weltweit nur ein einziges Mal. Ein Liter dieser Formulierung wurde produziert und vollständig auf diesem Motorrad verarbeitet. Danach verschwand die Rezeptur endgültig.

In an era when design is often created on a computer and then reproduced by machines, Diamond Atelier and coachbuilder Marvin Diehl opted for an approach that seems almost anachronistic. Every single panel was shaped by hand. Curved multiple times, adjusted with millimeter precision, and then assembled into a body that is more reminiscent of early race cars from Modena than of modern motorcycle production. Herrmann describes this collaboration with enthusiasm yet objectivity. The vision and design originated at Diamond Atelier. However, as soon as a discipline required the highest level of specialization, they deliberately sought out the best experts. For the aluminum work, this meant: Marvin Diehl and classic metalworking at the highest level. Thus, a digital sketch was transformed into a physical sculpture.

This commitment to craftsmanship extends into areas that many observers don't even notice at first. The DA#22 features an electroluminescent paint whose surface not only reflects light but also becomes a light source in its own right. Unlike fluorescent paints, this material does not charge up from sunlight; the surface only begins to glow when an electric current is applied. Even more remarkable is the shade: the red used exists in only one instance worldwide. One liter of this formulation was produced and used entirely on this motorcycle. Afterward, the recipe disappeared for good.

Solche Details wirken zunächst beinahe exzentrisch. Tatsächlich erzählen sie jedoch etwas Wesentliches über das Selbstverständnis des Projekts. Die DA#22 ULTRON versteht sich nicht als Vorserienmodell für eine spätere Großserie. Sie ist vielmehr ein Manifest – der erste physische Beweis einer Idee, deren Bedeutung über dieses einzelne Motorrad hinausreichen soll. Geplant sind zwölf weitere One-offs.

Spätestens an diesem Punkt drängt sich eine Frage auf: Gegen wen tritt ein Hyperbike eigentlich an? Gegen Ducati? Gegen Aston Martin Q oder Singer? Gegen die nächste Generation kompromissloser Superbikes? Die Antwort fällt überraschend aus.

„Ich glaube grundsätzlich nicht, dass Konkurrenz hier im Vordergrund steht. Wir wollen wirklich etwas Neues schaffen. Etwas, das Mehrwert erzeugt. Gerade in diesen schwierigen Zeiten möchten wir etwas Besonderes schaffen, das Aufmerksamkeit erzeugt und Menschen begeistert.“

Es ist eine bemerkenswerte Perspektive. Während nahezu jeder Hersteller Marktanteile analysiert und Wettbewerber definiert, spricht Herrmann kaum über Konkurrenz. Viel häufiger fällt das Wort Segment – nicht im Sinne einer Marktnische, sondern als kulturelle Idee.

At first glance, such details seem almost eccentric. In fact, however, they reveal something essential about the project's self-conception. The DA#22 ULTRON does not see itself as a pre-production model for a future mass-production run. Rather, it is a manifesto—the first physical proof of an idea whose significance is meant to extend beyond this single motorcycle. Twelve more one-offs are planned.

At this point, at the very latest, a question arises: Who is a hyperbike actually competing against? Ducati? Aston Martin Q or Singer? The next generation of uncompromising superbikes? The answer is surprising.

“I fundamentally don't believe that competition is the main focus here. We really want to create something new—something that adds value. Especially in these difficult times, we want to create something special that draws attention and inspires people.”

It's a remarkable perspective. While nearly every manufacturer analyzes market share and defines competitors, Herrmann hardly ever talks about competition. The word “segment” comes up much more often—not in the sense of a market niche, but as a cultural concept.



Natürlich hätte man über noch mehr Leistung sprechen können. Über 220 oder 250 PS. Über neue Rekorde. Doch Ben Herrmann winkt beinahe ab.

„Mit Sicherheit hätten auch 150 PS gereicht. Die LC8-Basis startet ohnehin schon bei 180 PS. Viel wichtiger war für uns die bewusste Entscheidung für den V2 – wegen seines Charakters, seines Sounds und der Emotion. Grundsätzlich steht bei uns immer die Emotion im Vordergrund. Optisch, akustisch und performancetechnisch.“

Es ist ein Satz, der viel über den Zustand der heutigen Motorradwelt erzählt. Denn die DA#22 ULTRON versucht nicht, das Zahlenspiel zu gewinnen. Sie versucht, Gefühle zurückzugewinnen.

Wie konsequent sich diese Philosophie bis ins Detail fortsetzt, zeigt sich an den beleuchteten Turbokans. Auf den ersten Blick wirken sie wie ein gestalterischer Gag. Tatsächlich steckt dahinter erheblicher Entwicklungsaufwand. Die Herausforderung bestand nicht darin, Licht in das Vorderrad zu integrieren, sondern eine dauerhaft funktionierende Stromversorgung zu entwickeln, die auch unter realen Fahrbedingungen zuverlässig arbeitet.

„Es wirkt sehr einfach, dass vorne das Vorderrad leuchtet. Tatsächlich war genau das eine der größten Engineering-Herausforderungen des gesamten Projekts.“

Solche Aussagen machen deutlich, dass bei Diamond Atelier Gestaltung und Technik keine Gegensätze sind. Das Design setzt die Richtung. Die Ingenieursarbeit beginnt erst danach.

Vielleicht erklärt genau das auch, warum dieses Projekt deutlich länger dauerte als ursprünglich geplant. Herrmann spricht erstaunlich offen über Rückschläge, finanzielle Herausforderungen, technische Sackgassen und Momente, in denen schlicht keine Lösung in Sicht war.

„Es gab diesen Zeitpunkt mehrfach. Wir haben immer an das Projekt geglaubt. Aber natürlich gab es Phasen, in denen wir keine Lösung hatten – weder technisch noch wirtschaftlich. Immer wieder mussten wir komplett neue Wege finden.“

Gerade diese Offenheit verleiht der DA#22 Glaubwürdigkeit. Wer heute ein Hypercar betrachtet, sieht meist nur das fertige Produkt. Kaum jemand denkt an die zahllosen Entscheidungen, Kompromisse und Krisen, die seiner Entstehung vorausgingen. Bei Diamond Atelier gehören diese Zweifel ausdrücklich zur Geschichte.

Besonders deutlich wird das, als das Gespräch auf Goodwood kommt.

Das Festival of Speed gilt längst als einer der wichtigsten Orte für automobiler Weltpremieren. Gerade deshalb war die Einladung zugleich Privileg und Verpflichtung.

Of course, one could have talked about even more power—220 or 250 PS—or about setting new records. But Ben Herrmann almost waves the idea away.

“Surely 150 PS would have been enough. The base LC8 already starts at 180 PS. Much more important to us was the conscious decision to go with the V2—because of its character, its sound, and the emotion it evokes. Fundamentally, emotion is always our top priority—visually, acoustically, and in terms of performance.”

It's a statement that says a lot about the state of today's motorcycle world. Because the DA#22 ULTRON isn't trying to win the numbers game. It's trying to recapture emotion.

Just how consistently this philosophy extends down to the finest details is evident in the illuminated turbo fans. At first glance, they seem like a design gimmick. In reality, however, they represent a significant development effort. The challenge wasn't simply integrating light into the front wheel, but developing a sustainable power supply that works reliably even under real-world riding conditions.

“It looks very simple—the front wheel lighting up. In fact, that was one of the biggest engineering challenges of the entire project.”

Statements like these make it clear that, at Diamond Atelier, design and technology are not opposites. The design sets the direction. The engineering work only begins after that.

Perhaps that's exactly why this project took significantly longer than originally planned.

Herrmann speaks with surprising candor about setbacks, financial challenges, technical dead ends, and moments when there was simply no solution in sight.

“There were several such moments. We always believed in the project. But of course, there were phases when we had no solution—neither technical nor economic. Time and again, we had to find completely new approaches.”

It is precisely this candor that lends the DA#22 its credibility. When people look at a hypercar today, they usually see only the finished product. Hardly anyone thinks about the countless decisions, compromises, and crises that preceded its creation. At Diamond Atelier, these doubts are an integral part of the story.

This becomes particularly clear when the conversation turns to Goodwood.

The Festival of Speed has long been regarded as one of the most important venues for global automotive premieres. That's precisely why the invitation was both a privilege and an obligation.





Das Festival of Speed gilt längst als einer der wichtigsten Orte für automobile Weltpremieren. Gerade deshalb war die Einladung zugleich Privileg und Verpflichtung.

„Kurz vor Goodwood befand sich das Motorrad noch in einem Vorserienzustand. Aber wir haben uns Goodwood ganz bewusst als Deadline gesetzt. Man kann ein Projekt unendlich weiterentwickeln. Irgendwann muss man den Mut haben, es der Welt zu zeigen.“

Vielleicht beschreibt dieser Gedanke das Wesen großer Projekte besser als jede Leistungsangabe. Perfektion entsteht selten dadurch, dass man immer länger wartet. Irgendwann muss aus der Vision Wirklichkeit werden.

Während unseres Gesprächs fällt auf, dass Ben Herrmann immer wieder von Zukunft spricht. Nicht im Sinne kommender Modelljahre, sondern als langfristige Entwicklung.

Ein elektrisches Hyperbike existiert bereits als Konzept. Seit Jahren liegen entsprechende Entwürfe in den Schubladen des Unternehmens. Doch der richtige Zeitpunkt sei noch nicht gekommen.

„Langfristig ist Elektrifizierung für uns definitiv ein Thema. Aber momentan sehen wir das größere Potenzial noch beim Verbrennungsmotor. Wenn der richtige Zeitpunkt gekommen ist, wird auch diese Schublade wieder aufgehen. Auch dann wird nicht die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund stehen, sondern der Anspruch, etwas wirklich Disruptives zu schaffen.“

Dieser Satz bringt die Denkweise von Diamond Atelier vielleicht besser auf den Punkt als jede technische Beschreibung. Wirtschaftlichkeit ist hier nicht der Ausgangspunkt, sondern eine nachgelagerte Frage. Erst entsteht die Idee. Danach zeigt sich, ob sie tragfähig ist.

Zum Ende unseres Gesprächs bitten wir Herrmann um eine persönliche Bilanz – nicht zum Motorrad, sondern zu den vergangenen Jahren.

Seine Antwort fällt leiser aus als erwartet.

„Ich bin zu meinen Wurzeln zurückgekehrt. Ich habe gelernt, dass Fokus Erfolg schafft. Dass man ein Thema kompromisslos verfolgen muss und dabei die Begeisterung nicht verlieren darf. Das klingt wie eine Floskel, war für mich aber die wichtigste Erkenntnis. Dieses Projekt war unglaublich emotional. Wir hätten es finanziell und technisch mehrfach aufgeben können. Heute weiß ich, dass genau dieser schwere Weg der richtige war.“

Vielleicht liegt genau darin die eigentliche Geschichte der DA#22.

Nicht im elektrolumineszenten Lack. Nicht in den handgeformten Aluminiumflächen. Nicht einmal in den mehr als 205 PS.

Sondern in der Bereitschaft, eine Frage zu stellen, die in einer hochentwickelten Industrie fast verloren gegangen ist: Was wäre, wenn wir nicht einfach das nächste Motorrad bauen, sondern eine neue Idee?

Ob das Hyperbike tatsächlich zu einer eigenen Kategorie wird, lässt sich heute nicht beantworten. Darüber entscheiden weder Marketing noch wohlklingende Pressemitteilungen. Darüber entscheidet allein die Zeit.

The Festival of Speed has long been regarded as one of the most important venues for global automotive premieres. That's precisely why the invitation was both a privilege and an obligation.

“Shortly before Goodwood, the motorcycle was still in a pre-production stage. But we deliberately set Goodwood as our deadline. You can keep refining a project indefinitely. At some point, you have to have the courage to show it to the world.”

Perhaps this idea captures the essence of major projects better than any performance specification. Perfection rarely comes from waiting longer and longer. At some point, the vision must become reality.

During our conversation, it's striking that Ben Herrmann repeatedly speaks of the future—not in terms of upcoming model years, but as a long-term development.

An electric hyperbike already exists as a concept. The corresponding designs have been sitting in the company's drawers for years. But the right time hasn't come yet.

“In the long term, electrification is definitely on our radar. But right now, we still see greater potential in the internal combustion engine. When the time is right, we'll revisit that project. Even then, the focus won't be on profitability, but on the ambition to create something truly disruptive.”

This statement perhaps sums up Diamond Atelier's mindset better than any technical description. Cost-effectiveness isn't the starting point here, but rather a secondary consideration. First, the idea is born. Only then does it become clear whether it's viable.

At the end of our conversation, we ask Herrmann for a personal reflection—not on the motorcycle, but on the past few years.

His answer is more subdued than expected.

“I've returned to my roots. I've learned that focus breeds success. That you have to pursue a goal without compromise and never lose your enthusiasm along the way. That sounds like a cliché, but for me it was the most important insight. This project was incredibly emotional. We could have given up on it financially and technically many times over. Today I know that this difficult path was exactly the right one.”

Perhaps that is precisely where the true story of the DA#22 lies.

Not in the electroluminescent paint. Not in the hand-formed aluminum panels. Not even in the more than 205 PS.

But in the willingness to ask a question that has almost been lost in a highly developed industry: What if, instead of simply building the next motorcycle, we built a new idea?

Whether the Hyperbike will actually become a category of its own is a question that cannot be answered today. Neither marketing nor well-crafted press releases will decide that. Only time will tell.



Doch unabhängig davon hat Diamond Atelier bereits etwas erreicht, das in einer Branche voller Modellpflege und Evolutionsstufen selten geworden ist. Die DA#22 löst Diskussionen aus. Sie fordert Widerspruch heraus. Sie polarisiert. Vor allem aber zwingt sie dazu, das Motorrad nicht nur als Fortbewegungsmittel oder Sportgerät zu betrachten, sondern als Ausdruck von Designkultur, Ingenieurskunst und handwerklicher Konsequenz.

