

MOTORWORLD

BULLETIN

Edition 65 / 25. Mai 2018

65



HISTORY SPEED LIFESTYLE



MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



8



22



32



78



58



50



68

INHALT CONTENT

IMPRESSUM IMPRINT

MILLE MIGLIA

Eine gemütliche Oldtimer-Ausfahrt ist die Mille Miglia sicher nicht. Eher eine Ausdauer fördernde Zuverlässigkeitsprüfung, bei der schnell und kompromisslos in vier Tagen von Brescia nach Rom und wieder zurück gefahren wird. Am Straßenrand verfolgen zigtausende von Zuschauern das Spektakel. Zeit zu rasten gibt es kaum und auch die Nächte für die Fahrer sind kurz.

The Mille Miglia is certainly not a cozy classic car tour. Rather an endurance-demanding reliability test, in which contestants drive fast and uncompromising in four days from Brescia to Rome and back. Tens of thousands of spectators watch the spectacle on the roadside. There is hardly any time to rest and the nights for the drivers are also short.

22

MOTORWORLD Bulletin
„History Speed Lifestyle“

Publisher:

MOTORWORLD Trademark
Management AG
Marktplatz 4, CH-9004 St. Gallen
Schweiz
Fon: +41 71 227 84 84
E-Mail: info@motorworld.ch

Handelsregister des Kantons St. Gallen
UID: CHE-430.224.658

Production:

Classic-Media-Group Munich

Verantw. i.S.d. Pressegesetzes:
Désirée Rohrer (CMG)

Chefredaktion:
Kay Mackenneth

Resortleitung / Redaktion:
Sybille Bayer
Sophia Sommer

Erscheinungsweise:
14 tágig
Auflage: 30.000
ISSN 2198-3291

Anzeigen-Kontakt:
strecker@cmg-munich.de
0171/ 15 26 358

Alle Inhalte dieses digitalen E-Papers unterliegen dem Copyright der MOTORWORLD Trademark Management AG & CMG München 2017. Jegliche Formen der Vervielfältigung, Veröffentlichung oder Vorführungen im öffentlichen Bereich sind untersagt. Das digitale Speichern zu privaten Zwecken ist erlaubt.

MOTORWORLD CLASSICS BODENSEE

Wer dieses Wochenende noch nichts vor hat, sollte in jedem Fall auf der charmanten Oldtimermesse am Bodensee vorbeischaun. Vom 25. bis 27. Mai findet man auf dem Messegelände in Friedrichshafen alles was das leidenschaftlich mobile Herz begehrt: Oldtimer, Youngtimer, Bikes, Luxusfahrzeuge, Premium-Marken, Restauratoren, Service-Anbieter, Ersatzteile- und Zubehör-Händler, Oldtimer-Clubs, Versicherungen, Accessoires, Bekleidung, Dienstleister, Agenturen, Museen, Bücher, Künstler und vieles mehr....

If you don't have any plans for this weekend, you should definitely visit this charming classic car trade fair on Lake Constance. On May 25-27, visitors will find everything their passionately mobile hearts desire at the exhibition grounds in Friedrichshafen: classic cars, classics-to-be, bikes, luxury vehicles, premium marques, restorers, spare parts and accessories dealers, classic car clubs, insurers, accessories, clothing, service providers, agencies, museums, books, artists, and much more besides...

32

BIKE DAYS IN BILDERN BIKE DAYS IN PICTURES

Tausende Motorradbegeisterte besuchten am 5. und 6. Mai die Bike Days der Motorworld Region Stuttgart. Sehen Sie selbst...

Thousands of motorcycle enthusiasts attended the Bike Days at Motorworld Region Stuttgart on May 5 and 6. See for yourself...

10

- MOTORWORLD Region Stuttgart, ein Projekt der Dunkel Investment GbR
- MOTORWORLD München, ein Projekt der Freimann Besitz GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Köln Rheinland, ein Projekt der Butzweilerhof Nicolaus Otto Park GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Zeche Ewald Ruhr, ein Projekt der Zeche Ewald Entwicklungs GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Classics Berlin, ein Projekt der MoWo Messe- und Veranstaltungs GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Manufaktur, ein Projekt der Insel 1 GmbH & Co. KG

MOTORWORLD, eine Marke der
MOTORWORLD Trademark Management AG.



MOTORWORLD Classics

BODENSEE

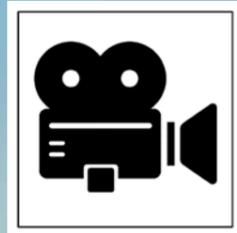
2018

25. - 27. MAI

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

motorworld-classics-bodensee.com

Klicken Sie das
Symbol um das
Video zu sehen.



Tap the symbol to
see the video



DER NAME ÄNDERT SICH,
DIE LEIDENSCHAFT BLEIBT.



Ab 2018 wird aus der Klassikwelt Bodensee die Motorworld Classics Bodensee.

Die Highlights am Wochenende:



Über 800 Aussteller

Über 100 Markenclubs

Oldtimer, Youngtimer, Bikes

Nutzfahrzeuge, Amphicars, Boote

Restauration, Ersatzteile, Zubehör

Private Fahrzeugbörse

Accessoires, Kunst, Bekleidung

Teilnehmer aus 17 Ländern

Vintage Racing (Messe-Rundkurs)

Airshow, Boote

Oldtimer Parkarena

Auktion

Sonderausstellungen:

80 Jahre Käfer

Nippon Classics

Wankel



MOTORWORLD CLASSICS BODENSEE
 Am Boden, zu Wasser und in der Luft: Los geht's!

MOTORWORLD CLASSICS BODENSEE
 On land, water, and in the air: Let's go!

MOTORWORLD BULLETIN

Edition 02 / Mai 2018

**SONDERHEFT
 MESSEN UND
 VERANSTALTUNGEN**

02



HISTORY SPEED LIFESTYLE

6 Ausgabe 65 / 2018

MOTORWORLD ist eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG

INHALT CONTENT

MOTORWORLD HALLE B1
 Auf der Verkaufs- und Sammlerseite sind...
 4

MOTORWORLD BULLETIN
 "Motor World Classics"
 6

MOTORWORLD HALLE B1
 Mercedes-Benz Museum...
 24

KLASSIKER DER LÜFTE
 In Friedrichshafen...
 22

IMPRESSUM IMPRINT
 MOTORWORLD Trademark Management AG
 26

NIIPPON CLASSICS
 Auch im Jahr...
 32

MOTORWORLD Classics BODENSEE
 25. - 27. MAI 2018

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Vom 25. bis 27. Mai 2018 findet in Friedrichshafen die Oldtimer-Szene- und Verkaufsmesse Motorworld Classics Bodensee statt. Aussteller, Händler, Fachleute und Sponsoren aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, Italien und Frankreich treffen sich alljährlich in einer der schönsten Regionen Deutschlands.

Unter den Oldtimermessen und -events in Deutschland ist die Motorworld Classics Bodensee bereits bekannt für ihren besonderen Charme. Schon der Austragungsort Friedrichshafen atmet die Historie der Mobilität - zu Luft, zu Lande und zu Wasser - wie kein anderer. Die Vielfalt der Messe erstreckt sich von automobilen Raritäten über Motorräder und exklusive Boote bis hin zu klassischen Accessoires für Besitzer von Sammlerfahrzeugen. Auch 2018 präsentieren sich auf der modernen Ausstellungsfläche Indoor und Outdoor mehr als 800 Aussteller, Clubs und Teilnehmer.

Zu einem der Alleinstellungsmerkmale der Motorworld Classics Bodensee gehört das Vintage-Demo-Racing. Für viele Besucher und Enthusiasten des Motorsports ist der Messerundkurs mit dem Demonstrationsfahrten ein absolutes Highlight auf dem Messegelände. Seit 2017 dienen die historischen Rennfahrzeuge auch tagtäglich auf der großen Messemeile ihre zügigen Runden. Dabei geht es nicht um Zeit und Geschwindigkeit, sondern um den Spirit der historischen Fahrzeuge. Der Sound der Maschinen verbunden mit dem Flaren der Hitze, dem Benzinluft und der Boxenatmosphäre - das alles bringt Motorsport-Feeling zum Leben.