Vielleicht wird man in einigen Jahren auf Goodwood 2026 zurückblicken und feststellen, dass dort nicht einfach ein außergewöhnliches Motorrad vorgestellt wurde. Vielleicht war es der Moment, in dem eine neue Idee erstmals Gestalt annahm. Selbst wenn das Hyperbike am Ende nur zwölf Besitzer findet, könnte sein Einfluss weit darüber hinausreichen. Denn jede neue Kategorie beginnt mit jemandem, der bereit ist, bestehende Grenzen nicht länger als gegeben hinzunehmen. Diamond Atelier hat diesen ersten Schritt gewagt. Ob daraus Geschichte wird, entscheidet nun nicht mehr das Unternehmen, sondern die Welt, in die es seine Idee entlassen hat.

But regardless of that, Diamond Atelier has already achieved something that has become rare in an industry full of model refreshes and evolutionary steps. The DA#22 sparks discussion. It provokes dissent. It polarizes. Above all, however, it forces us to view the motorcycle not merely as a means of transportation or a piece of sports equipment, but as an expression of design culture, engineering artistry, and uncompromising craftsmanship.

Perhaps in a few years, we'll look back on Goodwood 2026 and realize that it wasn't simply the unveiling of an extraordinary motorcycle. Perhaps it was the moment when a new idea first took shape. Even if the Hyperbike ultimately finds only twelve owners, its influence could extend far beyond that. After all, every new category begins with someone who is no longer willing to accept existing boundaries as a given. Diamond Atelier has taken that first step. Whether this becomes history is no longer up to the company, but to the world into which it has released its idea.

Foto:
Benn Herrmann
CEO Diamond Atelier



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

Become a member now!

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





Motorworld Inn Zeche Ewald Gastro, Automobile & Industriekultur

Gastronomy, Automobiles & Industrial Heritage

In der Motorworld Zeche Ewald, Ruhr wurde das Motorworld Inn eröffnet – ein außergewöhnlicher Treffpunkt, an dem eindrucksvolle Industriekultur, automobile Erlebniswelten und Gastronomie zusammenkommen.

Über dem weitläufigen Areal der Zeche Ewald ragen die historischen Fördergerüste in den Himmel, dazwischen prägen Backsteinfassaden, Maschinenhallen und der beinahe malerisch wirkende Malakowturm das Bild. Die erhaltenen Gebäude erzählen von unterschiedlichen Epochen des Ruhrbergbaus – vom Malakowturm aus dem Jahr 1888 über die Schachthalle von 1928 bis zum markanten Doppelstrebengerüst des Zentralschachts 7 aus den 1950er-Jahren. Heute bildet dieses eindrucksvolle Ensemble die Kulisse für die Motorworld Zeche Ewald, wo Geschichte neu belebt wird.

Wie bereits an anderen Motorworld-Standorten ist die Gastronomie nun auch in Herten in die bewährten Hände von Rauschenberger Catering übergegangen. Das Unternehmen betreibt die Restaurants der Motorworld unter der Marke Motorworld Inn. Auch optisch fügt sich das Konzept stimmig in den besonderen Standort ein: Roher Industriecharme trifft auf Werkstatt-Design, automobile Details verbinden sich mit moderner Gastlichkeit.

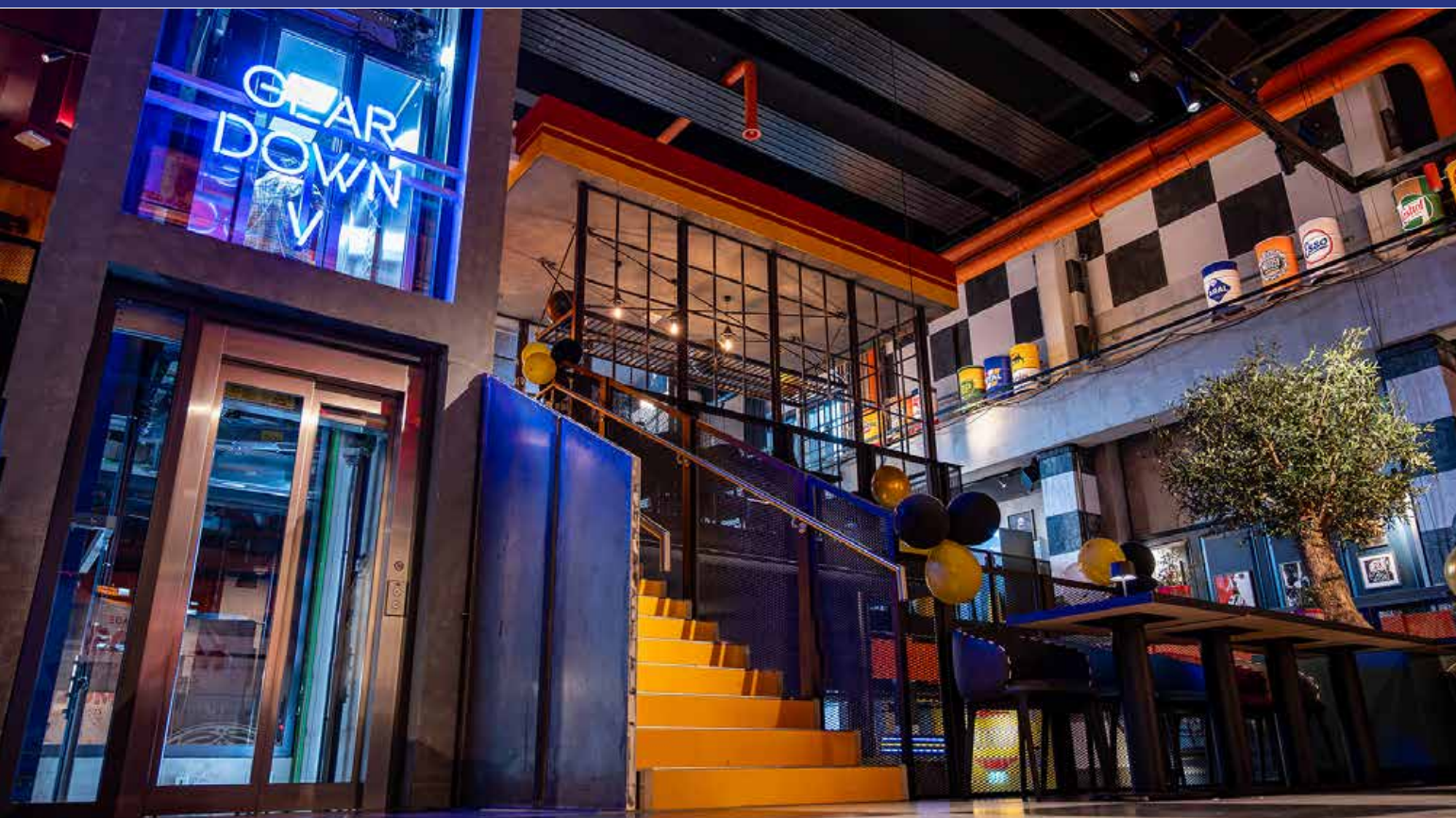
In der ehemaligen Maschinenhalle Nord von Schacht 7 wurde am 10. April 2025 das Restaurant Motorworld Inn mit einer vielseitigen, international geprägten Küche eröffnet. Der historische Charakter des Gebäudes ist dabei unmittelbar erlebbar: Die Gäste sitzen auf vier versetzt angeordneten Ebenen direkt neben der originalen Fördermaschine und dem früheren Leitstand des Maschinenführers.

The Motorworld Inn has opened at Motorworld Zeche Ewald, Ruhr – an exceptional meeting place where impressive industrial heritage, automotive experiences and gastronomy come together.

The historic headframes rise above the expansive Zeche Ewald site, framed by brick façades, machine halls and the almost picturesque Malakow Tower. The preserved buildings tell the story of different eras of Ruhr mining – from the Malakow Tower dating from 1888 and the 1928 shaft hall to the striking twin-strut headframe of central shaft 7, built in the 1950s. Today, this impressive ensemble provides the setting for Motorworld Zeche Ewald, where history is being brought back to life.

As at other Motorworld locations, the gastronomy in Herten has now been entrusted to the experienced team at Rauschenberger Catering. The company operates Motorworld's restaurants under the Motorworld Inn brand. The concept also blends seamlessly into this distinctive location: raw industrial character meets workshop design, while automotive details combine with contemporary hospitality.

The Motorworld Inn restaurant, offering a varied, internationally inspired cuisine, opened in the former northern machine hall of shaft 7 on 10 April 2025. The building's historic character can be experienced at close quarters: guests are seated across four staggered levels, directly beside the original winding engine and the former operator's control room.



Mit einer beeindruckenden Innenraumhöhe von 22 Metern entfaltet die Maschinenhalle eine außergewöhnliche räumliche Wirkung. Ein lichtdurchfluteter Wintergarten mit angrenzender Terrasse öffnet das Restaurant nach außen und schafft einen fließenden Übergang zwischen Industriekulisse, Gastronomie und dem weitläufigen Areal der Zeche Ewald.

Auf vier Etagen verteilen sich mehr als 700 Sitzplätze. Hinzu kommen großzügige Außenbereiche und eine weitläufige Sonnenterrasse. Der vielleicht spektakulärste Platz liegt ganz oben. In rund 25 Metern Höhe öffnet sich die Rooftop-Bar mit Blick über das historische Zechengelände bis zur Halde Hoheward. Förderturm, Industriekultur und Ruhrgebietspanorama bilden hier eine Szenerie, die besonders am Abend ihre Wirkung entfaltet. Auch Veranstaltungen und DJ-Sessions haben die Dachterrasse bereits als atmosphärische Bühne genutzt.

Kulinarisch ist das Motorworld Inn angenehm unkompliziert. Pizza, Pasta und Burger bilden das Fundament der Speisekarte, ergänzt durch ausgewählte regionale Akzente. Also gutes Essen in einem außergewöhnlichen Umfeld – zugänglich für Automobil-Enthusiasten ebenso wie für Familien, Ausflügler, Radfahrer und Gäste der zahlreichen Veranstaltungen auf Ewald.

www.zeche-ewald.motorworld-inn.de |
Instagram: @motorworld_inn_zeche_ewald

With an impressive interior height of 22 metres, the machine hall creates an extraordinary sense of space. A light-filled conservatory with an adjoining terrace opens the restaurant to the outdoors, creating a seamless transition between the industrial setting, the gastronomy and the expansive Zeche Ewald grounds.

More than 700 seats are arranged across four levels, complemented by generous outdoor areas and a spacious sun terrace. Perhaps the most spectacular spot is right at the top. At a height of around 25 metres, the rooftop bar offers views across the historic colliery site to the Hoheward spoil tip. The headframe, industrial heritage and Ruhr panorama create a remarkable setting, especially in the evening. Events and DJ sessions have already made use of the rooftop terrace as an atmospheric stage.

The food at Motorworld Inn is refreshingly uncomplicated. Pizza, pasta and burgers form the foundation of the menu, complemented by selected regional touches. In short, good food in an extraordinary setting – welcoming automotive enthusiasts, families, day-trippers, cyclists and guests attending the many events at Zeche Ewald.

www.zeche-ewald.motorworld-inn.de |
Instagram: @motorworld_inn_zeche_ewald

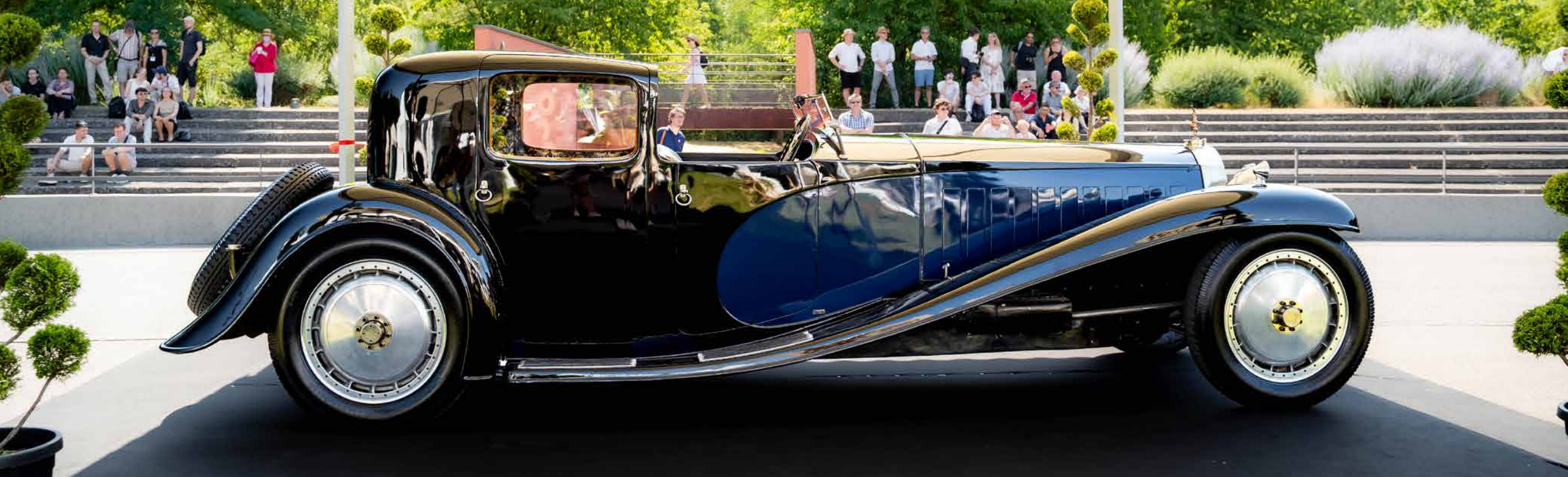


SCHLUMPF CONCOURS D'ELEGANCE



Drei Bugatti Royale stehen auf dem Autodrom des Musée National de l'Automobile in Mulhouse. Das Coupé Napoléon, der Park Ward und der Esders bilden den Mittelpunkt des ersten Concours d'Élégance International Schlumpf. Die Veranstaltung am 27. und 28. Juni 2026 würdigt zugleich das hundertjährige Jubiläum eines Modells, mit dem Ettore Bugatti seine Vorstellung vom repräsentativen Automobil verwirklichte.

Three Bugatti Royales are on display at the Autodrome of the Musée National de l'Automobile in Mulhouse. The Coupé Napoléon, the Park Ward, and the Esders form the centerpiece of the first Schlumpf International Concours d'Élégance. The event, taking place on June 27 and 28, 2026, also honors the centennial of a model through which Ettore Bugatti realized his vision of the prestigious automobile.