VINTAGE DEMO RACING

MOTORWORLD

Wer dieses Wochenende noch nichts vor hat, sollte in jedem Fall auf der charmanten Oldtimermesse am Bodensee vorbeischaun. Vom 25. bis 27. Mai findet man auf dem Messegelände in Friedrichshafen alles was das leidenschaftlich mobile Herz begehrt: Oldtimer, Youngtimer, Bikes, Luxusfahrzeuge, Premium-Marken, Restauratoren, Service-Anbieter, Ersatzteile- und Zubehör-Händler, Oldtimer-Clubs, Versicherungen, Accessoires, Bekleidung, Dienstleister, Agenturen, Museen, Bücher, Künstler und vieles mehr...

Mehr Infos finden Sie im Sondernewsletter zur Motorworld Classics Bodensee.

If you don't have any plans for this weekend, you should definitely visit this charming classic car trade fair on Lake Constance. On May 25-27, visitors will find everything their passionately mobile hearts desire at the exhibition grounds in Friedrichshafen: classic cars, classics-to-be, bikes, luxury vehicles, premium marques, restorers, spare parts and accessories dealers, classic car clubs, insurers, accessories, clothing, service providers, agencies, museums, books, artists, and much more besides...

You can find more details in the special newsletter about Motorworld Classics Bodensee.

Hier geht es zum Download | Download here



GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE

Monte Carlo. Anfang Mai stand ganz Monaco auf Retro: der 11. Grand Prix Historique brachte wie in alten Zeiten die Häuserschluchten des Zwergstaates zum Beben. Der Grand Prix de Monaco Historique findet alle zwei Jahre statt. Einmal in die Fußstapfen von Rennlegenden wie Stirling Moss, Ayrton Senna oder Graham Hill zu steigen ist der Traum vieler Besitzer historischer Rennwagen.

Monte Carlo. Beginning of May, Monaco was all about retro: as in the former days the 11th Grand Prix Historique brought the urban canyons of the dwarf state to shudder. The Grand Prix de Monaco Historique takes place every two years.

Following in the footsteps of racing legends like Stirling Moss, Ayrton Senna or Graham Hill, is the dream of many owners of historic racing cars.

CREDIT SUISSE

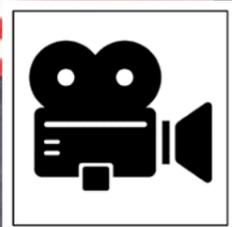
MONACO GRAND PRIX

FOTOS: Grand Prix de Monaco Historique



Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



Der einzigartige Historic Grand Prix in Monaco macht's möglich. Nur den richtigen Wagen muss man haben, denn der Andrang der Starter ist so groß, dass nur historisch wertvolle Fahrzeuge zum Zug kommen. Für die Zuschauer ist der Event zeitgleich ein Schauplatz für Fahrzeuge, die man sonst nicht auf der Straße sieht. 2018 nahmen rund 300 Rennfahrzeuge an diesem Event teil.

The unique Historic Grand Prix in Monaco makes it possible. You only have to have the right car, because the rush of the starters is so great that only historically valuable vehicles come into play. For the spectators, the event is at the same time a venue for vehicles that you would not otherwise see on the street. In 2018, around 300 racing cars participated at this event.



Save the Date!



Messe Friedrichshafen
25. - 27. Mai 2018



Lange Nacht der Oldtimer: Do., 4. Okt. 2018

Messe Berlin
5. - 7. Okt. 2018



Fürstentfeld bei München
15. + 16. Sept. 2018

TERMINE & VERANSTALTUNGEN

MOTORWORLD Region Stuttgart

03. Juni	MOTORWORLD Cars & Coffee
16. Juni	Trainingsläufe Kart Slalom Veranstalter: RCB
17. Juni	Camaro Firebird-Treffen Meisterschaftsläufe Kart Slalom Veranstalter: RCB
23. Juni	11. PFF Treffen
09. September	Corvette-Treffen
16. September	American Power
22. September	Biketoberfest Harley-Davidson Bayerische Woche
23. September	Mini meets MOTORWORLD
14. Oktober	MOTORWORLD Saisonausklang Motorrad-Gedenkfahrt

16. - 17. Juni Eröffnung MOTORWORLD Köln-Rheinland



Der Countdown läuft!