Der Veranstaltungsort ist eng mit der Geschichte der Marke verbunden. Die Sammlung Schlumpf zählt zu den bedeutendsten Bugatti-Sammlungen und dokumentiert die Entwicklung des Unternehmens anhand zahlreicher Originalfahrzeuge. Auf den Grünflächen des museumseigenen Autodroms trafen nun Fahrzeuge verschiedener Epochen aufeinander. Das Spektrum reichte von Automobilen aus der Zeit vor 1930 bis zu aktuellen Modellen. Eine eigene Kategorie war Fahrzeugen der Baujahre 1996 bis 2026 gewidmet. Seinen offiziellen Auftakt hatte der neue Concours bereits beim Monaco Historic Grand Prix. Dort überließ das Museum Fürst Albert II. von Monaco das Coupé Napoléon für eine Runde auf dem Stadtkurs. Begleitet wurde er von Christophe Piochon, Präsident von Bugatti Automobiles. Die Fahrt stellte eine direkte Verbindung zwischen der historischen Sammlung, der heutigen Marke und dem neuen Veranstaltungsformat her. In Mulhouse gehörte dem Royale erneut die zentrale Rolle. Das Coupé Napoléon entstand ursprünglich für Ettore Bugatti selbst. Der Park Ward wurde nach mehr als vier Jahrzehnten wieder in einen fahrbereiten Zustand versetzt, während der Esders die umfangreiche Restaurierungsarbeit des Museums dokumentiert. Gemeinsam vermittelten die drei Fahrzeuge einen Eindruck von den unterschiedlichen Karosserien und Nutzungsformen des Type 41. Der Royale war als großes Luxusautomobil für eine internationale Kundschaft konzipiert. Sein Radstand, der mächtige Reihenachszylinder und die individuell gefertigten Aufbauten spiegelten den technischen und gestalterischen Anspruch der Marke wider. Der wirtschaftliche Zeitpunkt erwies sich jedoch als schwierig. Nur wenige Exemplare wurden gebaut, weshalb jedes erhaltene Fahrzeug heute ein eigenständiges Kapitel der Bugatti-Geschichte repräsentiert.

The venue is closely linked to the brand's history. The Schlumpf Collection ranks among the most significant Bugatti collections and documents the company's development through numerous original vehicles. Vehicles from various eras now came together on the lawns of the museum's own autodrome. The spectrum ranged from automobiles from before 1930 to current models. A separate category was dedicated to vehicles built between 1996 and 2026. The new Concours had already made its official debut at the Monaco Historic Grand Prix. There, the museum lent Prince Albert II of Monaco the Coupé Napoléon for a lap around the city circuit. He was accompanied by Christophe Piochon, President of Bugatti Automobiles. The drive established a direct link between the historic collection, the brand today, and the new event format. In Mulhouse, the Royale once again took center stage. The Coupé Napoléon was originally built for Ettore Bugatti himself. The Park Ward was restored to running condition after more than four decades, while the Esders exemplifies the museum's extensive restoration work. Together, the three vehicles conveyed an impression of the Type 41's diverse body styles and uses. The Royale was designed as a large luxury automobile for an international clientele. Its wheelbase, powerful inline-eight-cylinder engine, and custom-built bodies reflected the brand's technical and design aspirations. However, the economic climate at the time proved challenging. Only a few examples were built, which is why every surviving vehicle today represents a chapter in its own right of Bugatti's history.



Der Concours beschränkte sich nicht auf die frühe Epoche des Unternehmens. Ein W16-Motor stand gemeinsam mit dem Bugatti F.K.P. Hommage für die Wiederbelebung der Marke zu Beginn des 21. Jahrhunderts. Der F.K.P. Hommage ist das zweite Einzelstück aus dem „Programme Solitaire“ und erinnert an Ferdinand Karl Piëch sowie an den Veyron. Piëchs technische Vorgaben legten die Grundlage für ein Serienfahrzeug mit 16 Zylindern, vier Turboladern und einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 400 km/h.

Mit dem Veyron begann für Bugatti eine neue Phase. Leistung, Materialqualität und technische Entwicklung wurden wieder zu einem gemeinsamen Konzept zusammengeführt. Der F.K.P. Hommage greift diesen Ansatz auf, überträgt ihn jedoch in ein individuelles Fahrzeug, das nach den Vorstellungen eines einzelnen Kunden entsteht. Damit führt das „Programme Solitaire“ auch die Tradition der frühen Bugatti-Karosserien fort, deren Gestaltung häufig eng mit den Wünschen ihrer Auftraggeber verbunden war.

Ein Veyron Super Sport nahm zudem am eigentlichen Wettbewerb teil. Christophe Piochon bewegte das Fahrzeug auf dem Autodrom und gewann damit die Kategorie E für Automobile der Jahre 1996 bis 2026. Die Auszeichnung ordnet den Veyron inzwischen auch formal in die moderne Automobilgeschichte ein. Das Modell ist nicht mehr nur ein früher Vertreter der Hypercar-Ära, sondern selbst zum Sammlerfahrzeug geworden.

Auch die Vorkriegsgeschichte von Bugatti wurde ausgezeichnet. Ein restaurierter Type 38 mit einer Karosserie von Figoni gewann die Kategorie D für Fahrzeuge aus der Zeit vor 1930. Der Type 38 entstand ab Mitte der 1920er-Jahre als sportlicher Reisewagen und verband die kompakte Konstruktion der Marke mit einer alltagstauglicheren Ausrichtung. Die Figoni-Karosserie gibt dem Fahrzeug zugleich eine individuelle gestalterische Identität.

Der neue Concours in Mulhouse soll künftig jährlich stattfinden. Sein Konzept schließt klassische Epochen ebenso ein wie jüngere Sammlerfahrzeuge und aktuelle Einzelanfertigungen. Diese offene zeitliche Einteilung ermöglicht es, technische Entwicklungen über mehrere Generationen hinweg sichtbar zu machen.

Für Bugatti bot die Premiere einen passenden Rahmen. Nur rund 100 Kilometer von Molsheim entfernt trafen Fahrzeuge aus der Ära Ettore Bugattis auf den Veyron und den F.K.P. Hommage. Der Concours zeigte damit keine abgeschlossene Retrospektive, sondern eine fortlaufende Markengeschichte. Ihr Ausgangspunkt bleibt das Automobil als Verbindung von Technik, Gestaltung und handwerklicher Ausführung.

The Concours was not limited to the company's early era. A W16 engine, together with the Bugatti F.K.P. Hommage, symbolized the brand's revival at the beginning of the 21st century. The F.K.P. Hommage is the second one-off model from the "Programme Solitaire" and pays tribute to Ferdinand Karl Piëch as well as the Veyron. Piëch's technical specifications laid the foundation for a production vehicle with 16 cylinders, four turbochargers, and a top speed of more than 400 km/h. The Veyron marked the beginning of a new era for Bugatti. Performance, material quality, and technical development were once again brought together into a unified concept. The F.K.P. Hommage builds on this approach but translates it into a bespoke vehicle created according to the vision of a single customer. In this way, the "Programme Solitaire" also continues the tradition of early Bugatti bodywork, whose design was often closely tied to the wishes of its clients.

A Veyron Super Sport also competed in the main event. Christophe Piochon drove the car around the Autodrom and won Category E for automobiles from 1996 to 2026. This award now formally establishes the Veyron's place in modern automotive history. The model is no longer merely an early representative of the hypercar era but has itself become a collector's car.

Bugatti's pre-war history was also honored. A restored Type 38 with a Figoni body won Category D for vehicles from before 1930. The Type 38 was developed starting in the mid-1920s as a sporty touring car and combined the brand's compact design with a more practical orientation for everyday use. The Figoni body also gives the vehicle a unique design identity.

The new Concours in Mulhouse is set to take place annually in the future. Its concept encompasses classic eras as well as more recent collector's cars and current one-off creations. This open-ended timeframe makes it possible to highlight technical developments across multiple generations.

For Bugatti, the premiere provided a fitting setting. Just about 100 kilometers from Molsheim, vehicles from the Ettore Bugatti era came face-to-face with the Veyron and the F.K.P. Hommage. The Concours thus presented not a closed retrospective, but an ongoing brand history. Its starting point remains the automobile as a fusion of technology, design, and craftsmanship.



MOTORWORLD KÖLN, RHEINLAND 24 Stunden für die Ewigkeit

24 Hours for Eternity

Die Motorworld Köln, Rheinland ist weit über die Region hinaus als Heimat der Michael Schumacher Private Collection bekannt. Originalfahrzeuge, Helme, Rennanzüge, Pokale und persönliche Erinnerungstücke zeichnen dort den Weg eines der erfolgreichsten Rennfahrer der Motorsportgeschichte nach. Vom 21. Juli bis 21. August 2026 kommt nun eine weitere Perspektive auf die Welt des Rennsports hinzu: In der Racing Hall zeigt der international renommierte Fotograf Dirk Behlau, bekannt als The Pixeleye, seine Ausstellung „24 Heures du Mans | Le Mans Classic“.

Die Verbindung zur Michael Schumacher Private Collection liegt dabei nahe. Bevor Michael Schumacher zum siebenmaligen Formel-1-Weltmeister wurde, führte auch sein Weg nach Le Mans. 1991 startete er im Sauber-Mercedes C11 bei den 24 Stunden von Le Mans und fuhr dort die schnellste Rennrunde. Während die Michael Schumacher Private Collection die Stationen einer außergewöhnlichen Fahrerkarriere anhand authentischer Exponate dokumentiert, richtet Dirk Behlau den Blick auf die Welt, in der solche Karrieren und Legenden entstehen. Seine Fotografien zeigen nicht nur Rennfahrzeuge, sondern auch die Intensität der Boxengasse, konzentrierte Mechaniker, stille Momente im Fahrerlager und die Menschen, die den Mythos Le Mans bis heute lebendig halten.

Motorworld Köln, Rheinland is known far beyond the region as the home of the Michael Schumacher Private Collection. Original vehicles, helmets, racing suits, trophies and personal memorabilia trace the career of one of the most successful racing drivers in motorsport history. From 21 July to 21 August 2026, another perspective on the world of motor racing will be added: in the Racing Hall, internationally renowned photographer Dirk Behlau, known as The Pixeleye, will present his exhibition '24 Heures du Mans | Le Mans Classic'.

The connection with the Michael Schumacher Private Collection is an obvious one. Before Michael Schumacher became a seven-time Formula One World Champion, his path also took him to Le Mans. In 1991, he competed in the 24 Hours of Le Mans in a Sauber-Mercedes C11 and set the fastest lap of the race. While the Michael Schumacher Private Collection documents the stages of an extraordinary racing career through authentic exhibits, Dirk Behlau turns his lens on the world in which such careers and legends are born. His photographs capture not only racing cars, but also the intensity of the pit lane, focused mechanics, quiet moments in the paddock and the people who keep the Le Mans legend alive to this day.





Zu den Motiven gehören legendäre Rennwagen wie der Olympia Dodge Charger sowie zahlreiche weitere Fahrzeuge, die Motorsportgeschichte geschrieben haben. Behlau geht es jedoch nicht um reine Dokumentation. Seine Bilder erzählen von Geschwindigkeit und Stillstand, von Anspannung und Erschöpfung, von Handwerk, Leidenschaft und den 24 Stunden, die Fahrer, Teams und Maschinen bis an ihre Grenzen bringen.

Gerade in der Racing Hall entfalten diese Arbeiten eine besondere Wirkung. Umgeben von historischen Renn- und Sportwagen treten die Fotografien in einen unmittelbaren Dialog mit den Fahrzeugen vor Ort. Bilder und Exponate ergänzen sich zu einer lebendigen Erzählung über die Geschichte und Gegenwart des Motorsports.

The subjects include legendary racing cars such as the Olympia Dodge Charger, along with numerous other vehicles that have made motorsport history. Behlau's work, however, is about more than pure documentation. His images tell stories of speed and stillness, tension and exhaustion, craftsmanship, passion and the 24 hours that push drivers, teams and machines to their limits.

These works have a particularly powerful impact in the Racing Hall. Surrounded by historic racing and sports cars, the photographs enter into a direct dialogue with the vehicles on display. Images and exhibits combine to create a vivid narrative of motorsport's past and present.





Obwohl viele Aufnahmen bereits vor Jahren entstanden sind, wirken sie bis heute unmittelbar. Licht, Bewegung und Perspektive verdichten sich zu Szenen, in denen die Hitze der Motoren, die Konzentration vor dem Start und die besondere Stimmung eines Rennens durch die Nacht beinahe spürbar werden.

Mit „24 Heures du Mans | Le Mans Classic“ entsteht in der Motorworld Köln, Rheinland für vier Wochen eine besondere Verbindung: zwischen der persönlichen Rennsportgeschichte Michael Schumachers und der großen Welt des Langstreckenklassikers, zwischen originalen Fahrzeugen und fotografisch festgehaltenen Momenten, zwischen Erinnerung und lebendiger Motorsportkultur.

Although many of the photographs were taken years ago, they remain strikingly immediate. Light, movement and perspective come together in scenes that make the heat of the engines, the concentration before the start and the unique atmosphere of racing through the night almost tangible.

For four weeks, '24 Heures du Mans | Le Mans Classic' will create a special connection at Motorworld Köln, Rheinland: between Michael Schumacher's personal racing story and the wider world of the legendary endurance race; between original vehicles and moments captured in photographs; and between memory and a living motorsport culture.

Ausstellung: 24 Heures du Mans | Le Mans Classic
Fotografie: The Pixeleye | Dirk Behlau
Zeitraum: 21. Juli bis 21. August 2026
Ort: Racing Hall, Motorworld Köln, Rheinland
Eintritt: frei während der regulären Öffnungszeiten

Exhibition: 24 Heures du Mans | Le Mans Classic
Photography: The Pixeleye | Dirk Behlau
Dates: 21 July to 21 August 2026
Venue: Racing Hall, Motorworld Köln, Rheinland
Admission: free during regular opening hours



FERRARI 12CILINDRI MANUALE

Der Ferrari 12Cilindri Manuale besitzt drei Pedale, einen klassischen Schalthebel und eine offene Schaltkulisserie mit sechs Gängen. Dahinter arbeitet jedoch kein konventionelles Handschaltgetriebe, sondern die bekannte Achtgang-Doppelkupplung des 12Cilindri. Mit dem vollständig in Maranello entwickelten „Manuale by-wire“-System verbindet Ferrari die physischen Abläufe eines manuellen Gangwechsels mit einer elektronisch gesteuerten Kraftübertragung.

Die auf 1.499 Exemplare limitierte Sonderserie richtet sich an Fahrer, die stärker in die Bedienung des 830 PS starken Gran Turismo eingebunden werden möchten. Die Stückzahl verweist auf den Hubraum des ersten Ferrari-Zwölfzylinders von 1947. Damals verfügte das von Gioacchino Colombo konstruierte Triebwerk über 1.497 Kubikzentimeter. Beim neuen 12Cilindri sind es 6,5 Liter.

The Ferrari 12Cilindri Manuale features three pedals, a classic gearshift lever, and an open six-speed gear gate. Behind it, however, is not a conventional manual transmission, but the 12Cilindri's well-known eight-speed dual-clutch transmission. With the "Manuale by-wire" system—developed entirely in Maranello—Ferrari combines the physical motions of manual gear shifting with an electronically controlled powertrain.

Limited to 1,499 units, this special edition is aimed at drivers who want to be more actively involved in controlling the 830 PS Gran Turismo. The production run references the displacement of the first Ferrari twelve-cylinder engine from 1947. At that time, the engine designed by Gioacchino Colombo had a displacement of 1,497 cubic centimeters. The new 12Cilindri has a displacement of 6.5 liters.





Das Prinzip des Manuale by-wire klingt zunächst vertraut: Kupplung treten, Gang wählen, Kupplung lösen und gleichzeitig Gas geben. Sämtliche Befehle werden jedoch von Sensoren erfasst und an die Steuerung des Doppelkupplungsgetriebes weitergeleitet. Der Fahrer betätigt keine mechanisch mit dem Getriebe verbundene Kupplung. Dennoch soll sich der Vorgang so anfühlen und verhalten, wie man es von einer klassischen Handschaltung erwartet.

Der kompakte Schaltmechanismus wird aus massiven Metallblöcken gefräst und wiegt weniger als 3,5 Kilogramm. Im Inneren erzeugen Rollen, Federn, Kurvenscheiben und vorgespannte Bauteile definierte Widerstände. Beim Durchqueren der Schaltgassen spürt der Fahrer unterschiedliche Kräfte sowie das Einrasten des gewählten Gangs. Zwei Winkelsensoren überwachen die Bewegung des Hebels auf beiden Achsen.

Wird die Kupplung nicht getreten oder versucht der Fahrer, einen unzulässigen Gang einzulegen, blockiert ein elektromagnetisches Element den Schalthebel. Die Sperre ist nicht nur elektronisch auf einem Display sichtbar, sondern direkt in der Hand wahrnehmbar. Selbst die Geräusche des Mechanismus wurden gezielt abgestimmt. Ferrari möchte damit verhindern, dass sich der Schalthebel lediglich als Eingabegerät für eine Software anfühlt.

The principle behind the "Manuale by-wire" system sounds familiar at first: depress the clutch, select a gear, release the clutch, and accelerate simultaneously. However, all commands are detected by sensors and relayed to the dual-clutch transmission's control unit. The driver does not operate a clutch mechanically linked to the transmission. Nevertheless, the process is designed to feel and behave just as one would expect from a classic manual transmission.

The compact shifting mechanism is milled from solid metal blocks and weighs less than 3.5 kilograms. Inside, rollers, springs, cam discs, and preloaded components generate defined levels of resistance. As the driver moves through the gear positions, they feel different forces as well as the engagement of the selected gear. Two angle sensors monitor the lever's movement along both axes.

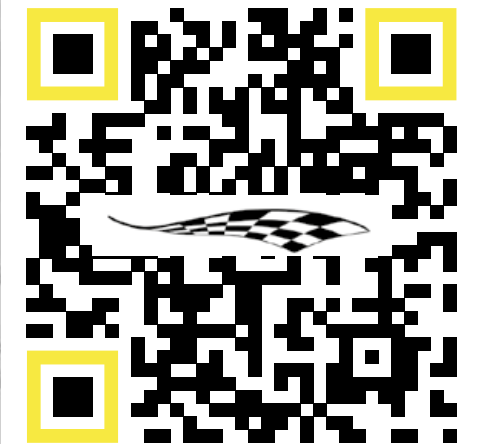
If the clutch is not depressed or if the driver attempts to select an invalid gear, an electromagnetic element locks the shift lever. The lock is not only visible electronically on a display but can also be felt directly in the hand. Even the sounds of the mechanism have been specifically tuned. Ferrari's goal is to prevent the shift lever from feeling like nothing more than an input device for software.





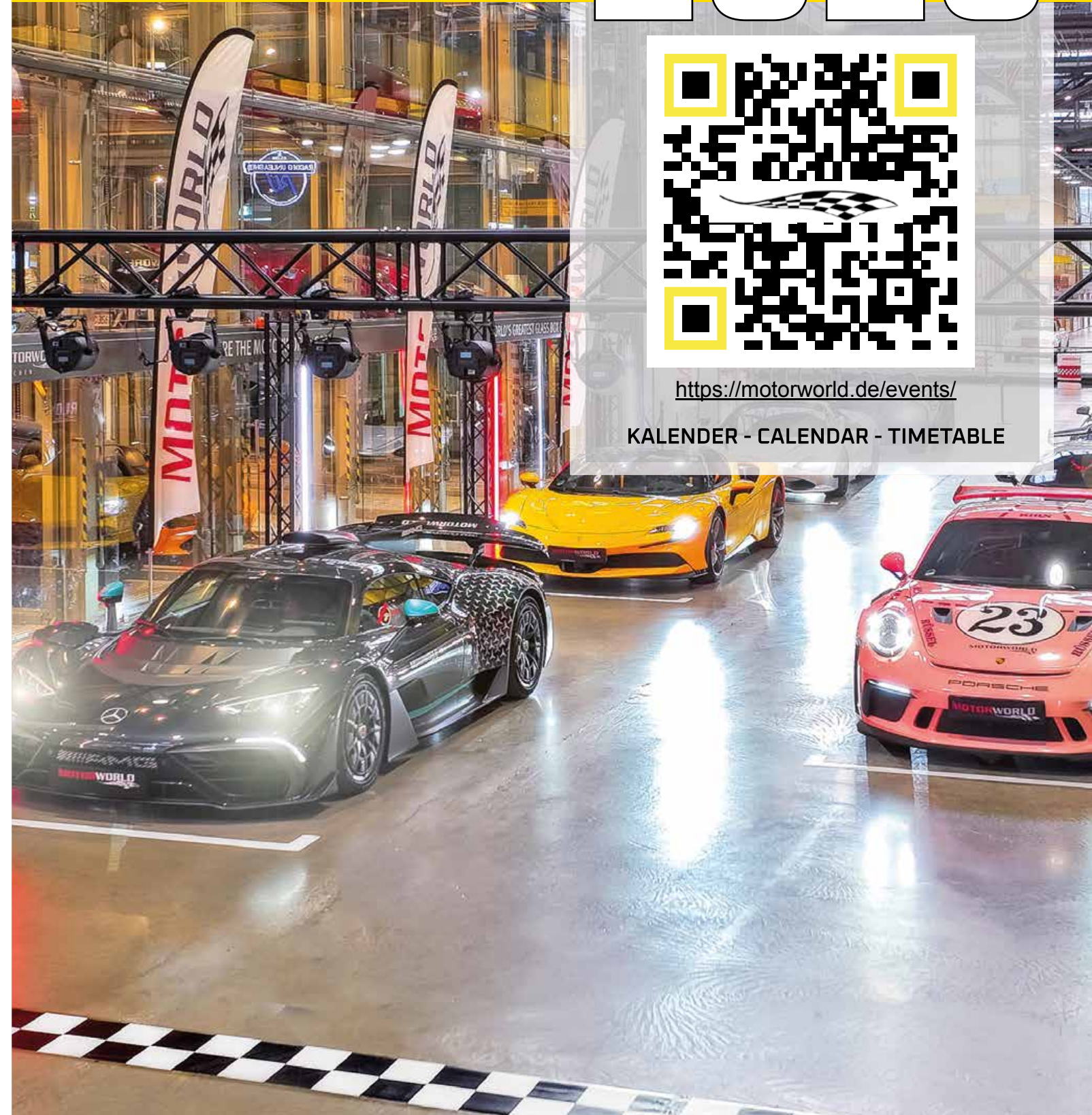
Ähnlicher Aufwand steckt im dritten Pedal. Ein Sensor ermittelt seine Position über den gesamten Weg und übersetzt sie in die hydraulische Betätigung der DCT-Kupplung. Eine mechanische Konstruktion aus Feder, Kurvenscheibe und Rolle bildet den typischen Verlauf der Pedalkraft nach. Der Widerstand steigt zunächst an und fällt nach dem Druckpunkt wieder ab. Die Elektronik korrigiert den Fahrer dabei nicht vollständig. Stimmen Drehzahl, Kupplungsweg und Gasstellung überein, erfolgt der Gangwechsel sauber. Bei einer schlechten Abstimmung kann das Fahrzeug rucken oder der Motor absterben. Auch Zwischengas und die klassische Hacke-Spitze-Technik bleiben möglich. Die manuelle Bedienung wird über das Kupplungspedal aktiviert; Schaltpaddles am Lenkrad gibt es erstmals seit vielen Jahren in einem Ferrari nicht. Manuell lassen sich die ersten sechs Gänge und der Rückwärtsgang anwählen. Die beiden oberen Stufen der Achtgang-Doppelkupplung bleiben dem automatischen Betrieb vorbehalten. Bei Bedarf fährt der 12Cilindri Manuale deshalb weiterhin als Automatik. Im entsprechenden Modus kann der Fahrer über den Hebel einen Gang vorwählen. Das Instrumentendisplay zeigt vor dem Wechsel, wie sich die Motordrehzahl verändern würde. Damit erhält der Wagen zwei klar getrennte Charaktere. Auf einer freien Strecke übernimmt der Fahrer Kupplung und Gangwahl selbst. Im dichten Verkehr arbeitet das Doppelkupplungsgetriebe automatisch. Spezielle Steuerungsprogramme regeln den Übergang zwischen beiden Betriebsarten und lassen das Fahrzeug beim Ausrollen gleichmäßig bis zur Leerlaufdrehzahl verzögern.

A similar level of effort has gone into the third pedal. A sensor detects its position throughout its entire travel and translates it into the hydraulic actuation of the DCT clutch. A mechanical design consisting of a spring, cam, and roller replicates the typical progression of pedal force. The resistance initially increases and then decreases again after the pressure point. The electronics do not fully correct the driver's input. If the engine speed, clutch travel, and throttle position are in sync, the gear change is smooth. If the coordination is off, the vehicle may jerk or the engine may stall. Double-clutching and the classic "heel-and-toe" technique remain possible. Manual mode is activated via the clutch pedal; for the first time in many years, a Ferrari does not feature shift paddles on the steering wheel. The first six gears and reverse can be selected manually. The top two gears of the eight-speed dual-clutch transmission are reserved for automatic operation. If necessary, the 12Cilindri Manuale can therefore still be driven as an automatic. In this mode, the driver can preselect a gear using the shifter. Before the shift, the instrument cluster display shows how the engine speed would change. This gives the car two distinctly separate driving personalities. On an open stretch of road, the driver controls the clutch and gear selection themselves. In heavy traffic, the dual-clutch transmission operates automatically. Special control programs manage the transition between the two operating modes and allow the vehicle to decelerate smoothly to idle speed when coasting.



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

KALENDER - CALENDAR - TIMETABLE



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

ZÜRICH

MALLORCA

BULGARIA



Unverändert bleibt der frei saugende V12. Aus 6.496 Kubikzentimetern entwickelt er 830 PS bei 9.250 Umdrehungen und erreicht maximal 9.500 Touren. Das höchste Drehmoment von 678 Newtonmetern liegt bei 7.250 Umdrehungen an. Ferrari gibt 2,9 Sekunden für den Sprint auf 100 km/h und weniger als 7,9 Sekunden bis Tempo 200 an. Die Höchstgeschwindigkeit liegt oberhalb von 340 km/h.

Mit einem Trockengewicht von 1.565 Kilogramm erreicht der Manuale ein Leistungsgewicht von 1,88 Kilogramm pro PS. Die Gewichtsverteilung beträgt 48,4 Prozent vorn und 51,6 Prozent hinten. Das Fahrwerk und die elektronischen Regelsysteme entsprechen grundsätzlich dem 12Cilindri. Auch Motor und Doppelkupplungsgetriebe selbst mussten für die neue Variante nicht verändert werden. Die Entwicklung konzentrierte sich auf die Schnittstelle zwischen Fahrer und Antrieb.

Im Innenraum bekommt diese Schnittstelle eine eigene Bühne. Die sechs Gassen der Stahlplatte bilden das bekannte Ferrari-Schaltschema ab, der Rückwärtsgang liegt links oben und wird durch Herunterdrücken des Hebels angewählt. Der runde Knauf besteht aus gefrästem, eloxiertem Aluminium. Eine beleuchtete Anzeige informiert über die Gangfolge sowie den aktiven manuellen oder automatischen Modus.

Eine skulpturale Aluminiumspanne in Form einer Stimmgabel fasst die Schaltkulisse, das Bedienfeld und die Schlüsselablage zusammen. Die Mittelkonsole wurde für die Bewegungsabläufe beim Schalten neu gestaltet. Kupplung, Bremse und Gaspedal bilden gemeinsam mit Sitz und Lenkrad eine bewusst fahrerorientierte Anordnung.

The naturally aspirated V12 remains unchanged. From a displacement of 6,496 cubic centimeters, it produces 830 PS at 9,250 revolutions and reaches a maximum of 9,500 revolutions. Peak torque of 678 Newton-meters is available at 7,250 revolutions. Ferrari reports a 0-100 km/h time of 2.9 seconds and less than 7.9 seconds to reach 200 km/h. The top speed exceeds 340 km/h.