IM NICOLAUS-AUGUST-OTTO-PARK

AM HISTORISCHEN FLUGHAFEN BUTZWEILERHOF



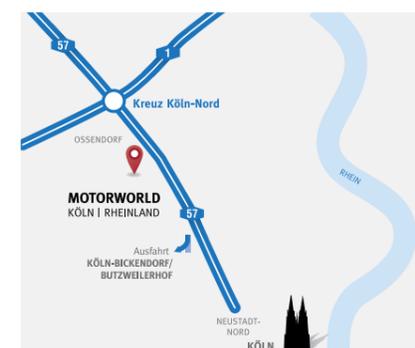


Der Countdown läuft!



- OLDTIMER-HÄNDLER
- PREMIUM-FAHRZEUGHÄNDLER
- HANDELSFLÄCHEN, SHOWROOMS
- FACHBETRIEBE
- DIENSTLEISTER
- GLAS-EINSTELLBOXEN, SHOPS
- TAGUNGEN, EVENTS
- HOTELLERIE, GASTRONOMIE

**ZUSÄTZLICH AM 16. UND 17. JUNI:
TEILEMARKT!**



MOTORWORLD Köln | Rheinland
Butzweilerstraße 35 - 39
D- 50829 Köln

Fon + 49 (0) 221 277880-10
Fax + 49 (0) 221 277880-20

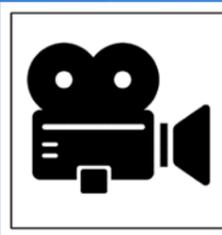
koeln@motorworld.de
oder info@motorworld.de

www.motorworld.de



Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



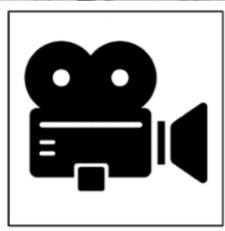
Mit lautem Grollen fahren die Rennboliden über die historische Rennstrecke, die in den 50er Jahren eigens für den Rennsport angelegt wurde. Der Rennkurs ist eng und hat sehr viele Tücken. Die steile Kurve am Fairmont Hotel, der Aufstieg zum Casino oder auch der schnelle Abschnitt durch den Tunnel in Richtung Hafen. Die Rennstrecke führt wie früher durch die Häuserschluchten und den Hafen von Monaco. Berühmte Bilder aus Rennsportarchiven wie vor dem Casino oder dem Hotel Paris werden wieder lebendig.

Im Gegensatz zu den heutigen Formel 1 Rennen legen die Oldtimer je nach Kategorie nur 10-15 Runden zurück (statt der 78 Runden). Sonst bleibt alles wie gehabt: die selbe Strecke, das gleiche hektische Treiben in der Boxengasse. Der Grand Prix de Monaco Historique hat ein ganz besonderes Flair.

With a loud rumble, the racing cars drive over the historic race track, which was created specifically for racing in the 50s. The race course is tight and has a lot of pitfalls. The steep curve at the Fairmont Hotel, the ascent to the casino or even the fast section through the tunnel towards the harbor. The racetrack continues as before through the street canyons and the port of Monaco. Famous pictures from racing archives like in front of the Casino or the Hotel Paris come to life again. In contrast to today's Formula 1 races, the classic cars only cover 10-15 laps, depending on the category (instead of the 78 laps). Otherwise everything remains the same: the same route, the same hectic bustle in the pit lane. The Grand Prix de Monaco Historique has a very special flair.



Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.
Tap the symbol to see the video



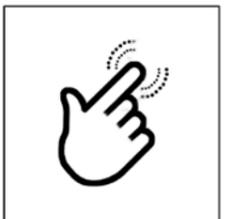
Während sich in der Klasse E, Formel 1 Fahrzeuge von 1966 bis 1972 die beiden Rennfahrer Bjorn Wirdheim im March 711, Stuart Hall im McLaren M19A auf nasser Strecke sich einen erbitterten Kampf liefern, vergisst man völlig, in welcher Zeit man sich befindet.

Neben der Rennen in den einzelnen Klassen gab es aber auch einige Demonrationsfahrten. Darunter auch eine Show Fahrt einiger historischer Formel 1 Legenden. Hinter dem Steuer saßen Helden der Fomel 1 Geschichte wie Mika Häkkinen, Eddie Irvine oder auch Emanuele Pirro. Chopard präsentierte 70 Jahre Porsche und schickte zum Beispiel Jackie Ickx in seinem Le Mans Siegerwagen Porsche 936 auf die Strecke. Seine Tochter Vanina Ickx fuhr den Porsche 718 F2. Derek Bell und Werksrennfahrer Dan Gurney steuerten jeweils einen Bell 804 F1.

While in the class E, Formel 1 vehicles from 1966 to 1972, the two racers Bjorn Werdenheim in the March 711, Stuart Hall in the McLaren M19A on wet track deliver a fierce battle, you completely forget what time you are.

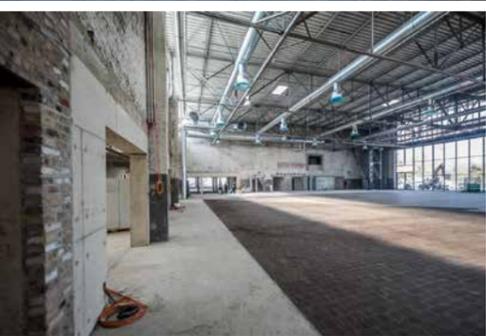
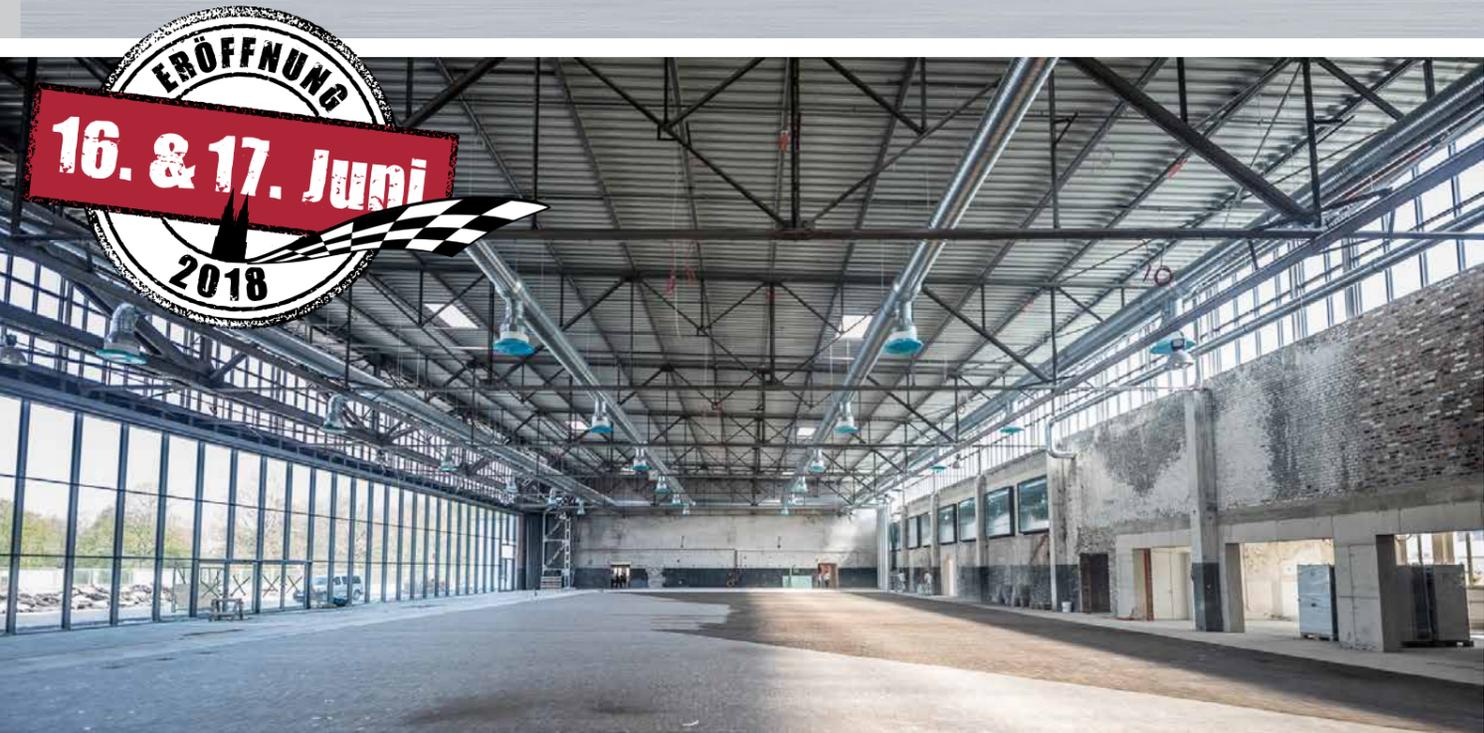
In addition to the races in the individual classes, there were also some demonstrations. Including a show ride of some historical Formula 1 legends. Behind the wheel sat heroes of the Fomel 1 story like Mika Hakkinen, Eddie Irvine or Emanuele Pirro. Chopard presented 70 years of Porsche and sent for example Jackie Ickx in his Le Mans winning car Porsche 936 on the track. His daughter Vanina Ickx drove the Porsche 718 F2. Derek Bell and factory racer Dan Gurney each drove a Bell 804 F1.