With a dry weight of 1,565 kilograms, the Manuale achieves a power-to-weight ratio of 1.88 kilograms per PS. Weight distribution is 48.4 percent front and 51.6 percent rear. The suspension and electronic control systems are essentially the same as those in the 12Cilindri. Neither the engine nor the dual-clutch transmission itself required any modifications for the new variant. Development focused on the interface between the driver and the powertrain.

Inside the cabin, this interface takes center stage. The six slots in the steel plate replicate the familiar Ferrari shift pattern; reverse is located at the top left and is selected by pushing the lever down. The round shift knob is made of milled, anodized aluminum. An illuminated display shows the gear sequence as well as the active manual or automatic mode.

A sculptural aluminum bar shaped like a tuning fork integrates the shift gate, the control panel, and the key tray. The center console was redesigned to accommodate the movements involved in shifting gears. The clutch, brake, and accelerator pedals, together with the seat and steering wheel, form a deliberately driver-oriented layout.

DTM
VIEROL
OFFIZIELLER PARTNER

VAICO®
MAXIMALE
GETRIEBE
PERFORMANCE
MADE IN GERMANY

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

JETZT VAICO GETRIEBEÖL-WECHSEL!

Erhältlich im Fachhandel oder in den VAICO Partner-Werkstätten.

ALLIANCE AUTOMOTIVE GROUP GERMANY
HEIL Kfz-Teile
Autoteilevertrieb HEISE u. KLATTE
KRAFT AUTOTEILE
Wacker-Dobler
LKO STAHLGRUBER PV AUTOMOTIVE
Lorch
MATTHIES
PROFI PARTS FAHRZEUGTEILE
SPRINGER
WM
WÜTSCHNER Fahrzeugteile



Auch äußerlich erhält die Sonderedition eigene Details. Lasergravierte Embleme, eine Pinstripe-Grafik an Frontsplitter und Heckelementen sowie speziell entwickelte Fünfspeichenräder kennzeichnen das Modell. Die feine Linie nimmt Bezug auf den Ferrari 365 GTB/4. Für die Karosserie stehen 25 Farben zur Verfügung, darunter Rosso Rubino, Argento Nürburgring, Nero Daytona, Rosso Dino, Verde Zeltweg und Blu Pozzi.

Die Sitze werden als Komfort- oder Racing-Ausführung angeboten und tragen sechs vertikale Nähte als Hinweis auf die manuell wählbaren Gänge. Weitere Materialien und Farbkombinationen stammen aus dem Tailor-Made-Programm. Aluminium-Einstiegsleisten mit Modellschriftzug gehören zur Ausstattung, alternativ sind Varianten aus Carbon erhältlich.

Der Ferrari 12Cilindri Manuale ist somit keine Rückkehr zur alten Getriebetechnik. Er übersetzt deren Bedienung in eine elektronische Architektur und lässt bewusst jene Anforderungen bestehen, die moderne Automatikgetriebe beseitigt haben. Kupplung, Schaltweg und Timing werden wieder zu aktiven Aufgaben. Genau darin liegt die Idee dieses Fahrzeugs: Der Fahrer erhält mehr Verantwortung, obwohl die Technik im Hintergrund vollständig digital arbeitet.

The special edition also features unique exterior details. Laser-engraved emblems, a pinstripe graphic on the front splitter and rear elements, and specially developed five-spoke wheels distinguish the model. The subtle design element pays homage to the Ferrari 365 GTB/4. Twenty-five body colors are available, including Rosso Rubino, Argento Nürburgring, Nero Daytona, Rosso Dino, Verde Zeltweg, and Blu Pozzi.

The seats are available in comfort or racing versions and feature six vertical stitching lines as a nod to the manually selectable gears. Additional materials and color combinations are drawn from the Tailor-Made program. Aluminum door sills with the model's name are included as standard equipment; carbon fiber variants are also available.

The Ferrari 12Cilindri Manuale is therefore not a return to old transmission technology. It translates its operation into an electronic architecture while deliberately retaining the challenges that modern automatic transmissions have eliminated. The clutch, shift travel, and timing once again become active tasks. This is precisely the concept behind this vehicle: the driver assumes more responsibility, even though the technology operates entirely digitally in the background.





32,90 €
PRO PERSON



BREAKFAST CLUB

**JEDEN SONNTAG
10.00 BIS 14.00 UHR**

**JETZT
RESERVIEREN!**



HIGHLIGHTS

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

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





MOTORWORLD RÜSSELSHEIM, RHEIN-MAIN

Wo Automobilgeschichte auf Zukunft trifft

Where Automotive History Meets the Future

Mit SEGULA Technologies Deutschland, Teil des weltweit tätigen Engineering-Konzerns SEGULA Technologies, gewinnt das Projekt einen Ankermieter im Entwicklungsbereich und unterstreicht damit seine wachsende Bedeutung als Innovationsstandort im Herzen der Metropolregion Rhein-Main.

Kaum ein Standort in Deutschland ist so eng mit der Geschichte des Automobils verbunden wie Rüsselsheim. Über viele Jahrzehnte hinweg prägte Opel hier nicht nur die Stadt, sondern auch die Entwicklung industrieller Fertigung und individueller Mobilität. Hier, im historischen Altwerk, entstanden Fahrzeuge, Arbeitsplätze und technische Innovationen, die weit über die Region hinaus Wirkung entfalteten.

Heute beginnt auf dem traditionsreichen Areal ein neues Kapitel. Die denkmalgeschützten Produktions- und Verwaltungsgebäude, Hallen, Innenhöfe und Plätze werden schrittweise revitalisiert und zu einem urbanen Quartier weiterentwickelt. Die Motorworld Manufaktur Rüsselsheim bildet dabei das automobilen und technologische Herzstück. Historische Bausubstanz wird nicht museal konserviert, sondern erhält eine neue Funktion: als Arbeits-, Entwicklungs- und Begegnungsort für Unternehmen aus Mobilität, Engineering, Industrie und Zukunftstechnologie.

Dass sich nun SEGULA Technologies Deutschland in der Motorworld Manufaktur etabliert, passt deshalb besonders zu diesem Standort. Wo früher Automobile produziert und weiterentwickelt wurden, arbeiten künftig erneut Ingenieurinnen, Ingenieure und Designer an technischen Lösungen für Mobilität und Industrie.

With SEGULA Technologies Germany, part of the globally active SEGULA Technologies engineering group, the project has secured an anchor tenant in the development sector, underlining its growing importance as an innovation hub at the heart of the Rhine-Main metropolitan region.

Few places in Germany are as closely linked to the history of the automobile as Rüsselsheim. For many decades, Opel shaped not only the city, but also the development of industrial manufacturing and personal mobility. Here, in the historic former factory, vehicles, jobs and technical innovations were created whose impact extended far beyond the region.

A new chapter is now beginning on this historic site. The listed production and administration buildings, halls, courtyards and squares are being gradually revitalised and developed into an urban district. Motorworld Manufaktur Rüsselsheim forms its automotive and technological heart. Rather than being preserved as a museum, the historic fabric is being given a new purpose: as a place to work, develop ideas and connect, for companies in mobility, engineering, industry and future technologies.

The arrival of SEGULA Technologies Germany at Motorworld Manufaktur is therefore an ideal fit for this location. Where automobiles were once produced and developed, engineers and designers will once again work on technical solutions for mobility and industry.

SEGULA Technologies gehört zu den international tätigen Engineering-Dienstleistern der Mobilitäts- und Industriebranche. In Deutschland beschäftigt das Unternehmen mehr als 400 Ingenieurinnen, Ingenieure und Designer an sechs Standorten. Rund 180 von ihnen sind in Rüsselsheim tätig. In der Motorworld Manufaktur bezieht SEGULA Flächen, die sowohl moderne Arbeitsplätze als auch Werkstattbereiche für technische Anwendungen und praxisnahe Entwicklungsarbeiten bieten. Die flexibel nutzbaren Räume ermöglichen zudem bedarfsgerechte Erweiterungen.

Für die Motorworld Manufaktur ist die Ansiedlung ein wichtiger Entwicklungsschritt. SEGULA ergänzt die bereits am Standort vertretenen Unternehmen aus Engineering und Technologie, darunter Arnold NextG, Hansson International und Sulfotools. So entsteht zunehmend ein Netzwerk aus Unternehmen, deren Tätigkeitsfelder unmittelbar an die industrielle DNA des Areals anknüpfen.

SEGULA Technologies is an internationally active engineering services provider for the mobility and industrial sectors. In Germany, the company employs more than 400 engineers and designers across six locations, around 180 of them in Rüsselsheim. At Motorworld Manufaktur, SEGULA is moving into premises that provide both modern workspaces and workshop areas for technical applications and hands-on development work. The flexible spaces also allow for expansion in line with future needs.

For Motorworld Manufaktur, the new tenant marks an important step in the site's development. SEGULA joins the engineering and technology companies already based there, including Arnold NextG, Hansson International and Sulfotools. This is creating a growing network of businesses whose activities connect directly with the site's industrial DNA.



50 JAHRE ALFA ROMEO MUSEUM





116 Jahre Alfa Romeo. 50 Jahre Museo Storico in Arese. Zwei Jubiläen, die weit mehr waren als runde Geburtstage. Sie wurden zu einem eindrucksvollen Bekenntnis dafür, dass sich automobiler Leidenschaft weder in PS noch in Produktionszahlen messen lässt. Zwischen historischen Rennwagen, modernen Supersportlern und tausenden Alfisti aus aller Welt entstand in Arese ein Tag, an dem Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft zu einer einzigen Geschichte verschmolzen.

Wer das Werksmuseum betrat, spürte sofort, dass dieser Ort mehr ist als eine Sammlung außergewöhnlicher Automobile. Er ist das emotionale Zentrum einer Marke, die seit ihrer Gründung im Jahr 1910 Generationen von Automobilenthusiasten geprägt hat. Genau deshalb zog das Doppeljubiläum nicht nur Besucher aus Italien an. Mitglieder von über 300 offiziellen Alfa-Romeo-Clubs reisten aus allen Teilen der Welt nach Arese, um gemeinsam jene Leidenschaft zu feiern, die den Biscione seit über einem Jahrhundert begleitet.

Zwischen den historischen Hallen wurde schnell deutlich, weshalb Alfa Romeo bis heute eine Sonderstellung innerhalb der Automobilwelt einnimmt. Hier ging es nie ausschließlich um Technik oder Leistung. Es ging um Charakter. Um Design, das Emotionen weckt. Um Motoren, deren Klang sich tief ins Gedächtnis einprägt. Und um Automobile, die ihre Fahrer nie lediglich von A nach B transportierten, sondern jede Fahrt zu einem Erlebnis machten. den lassen.

116 years of Alfa Romeo. 50 years of the Museo Storico in Arese. Two anniversaries that were far more than just milestone birthdays. They became a powerful testament to the fact that automotive passion cannot be measured in horsepower or production figures. Amid historic race cars, modern supercars, and thousands of Alfisti from around the world, a day unfolded in Arese where the past, present, and future merged into a single story.

Anyone who entered the factory museum immediately sensed that this place is more than just a collection of extraordinary automobiles. It is the emotional heart of a brand that has shaped generations of automotive enthusiasts since its founding in 1910. That is precisely why the double anniversary attracted visitors from beyond Italy's borders. Members of over 300 official Alfa Romeo clubs traveled to Arese from all corners of the world to celebrate together the passion that has accompanied the Biscione for over a century.

Amid the historic halls, it quickly became clear why Alfa Romeo continues to hold a special place in the automotive world to this day. Here, it was never solely about technology or performance. It was about character. About design that stirs emotions. About engines whose sound is etched deeply into one's memory. And about cars that never merely transported their drivers from A to B, but turned every journey into an experience.





Passend dazu standen zwei Fahrzeuge besonders im Mittelpunkt. Der neue 33 Stradale verkörperte die konsequente Weiterentwicklung einer Ikone. Seine streng limitierte Auflage von lediglich 33 Exemplaren machte ihn zu einem automobilen Kunstwerk, dessen Fertigung fast schon an klassische Manufakturarbeit erinnerte. Jedes Detail folgte einer Philosophie, die Perfektion nicht als Ziel, sondern als Selbstverständlichkeit verstand. Daneben präsentierte Alfa Romeo die Giulia Quadrifoglio Luna Rossa – das erste sichtbare Ergebnis der Partnerschaft mit dem berühmten italienischen America's-Cup-Team. Beide Automobile zeigten eindrucksvoll, wie eng sich Historie und moderne Hochleistung inzwischen miteinander verbinden lassen.

Doch die eigentlichen Stars des Tages standen nicht auf Podesten. Sie rollten über das Museumsgelände. Historische Rennfahrzeuge der Scuderia del Portello, darunter der Formel-1-Bolide Alfa Romeo 183T, eine GTAm sowie die legendäre Giulietta Spider Sebring, sorgten bei den Demonstrationsfahrten für Gänsehautmomente. Dazwischen reihten sich klassische Spider des italienischen Alfa Romeo Registers ebenso selbstverständlich ein wie eine Giulia Quadrifoglio der Scuderia de Adamich Driving Academy und eine Alfa Romeo 75 3.0 V6 aus der Museumssammlung – für viele Alfisti bis heute einer der letzten großen Charakterdarsteller der Marke.

Gerade diese Mischung machte den besonderen Reiz des Jubiläums aus. Es wurde nichts künstlich inszeniert. Alte und neue Modelle begegneten sich auf Augenhöhe. Rennwagen standen neben modernen Supersportlern, historische Ikonen neben aktuellen Sondermodellen. Statt nostalgischer Rückschau entstand ein lebendiger Dialog zwischen den Epochen. Genau darin lag die eigentliche Botschaft des Tages: Alfa Romeo verstand seine Geschichte nie als abgeschlossenes Kapitel, sondern als Inspiration für alles, was noch kommen sollte.

In keeping with this spirit, two vehicles took center stage. The new 33 Stradale embodied the consistent evolution of an icon. Its strictly limited run of just 33 units made it an automotive work of art, whose production was almost reminiscent of classic craftsmanship. Every detail followed a philosophy that viewed perfection not as a goal, but as a given. Alongside it, Alfa Romeo presented the Giulia Quadrifoglio Luna Rossa—the first visible result of its partnership with the famous Italian America's Cup team. Both cars impressively demonstrated how closely history and modern high performance can now be intertwined.

But the real stars of the day weren't on display on podiums. They were rolling across the museum grounds. Historic race cars from the Scuderia del Portello, including the Alfa Romeo 183T Formula 1 car, a GTAm, and the legendary Giulietta Spider Sebring, provided spine-tingling moments during the demonstration runs. In between, classic Spiders from the Italian Alfa Romeo Register blended in just as naturally as a Giulia Quadrifoglio from the Scuderia de Adamich Driving Academy and an Alfa Romeo 75 3.0 V6 from the museum's collection—for many Alfisti, still one of the brand's last great characters to this day.

It was precisely this mix that made the anniversary so special. Nothing was artificially staged. Old and new models stood side by side as equals. Race cars stood next to modern supercars, historic icons next to current special editions. Instead of a nostalgic look back, a lively dialogue emerged between the eras. That was precisely the true message of the day: Alfa Romeo never viewed its history as a closed chapter, but rather as inspiration for everything yet to come.

MOTORWORLD

REGION ZÜRICH

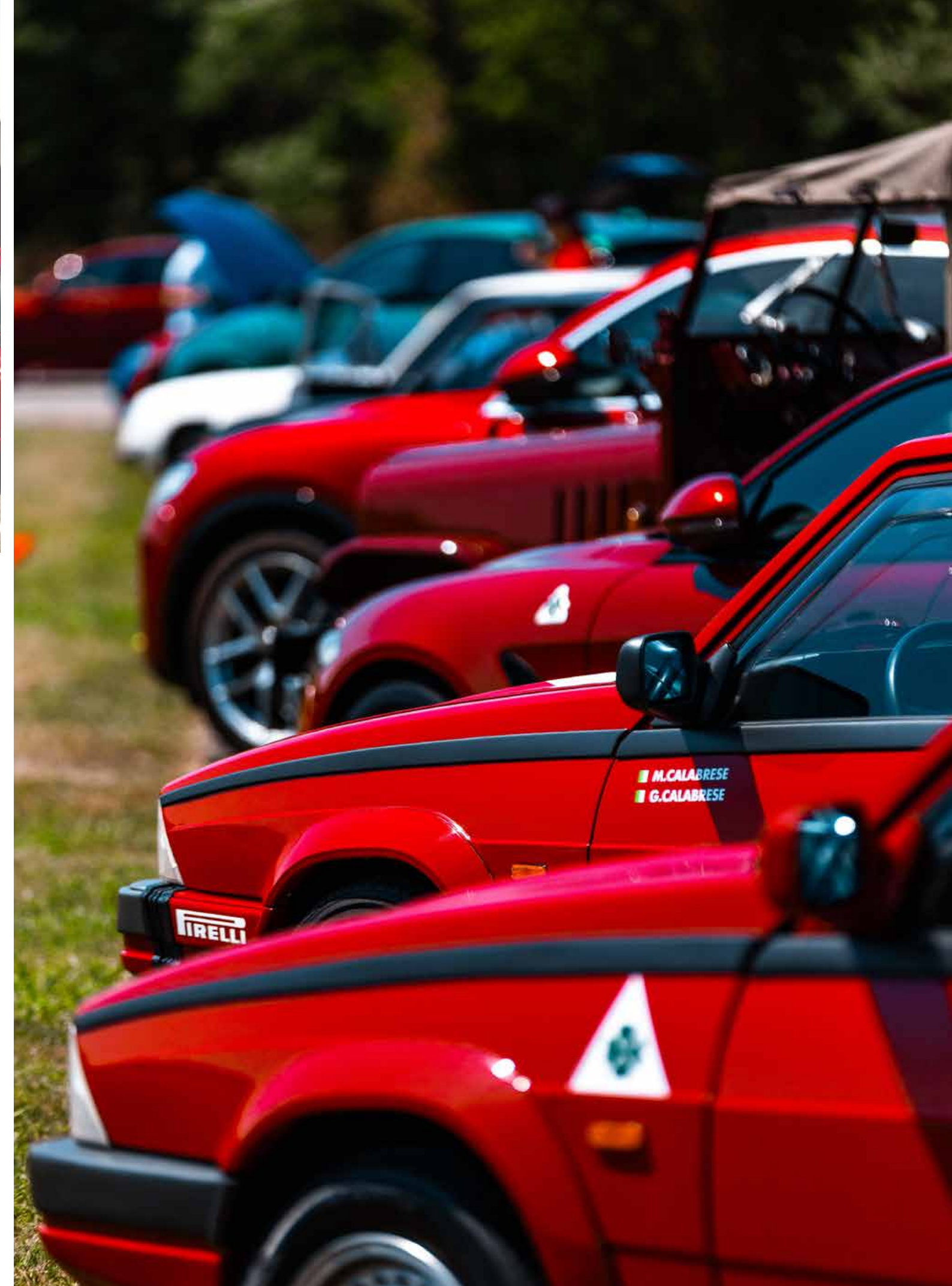
JAPANESE CAR MEET

06. September
09 - 15 Uhr

GERMAN CAR MEET

04. Oktober
09 - 15 Uhr

ALLE TERMINE IMMER ONLINE UNTER
www.motorworld.ch



Das Museum selbst spielte dabei eine zentrale Rolle. Seit seiner umfassenden Modernisierung entwickelte sich Arese zu einem der bedeutendsten Automobil-museen Europas. Jährlich besuchen mehr als 100.000 Gäste aus über 120 Ländern die Ausstellung. Auf drei Ebenen dokumentiert sie die Entwicklung der Marke – von den ersten A.L.F.A.-Modellen über die legendären Mille-Miglia-Sieger und Formel-1-Boliden bis hin zu den Erfolgen von Autodelta. Ergänzt wird die Ausstellung durch Archive, Prototypen, Motoren und eine Dokumentation, die inzwischen zu den wichtigsten automobilhistorischen Sammlungen Europas zählt.

Beeindruckend war dabei vor allem die Atmosphäre. Anders als in vielen Museen herrschte hier kein stilles Betrachten hinter Absperrungen. Überall wurde diskutiert, fotografiert und gefachsimpelt. Besitzer klassischer Giulias tauschten Erfahrungen mit Fahrern moderner Quadrifoglio-Modelle aus. Familien entdeckten gemeinsam automobiler Geschichte, während Kinder zum ersten Mal erfuhren, weshalb der Name Alfa Romeo seit Generationen Emotionen auslöst.

Genau diese Verbindung zwischen Menschen und Maschinen erklärt den besonderen Status der Marke bis heute. Alfa Romeo baute nie lediglich Automobile. Die Mailänder entwickelten Fahrzeuge mit Charakter – Autos, die manchmal Ecken und Kanten besaßen, dafür aber Persönlichkeit ausstrahlten. Sie waren niemals beliebig. Genau diese Eigenständigkeit machte den Biscione über Jahrzehnte zu einer der faszinierendsten Marken Europas.

The museum itself played a central role in this. Since its comprehensive modernization, Arese has become one of Europe's most significant automotive museums. More than 100,000 visitors from over 120 countries visit the exhibition each year. Spanning three floors, the exhibition chronicles the brand's evolution—from the first A.L.F.A. models through the legendary Mille Miglia winners and Formula 1 race cars to the successes of Autodelta. The exhibition is complemented by archival materials, prototypes, engines, and a collection of documents that is now considered one of Europe's most important automotive history collections.

The atmosphere was particularly impressive. Unlike in many museums, there was no silent viewing behind barriers here. Everywhere, people were discussing, taking photos, and talking shop. Owners of classic Giulias exchanged experiences with drivers of modern Quadrifoglio models. Families discovered automotive history together, while children learned for the first time why the name Alfa Romeo has stirred emotions for generations.

It is precisely this connection between people and machines that explains the brand's special status to this day. Alfa Romeo never merely built cars. The Milanese developed vehicles with character—cars that sometimes had rough edges but radiated personality. They were never run-of-the-mill. It was precisely this independence that made the Biscione one of Europe's most fascinating brands for decades.

Das Doppeljubiläum in Arese zeigte eindrucksvoll, dass sich daran auch in Zukunft nichts ändern soll. Zwischen dem exklusiven 33 Stradale, der Partnerschaft mit Luna Rossa und den unzähligen historischen Rennfahrzeugen wurde deutlich, dass Alfa Romeo seine Zukunft nicht durch einen Bruch mit der Vergangenheit gestalten möchte. Vielmehr nutzt die Marke ihre Geschichte als Fundament für die nächste Generation außergewöhnlicher Automobile.

Wer Arese an diesem Tag verließ, nahm weit mehr mit als Eindrücke schöner Fahrzeuge. Er nahm das Gefühl mit, Teil einer Gemeinschaft geworden zu sein, deren Begeisterung seit über einem Jahrhundert ungebrochen ist. Genau darin liegt das Geheimnis von Alfa Romeo. Manche Marken bauen Autos. Alfa Romeo schafft Erinnerungen.

The double anniversary celebration in Arese impressively demonstrated that this is not set to change in the future. Between the exclusive 33 Stradale, the partnership with Luna Rossa, and the countless historic race cars, it became clear that Alfa Romeo does not intend to shape its future by breaking with the past. Rather, the brand is using its history as a foundation for the next generation of extraordinary automobiles.

Anyone who left Arese that day took away far more than just impressions of beautiful cars. They took with them the feeling of having become part of a community whose enthusiasm has remained unbroken for over a century. That is precisely the secret of Alfa Romeo. Some brands build cars. Alfa Romeo creates memories.






PRIME BEEF
HOT STONE EXPERIENCE



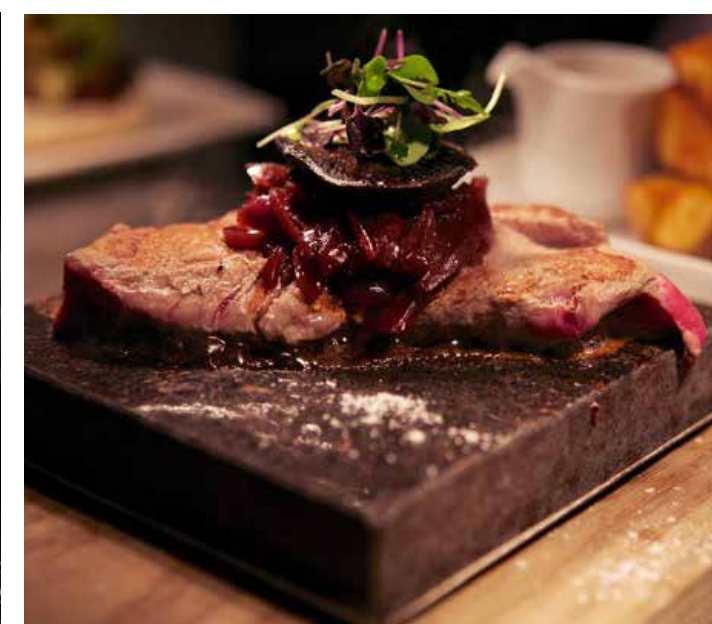
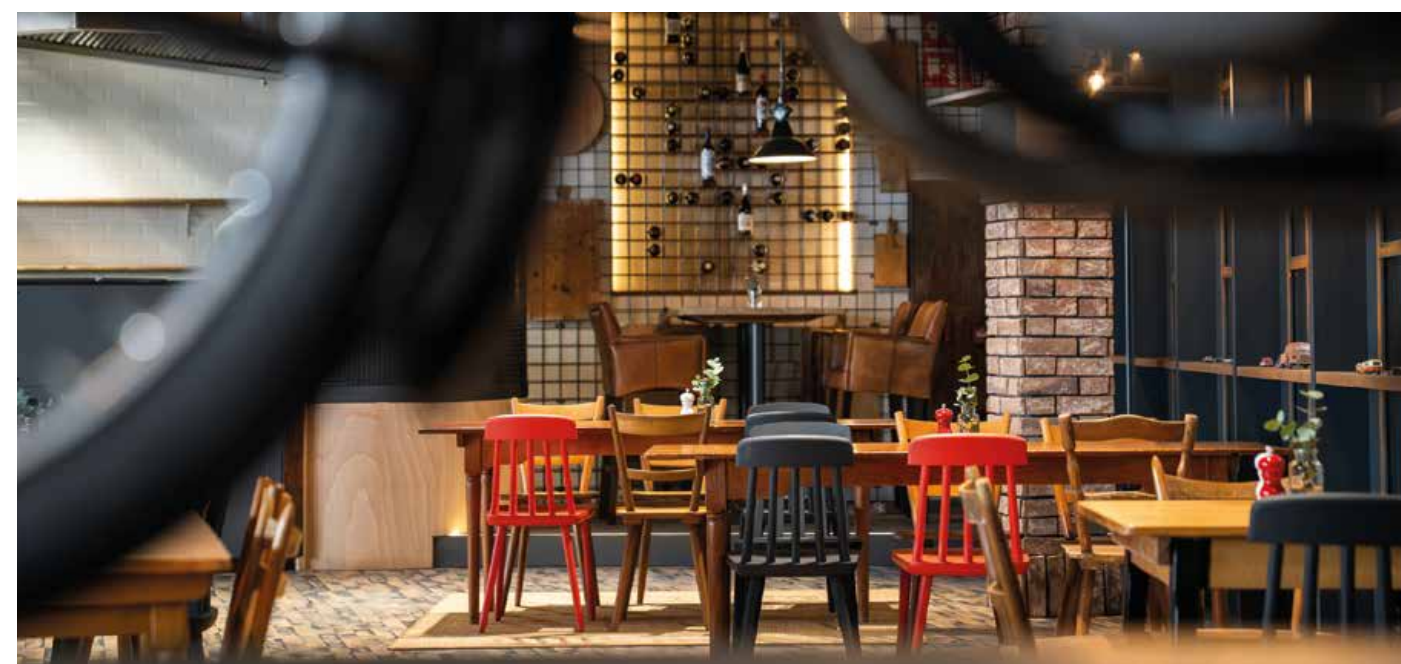

PRIME BEEF
HOT STONE EXPERIENCE

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



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



McMURTY SPEIRLING PUR





Angetrieben wird der einsitzige Trackcar von zwei Elektromotoren an der Hinterachse. Gemeinsam leisten sie 1.000 bhp, entsprechend rund 1.014 PS. Der Sprint auf 60 mph dauert nach der Messmethode mit einem Fuß Roll-out 1,55 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 305 km/h.

Eine neue 100-kWh-Batterie ersetzt den bisherigen 60-kWh-Speicher. Sie ermöglicht 40 bis 50 Kilometer Fahrdistanz im Tempo eines LMP2-Rennwagens. Die Ladezeit von 20 auf 95 Prozent beträgt je nach Temperatur und Ladeleistung zwischen 20 und 60 Minuten. Für Rennstrecken ohne leistungsfähige Infrastruktur bietet McMurtry optional einen mobilen 100-kWh-Speicher mit 120 kW Ausgangsleistung an.

Das neue Carbon-Monocoque bietet mehr Platz, einen breiteren Türausschnitt und eine verbesserte Sicht. Der Radstand wuchs von zwei auf 2,20 Meter. Mit 3,82 Metern Länge, 1,80 Metern Breite und 1,06 Metern Höhe bleibt der Spéirling kompakt. Das Gewicht liegt je nach Ausstattung bei rund 1.350 Kilogramm.

The single-seater track car is powered by two electric motors on the rear axle. Together, they deliver 1,000 bhp, equivalent to approximately 1,014 PS. The sprint to 60 mph takes 1.55 seconds using the one-foot roll-out measurement method. The top speed is 305 km/h.

A new 100-kWh battery replaces the previous 60-kWh unit. It enables a driving range of 40 to 50 kilometers at the speed of an LMP2 race car. The charging time from 20 to 95 percent ranges from 20 to 60 minutes, depending on temperature and charging power. For racetracks without robust charging infrastructure, McMurtry offers an optional mobile 100-kWh battery pack with 120 kW of output power.

The new carbon-fiber monocoque provides more space, a wider door opening, and improved visibility. The wheelbase has increased from two to 2.20 meters. At 3.82 meters long, 1.80 meters wide, and 1.06 meters tall, the Spéirling remains compact. Depending on the configuration, it weighs around 1,350 kilograms.

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



Neu positionierte Turbinen, haltbarere Dichtschürzen und ein integrierter Kompressor erleichtern den Betrieb. Die Schürzen lassen sich für langsame Rangierfahrten oder das Verladen einziehen. Zugangsklappen vereinfachen Wartungsarbeiten, etwa die Reinigung der Turbinenfilter.

Hydraulische Servolenkung, breitere Michelin-Slicks und ein individuell an den Besitzer angepasster Sitz ergänzen die Serienausführung. Für Helm und HANS-System gibt es ein Fach unter dem Heckflügel. Scheinwerfer, Blinker und Bremsleuchten ermöglichen auch abendliche Trackdays.

Der Spéirling PURE kostet vor Steuern, Transport und Optionen 995.000 britische Pfund, rund 1,15 Millionen Euro. Zugelassen ist er unter anderem für Global Time Attack und die European Time Attack Masters. Eine Straßenzulassung ist nicht vorgesehen.

Repositioned turbines, more durable sealing skirts, and an integrated compressor simplify operation. The skirts can be retracted for slow maneuvering or loading. Access hatches simplify maintenance tasks, such as cleaning the turbine filters.

Hydraulic power steering, wider Michelin slicks, and a seat custom-fitted to the owner round out the standard configuration. There is a compartment under the rear wing for a helmet and HANS system. Headlights, turn signals, and brake lights allow for evening track days.

The Spéirling PURE costs 995,000 British pounds before taxes, shipping, and options—approximately 1.15 million euros. It is approved for use in events such as the Global Time Attack and the European Time Attack Masters, among others. It is not intended for street use.



RED DOT AWARD: LAMBORGHINI FENOMENO





29 Exemplare. 1.080 PS. Ein frei saugender V12, unterstützt von drei Elektromotoren. Der neue Lamborghini Fenomeno setzte nicht nur neue Leistungsmaßstäbe in Sant'Agata Bolognese, sondern wurde nun auch mit dem renommierten Red Dot: Best of the Best 2026 ausgezeichnet. Damit ehrte die internationale Designjury ein Automobil, das technische Extreme mit einer völlig neuen Formensprache verbindet.

Der Fenomeno ist weit mehr als ein exklusiver Supersportwagen. Er markiert den Beginn einer neuen Designära bei Lamborghini. Anlässlich des 20-jährigen Bestehens des Centro Stile entwickelten die Designer eine Formensprache, die sie selbst als „Hyper Elegant Design“ bezeichnen. Dahinter verbirgt sich die Idee, jede Linie auf ihre eigentliche Funktion zu reduzieren. Überflüssige Gestaltungselemente sucht man vergeblich. Stattdessen entstehen kraftvolle Proportionen, scharf gezeichnete Flächen und eine Aerodynamik, die nicht versteckt, sondern bewusst inszeniert wird.

29 units. 1,080 PS. A naturally aspirated V12, supported by three electric motors. The new Lamborghini Fenomeno not only set new performance benchmarks in Sant'Agata Bolognese, but has now also been honored with the prestigious Red Dot: Best of the Best 2026 award. With this award, the international design jury honored a car that combines technical extremes with a completely new design language.

The Fenomeno is far more than just an exclusive supercar. It marks the beginning of a new design era at Lamborghini. To celebrate the 20th anniversary of the Centro Stile, the designers developed a design language they themselves describe as "Hyper Elegant Design". Behind this lies the idea of reducing every line to its essential function. You won't find any superfluous design elements here. Instead, the result is powerful proportions, sharply defined surfaces, and aerodynamics that are not hidden but deliberately showcased.

Auch technisch verschiebt der Fenomeno die Grenzen des Machbaren. Der stärkste frei saugende Zwölfzylinder der Unternehmensgeschichte arbeitet gemeinsam mit drei Elektromotoren und entwickelt eine Systemleistung von 1.080 PS. Das genügt für den Sprint auf 100 km/h in lediglich 2,4 Sekunden, auf 200 km/h in 6,7 Sekunden und für eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 350 km/h. Trotz dieser beeindruckenden Zahlen versteht Lamborghini den Fenomeno nicht ausschließlich als Leistungsträger. Leichtbau, Aerodynamik und Fahrdynamik greifen so konsequent ineinander, dass das Fahrerlebnis ebenso im Mittelpunkt steht wie die nackten Leistungsdaten.

Die Auszeichnung mit dem höchsten Red-Dot-Prädikat bestätigt deshalb weit mehr als gelungenes Fahrzeugdesign. Sie würdigt die Fähigkeit, Technologie und Emotion zu einer unverwechselbaren Einheit zu verschmelzen. Genau darin lag seit jeher die größte Stärke der Marke aus Sant'Agata Bolognese. Der Fenomeno führt diese Tradition konsequent fort und macht deutlich, dass sich Lamborghini auch in einer zunehmend elektrifizierten Zukunft seinen kompromisslosen Charakter bewahren will.

Technically as well, the Fenomeno pushes the boundaries of what is possible. The most powerful naturally aspirated twelve-cylinder engine in the company's history works in tandem with three electric motors to deliver a system output of 1,080 PS. That's enough to accelerate to 100 km/h in just 2.4 seconds, to 200 km/h in 6.7 seconds, and to reach a top speed of more than 350 km/h. Despite these impressive figures, Lamborghini does not view the Fenomeno solely as a performance machine. Lightweight construction, aerodynamics, and driving dynamics are so seamlessly integrated that the driving experience takes center stage just as much as the raw performance figures.

Receiving the highest Red Dot award therefore confirms far more than just successful vehicle design. It honors the ability to fuse technology and emotion into a distinctive whole. This has always been the greatest strength of the brand from Sant'Agata Bolognese. The Fenomeno consistently carries on this tradition and makes it clear that Lamborghini intends to preserve its uncompromising character even in an increasingly electrified future.



JAY LENO IN HALL OF FAME

Seit Jahrzehnten begeistert Jay Leno Millionen Menschen mit seiner Leidenschaft für klassische Automobile. Nun wurde der amerikanische Entertainer und Sammler für sein außergewöhnliches Engagement in den Kreis der FIVA Heritage Hall of Fame aufgenommen. Die Ehrung würdigt nicht nur seine beeindruckende Fahrzeugsammlung, sondern vor allem seinen unermüdlichen Einsatz für den Erhalt historischen Automobilguts und dessen Vermittlung an eine breite Öffentlichkeit.

Leno verstand klassische Fahrzeuge nie als unbewegliche Ausstellungsstücke. Statt sie hinter verschlossenen Garagentoren zu verstecken, bewegte er sie regelmäßig auf öffentlichen Straßen und machte automobile Geschichte für jedermann erlebbar. Mit seinen TV-Formaten, seinem Einsatz für die Rechte von Oldtimerbesitzern und seinem Engagement für die Ausbildung zukünftiger Restauratoren entwickelte er sich zu einem der bedeutendsten Botschafter der internationalen Oldtimerszene.

Im Rahmen der Veranstaltung stellte die FIVA zudem ihre Initiative Friends of FIVA USA vor, mit der das weltweite Netzwerk historischer Fahrzeugkultur künftig auch in Nordamerika weiter gestärkt werden soll. Die Auszeichnung für Jay Leno unterstrich dabei eindrucksvoll, dass automobile Leidenschaft weit über das Sammeln seltener Fahrzeuge hinausgeht. Sie lebt von Menschen, die Geschichte bewahren, Wissen weitergeben und dafür sorgen, dass historische Automobile auch künftig auf den Straßen und nicht nur in Museen zu erleben sind.

For decades, Jay Leno has inspired millions of people with his passion for classic cars. Now, the American entertainer and collector has been inducted into the FIVA Heritage Hall of Fame in recognition of his extraordinary dedication. This honor recognizes not only his impressive car collection, but above all his tireless efforts to preserve historic automotive heritage and share it with the general public.

Leno never viewed classic cars as static museum pieces. Instead of hiding them behind locked garage doors, he regularly drove them on public roads, bringing automotive history to life for everyone. Through his TV shows, his advocacy for the rights of classic car owners, and his commitment to training future restorers, he has become one of the most prominent ambassadors of the international classic car scene.

During the event, FIVA also presented its Friends of FIVA USA initiative, which aims to further strengthen the global network of historic automotive culture in North America. The award presented to Jay Leno impressively underscored that a passion for automobiles extends far beyond simply collecting rare vehicles. It thrives on people who preserve history, pass on knowledge, and ensure that historic automobiles can continue to be experienced on the roads—and not just in museums—in the future.



HENNESSEY VENOM F5-M



Der Hennessey Venom F5-M kombiniert einen 2.031 PS starken V8 mit einem manuellen Sechsganggetriebe und Hinterradantrieb. Seine öffentliche Premiere feierte der offene Zweisitzer beim Goodwood Festival of Speed. Rennfahrer Alex Brundle wird das Fahrzeug dort zweimal täglich auf dem Hillclimb bewegen.

Im Heck arbeitet der 6,6 Liter große „Fury“-V8 mit zwei Turboladern. Eine spezielle Motorsteuerung und Traktionskontrolle sollen die Leistungsabgabe in den einzelnen Gängen kontrollierbar halten. Geschaltet wird über einen kurzen Aluminiumhebel, der sich in einer gefrästen offenen Kulisse bewegt. Damit erhält der Fahrer auch bei mehr als 2.000 PS die vollständige Verantwortung für Gangwahl und Kupplung.

Für den F5-M hat Hennessey nicht nur das Getriebe ausgetauscht. Ein neues Carbon-Chassis, eine adaptive Federung, modifizierte Karosserieteile und eine überarbeitete Aerodynamik gehören ebenfalls zum Konzept. Auffälligstes Detail ist eine 1,40 Meter lange Finne, die vom Lufteinlass oberhalb des Cockpits bis zum hinteren Abschluss verläuft. Sie führt die Luft zum Motorraum und stabilisiert das Fahrzeug bei Geschwindigkeiten oberhalb von 320 km/h.

Die Produktion ist auf zwölf Roadster begrenzt. Das erste Kundenfahrzeug gehört einem britischen Sammler und zeigt bei seinem Debüt offen liegendes violett Carbon mit goldfarbenen Akzenten. Die amerikanische und die britische Flagge wurden auf die hinteren Seiten der Finne lackiert. Weitere individuelle Details sind ein Emblem aus 24-karätigem Gold und der Name der Besitzerfamilie im Exterieur und Innenraum.

The Hennessey Venom F5-M combines a 2,031 PS V8 with a six-speed manual transmission and rear-wheel drive. The open-top two-seater will make its public debut at the Goodwood Festival of Speed. Race car driver Alex Brundle will drive the car twice a day on the Hillclimb there.

Under the rear hood is the 6.6-liter “Fury” V8 with twin turbochargers. A special engine management system and traction control are designed to keep power delivery under control in each gear. Shifting is done via a short aluminum lever that moves within a milled, open-frame housing. This gives the driver full control over gear selection and the clutch, even with more than 2,000 PS.

For the F5-M, Hennessey didn’t just replace the transmission. A new carbon-fiber chassis, adaptive suspension, modified body panels, and revised aerodynamics are also part of the design. The most striking detail is a 1.40-meter-long fin that runs from the air intake above the cockpit to the rear of the vehicle. It channels air to the engine compartment and stabilizes the vehicle at speeds exceeding 320 km/h.

Production is limited to twelve roadsters. The first customer vehicle belongs to a British collector and, at its debut, features exposed purple carbon fiber with gold accents. The American and British flags have been painted on the rear sides of the fin. Additional custom details include a 24-karat gold emblem and the owner’s family name on both the exterior and interior. The base price of the Venom F5-M is \$2.65 million before taxes. Following the premiere, the new transmission and chassis architecture will also be offered for other variants of the F5 series. This means that in the future, the coupe, roadster, and track-oriented Revolution models can also be ordered with the six-speed manual transmission.

MEMBER ME

Anzeige



DIE POTTGARAGE IN DUISBURG IST FÖRDERMITGLIED BEIM DEUVET BUNDESVERBAND OLDTIMER-YOUNGTIMER E.V. UND UNTERSTÜTZT SOFORT AKTIV DIE NACHWUCHSGEWINNUNG FÜR HANDWERK UND DIE HISTORISCHE MOBILITÄT

Daniel Ehm kommt ursprünglich aus dem Allgäu und brennt für klassische Automobile. In Duisburg gründete er eine Autowerkstatt, die nicht einfach nur kaputte Fahrzeuge repariert, sondern auch einen Ort, an dem sich der jeweilige Besitzer mit seinem rollenden Problem auch wohl fühlen kann. Hier wird sich um Alltagsfahrzeuge gekümmert, aber auch Exoten werden fachmännisch betreut. Was liegt da näher, als dass eines der berühmtesten Autos aus der Region bei Daniel Ehm nach über zwei Jahren Standzeit vorsichtig ins Leben zurückgeholt wurde: der Citroen CX, mit dem Kommissar Horst Schimanski zu seinen Tatorten unterwegs war.



Der Name „Die Pottgarage“ ist passend, befindet sie sich doch mitten im Pott, wo die Menschen direkt und praxisnah über Probleme reden. Hier werden Reparaturen transparent und fachlich einwandfrei erledigt, egal ob bei einem teuren Sportwagen oder einem Butter- und Brotauto.

Abholung und Rückbringung mit eigenem geschlossenen Anhänger werden offeriert, so können auch Besitzer mit einer weiteren Anfahrt ihre Fahrzeuge in der Pottgarage betreuen lassen. Daniel Ehm hat schon früh die Problematik des fehlenden Schraubennachwuchses erkannt. Mit seiner Firma als Fördermitglied beim DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. und als 2. Vorsitzender des neuen gemeinnützigen Vereins „Junge Talente für alte Fahrzeuge e.V.“ engagiert er sich mit Gleichgesinnten, um handwerkliche Fähigkeiten an junge Menschen weiterzugeben, bevor vielleicht niemand mehr weiß, wie eine Zündung oder ein Vergaser eingestellt wird.

Die Pottgarage Inh. Daniel Ehm, Stempelstr.11, 47167 Duisburg
diepottgarage@gmail.com
www.diepottgarage.de

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

ME AND MY CARD



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

MOTORWORLD
BULLETIN



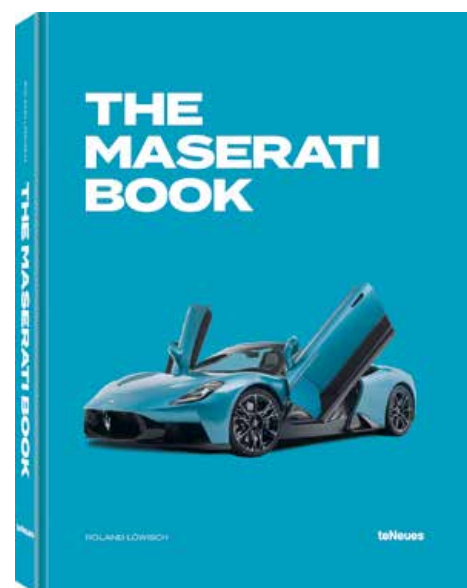
JÜRGEN LEWANDOWSKI's BÜCHERECKE

MASERATI - EIN COFFEE TABLE-BILDERBUCH

Es ist immer wieder faszinierend zu sehen, welche Vielfalt an großartigen Marken die Italiener in den vergangenen knapp 130 Jahren hervorgebracht haben – und vor allem: Wie viele fantastische Sportwagenfirmen dabei waren. Allen voran Maserati: Bereits am 1. Dezember 1914 gründete Alfieri Maserati mit seinen Brüdern Ettore und Ernesto (der älteste Bruder Carlo war zu dem Zeitpunkt bereits verstorben) die Officina Alfieri Maserati in Bologna – doch noch beschäftigte man sich mit dem Verkauf und dem Service für die berühmten Isotta-Fraschini-Modelle. Erst 1925 begann das Team mit dem Bau eigener Rennwagen – und sein erstes Modell, der Tipo 26, gewann auch gleich bei seinem ersten Einsatz bei der harten Targa Florio seine Klasse. Ein Einstieg nach Maß. Die Legende nahm ihren Anfang.

Maserati baute bis in die späten 1940er-Jahre nur Rennwagen – und konnte davon mehr schlecht als recht überleben. Dann kam die reiche Unternehmerfamilie Orsi, rettete das Unternehmen, sorgte für große Rennsiege – Fangio! Weltmeister! – und baute einige der schönsten Sportwagen aller Zeiten – 3500 GT! 5000 GT! Ghibli! Khamsin! Mit der Ölkrise folgte dann die große Pleite, anschließend die Rettung durch Alejandro de Tomaso und letztlich dann die Übernahme durch Fiat und Ferrari. Was für eine Geschichte – von der man in dem großen Coffee-Table-Buch von Roland Löwisch aber nur wenig erfährt. Es ist – wie gesagt – ein schönes Bilderbuch mit vielen großformatigen Fotos und relativ wenig erläuterndem Text. Eine große, schwere und teure Werbebroschüre, die sich in jedem Regal eines Maserati-Liebhabers gut ausmacht.

Und damit erfüllt The Maserati Book perfekt die Rolle, in das Bücherregal mit den von Spezialisten geschriebenen großen, schweren und teuren Basiswerken voller Fahrgestellnummern und Rennsiegen etwas Leichtigkeit zu bringen.



Roland Löwisch,
The Maserati Book,
teNeues-Verlag, Kaarst,
€ 100,--.
ISBN 978-3-96171-758-3

Zuweilen tauchen Bücher auf dem Schreibtisch auf, bei denen man sich fragt, wer wohl den Auftrag dafür gegeben hat – eine perfekt recherchierte Story eines Porsche-Modells geht in Ordnung. Und wenn ein Verleger aus den neuen Bundesländern die Geschichte einer bedeutenden, aber längst vergessenen Marke mühsam wieder auferstehen lässt, dann können wir nur „Respekt“ rufen und ihm alles Gute wünschen, damit er wenigstens einen Teil seiner Kosten wieder erstattet bekommt. Und wenn dann ein Band mit dem Titel „Die kuriosesten Autos aller Zeiten“ erscheint, fragt man sich zuerst doch einmal: Warum setzt sich ein Autor an den Computer und wälzt diverse Bände – oder sucht mit der Hilfe des Internets – mühsam Automobile zusammen, die Design-Flops, Pannenkönige oder Montagsautos waren?

Walther Wuttke hat sich die Arbeit angetan, derartige Kuriositäten zusammenzusuchen und in einem kleinen Band zusammenzutragen. Und man merkt, dass Wuttke 75 Gefährte finden musste, um die geplanten 222 Seiten zu füllen – tatsächlich hat er auch ein paar grandiose Flops gefunden. Etwa den Leyat Hélica – ein auf der Straße gelandetes Flugzeug auf vier dünnen Rädern, das von einem Propeller angetrieben wurde. Oder den Zashka, ein Auto der 20er Jahre, das der stolze Besitzer zusammenfalten konnte – und nicht zu vergessen, den grandiosen Tesla Cybertruck, den Wuttke zu Recht als „Gefahr auf Rädern“ bezeichnet.

Doch ob die übrigen ausgewählten Modelle wirklich als Flops oder Pannenkönige in die Automobilgeschichte eingegangen sind, darf bezweifelt werden. Ob Rumpler Tropfenwagen, Steyr Baby oder der heute hochpreisig gehandelte Fiat Multipla: Viele der erwähnten Modelle waren ihrer Zeit weit voraus und eröffneten neue Design- und Technikwelten. Es waren spannende Versuche, das noch neue Thema Automobil auf eine neue Basis zu stellen. Ein interessantes Buch mit vielen Erkenntnissen – aber falsch vermarktet.

AUF DER SUCHE NACH KURIOSITÄTEN



Walther Wuttke,
Die kuriosesten Autos aller Zeiten,
Motorbuch-Verlag, Stuttgart,
€ 29,90.
ISBN 978-3-613-04841-6

FASZINATION NÜRBURGRING

Über den Nürburgring gibt es mittlerweile wahrscheinlich hundert Bücher – und dennoch findet sich immer wieder neues Material, um Bücher zu füllen. Das sind einerseits die stets im Herbst erscheinenden Jahressbände mit allen Rennergebnissen, andererseits die Nostalgiker ansprechenden Fotobände mit den Bildern aus den vergangenen Jahrzehnten – wobei mir die längst vergriffenen drei Bände von Petrolpics (Auflage: 911 Exemplare; erschienen von 2007 bis 2009) besonders in Erinnerung sind.

Doch nun hat Jörg-Thomas Födisch, der mit einem treu ergebenen Team Jahr für Jahr als absoluter Nürburgring-Spezialist neue Werke zur Geschichte der Grünen Hölle produziert, ein weiteres Buch geschaffen, das in jeder Motorsport-Bibliothek seinen Platz finden müsste – der Titel: Comeback des Nürburgrings. Die fünfziger Jahre. Es ist unfassbar, welche großartigen Fotos das Team aus den Jahren 1945 bis 1959 gefunden hat – Fotos, die nicht nur den Wiederaufbau des Nürburgrings, sondern auch den Weg von den ersten kleinen Motorrad- und Autorennen bis hin zu den legendären Grand Prix- und 1.000-Kilometer-Rennen der späten 50er Jahre dokumentieren.

Und es sind nicht nur die Rennwagen auf der noch leitplanckenfreien Rennstrecke, die – gesäumt von riesigen Besucher-massen – faszinieren, sondern die Porträts der Rennfahrer, die auf Motorrädern und in Rennwagen Leib und Leben riskierten. Der junge Stirling Moss und der alte Juan-Manuel Fangio, dazu Starterfelder voller Porsche, Ferrari, Alfa Romeo, Maserati und Aston Martin – damals einfach Rennwagen, heute millionenschwere Investitionsobjekte. Und was das Buch noch attraktiver macht, ist das Vorwort von Eckhard Schimpf – der Jägermeister-Sponsor und Rennfahrer erlebte den Ring als Bub an der Seite seines Vaters und von den späten 50er Jahren an auch als Rennfahrer. Nach der Lektüre hat man den Benzingeruch in der Nase und den Ton eines hochdrehenden Ferrari-Zwölfzylinders im Ohr.



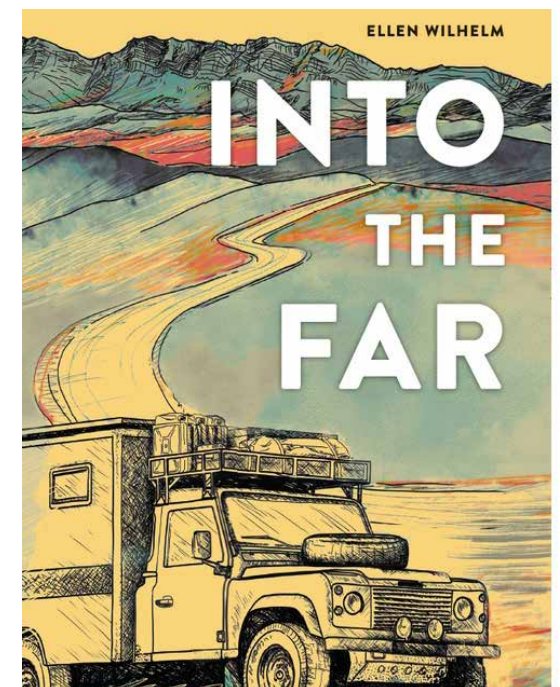
Jörg-Thomas Födisch / Michael Behrndt /
Rainer Roßbach / Nils Ruwisch,
Comeback des Nürburgrings,
Prova Edition, Nümbrecht,
€ 70,--.
ISBN 978-3-98256-375-6.

WARUM NICHT NACH AUSTRALIEN FAHREN?

Es bedarf schon einer gewissen Portion Wahnsinn, den Entschluss zu fassen, sich in einen Land Rover Defender zu setzen und nach Australien zu fahren. Ellen Wilhelm, 1985 in der Ukraine geboren, kam Ende 1997 als Kind einer Spätaussiedlerfamilie nach Deutschland. 2004 zog sie für die Ausbildung zur Grafikdesignerin nach Stuttgart und lebte dort nach ihrem Abschluss in einem Kunst- und Gemeinschaftsprojekt – doch eigentlich „plagte mich schon damals die Sehnsucht nach der Ferne“. Gemeinsam mit ihrem Partner Jonas brach Ellen Wilhelm 2014 in einem selbst ausgebauten Land Rover nach Australien auf. Vier Jahre lang entdeckten die beiden Südostasien und Australien – eine wahrhaft epische Reise.

Die beeindruckende Reise führte durch Russland, die Mongolei und China – in Laos betrieben die beiden vorübergehend einen Campingplatz, bevor es weiterging über Thailand, Malaysia, Indonesien und Singapur nach Australien. Ellen Wilhelm beschreibt auf knapp 500 Seiten nicht nur die beeindruckenden Strecken, sondern vor allem die Landschaften, die Menschen und die großen und kleinen Probleme, die eine derartige Reise zwangsläufig begleiten. Dass der Land Rover bei dieser Fahrt durch eher wenig erschlossene Gegenden vergleichsweise wenig Probleme bereitet, hat die Reise sicherlich erleichtert. Doch eigentlich ist der Wagen eher ein Nebenthema bei dieser ungewöhnlichen und langen Reise, die immerhin vier Jahre dauerte.

Lesenswert für alle Menschen, die hin und wieder das Fernweh packt und die hier hautnah miterleben können, was es tatsächlich bedeutet, alles hinter sich zu lassen: „Wir hatten einen Traum und wussten nicht, ob wir jemals in Australien ankommen würden. Aber wir sind dennoch losgefahren.“



Ellen Wilhelm,
Into the Far –
Vier Jahre im Land Rover,
€ 22,99.
ISBN 979-8-253-37615-7
Independently Published.

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