Lesen Sie mehr | Read more on Luxury-Cars.TV



(7) DER COUNTDOWN LÄUFT
... bis zur Eröffnung der MOTORWORLD Köln-Rheinland

(7) THE COUNTDOWN IS RUNNING
... to the opening of MOTORWORLD Köln-Rheinland

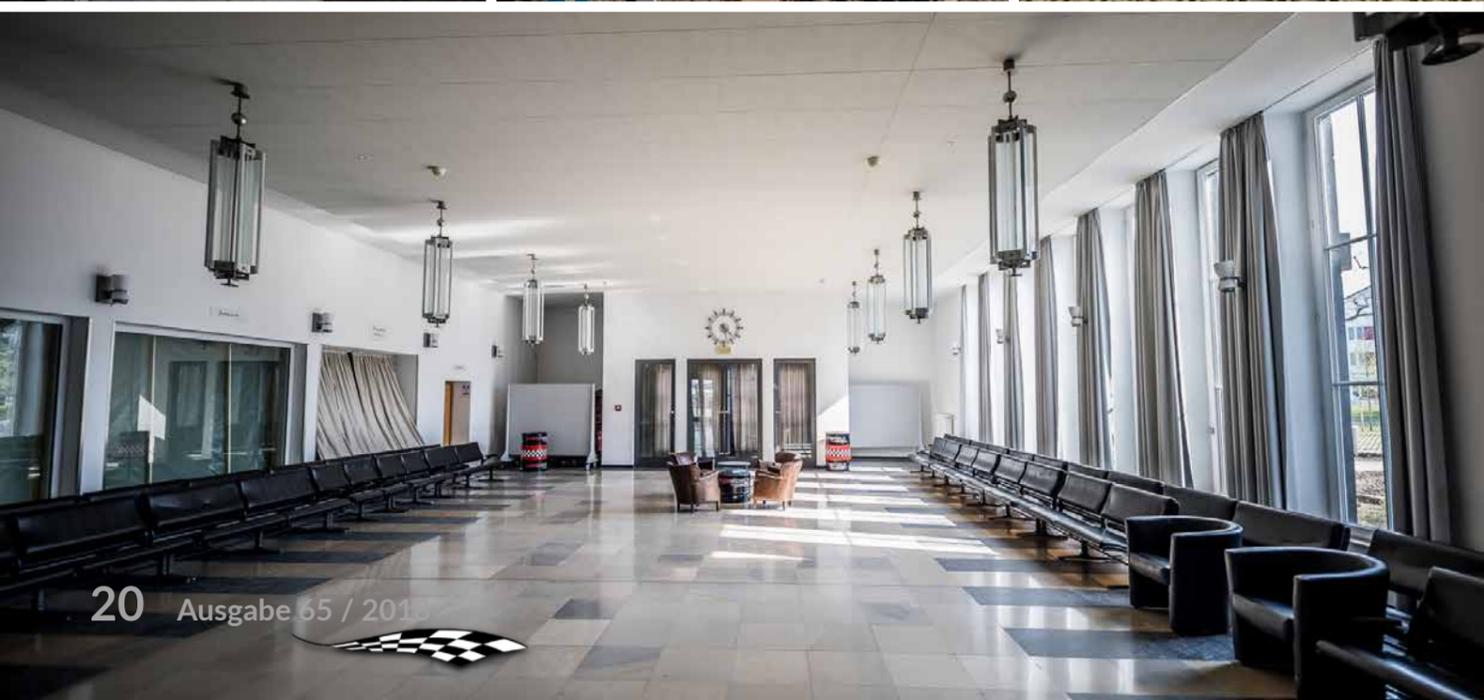


Nachdem wir in den letzten Ausgaben bereits einige der spannenden Mieter und Partner der Motorworld Köln - Rheinland vorgestellt haben, ist es wieder Zeit für ein paar optische Eindrücke, Derzeit wird noch fleißig an der Fertigstellung gearbeitet, damit am 16. und 17. Juni der zweite Motorworld-Standort feierlich eingeweiht werden kann. Die aktuellen Bilder von der Baustelle am historischen Butzweilerhof machen neugierig auf das, was kommt ...

After presenting some of the intriguing tenants and partners of Motorworld Köln-Rheinland in the last issues, now it's time for some visual impressions again. Work is still in progress to ensure that the second Motorworld location can be festively opened on June 16 and 17. The latest pictures from the construction site at the historic Butzweilerhof arouse curiosity about what is to come...

Weitere Infos unter
www.motorworld.de/home/koeln-rheinland/
 oder
[www.facebook.com/
 events/235436560336532/?active_tab=about](https://www.facebook.com/events/235436560336532/?active_tab=about)

For more details, visit
www.motorworld.de/home/koeln-rheinland/
 or
[www.facebook.com/
 events/235436560336532/?active_tab=about](https://www.facebook.com/events/235436560336532/?active_tab=about)



MILLE MIGLIA



FOTOS: Mille Miglia



Eine gemütliche Oldtimer-Ausfahrt ist die Mille Miglia sicher nicht. Eher eine Ausdauer-fordern-de Zuverlässigkeitsprüfung, bei der schnell und kompromisslos in vier Tagen von Brescia nach Rom und wieder zurück gefahren wird. Am Straßenrand verfolgen zigtausende von Zuschauern das Spektakel. Zeit zu rasten gibt es kaum und auch die Nächte für die Fahrer sind kurz.

The Mille Miglia is certainly not a cozy classic car tour. Rather an endurance-demanding reliability test, in which contestants drive fast and uncompromising in four days from Brescia to Rome and back. Tens of thousands of spectators watch the spectacle on the roadside. There is hardly any time to rest and the nights for the drivers are also short.

Damals war die Mille Miglia noch ein Rennen, während es heute – was viele immer wieder vergessen – um eine Gleichmäßigkeitsprüfung geht. Das heißt für die einzelnen Etappen gibt es vorgelegte Zeiten, in denen die Fahrzeuge an bestimmten Punkten passieren müssen – wenn nicht gibt es Strafpunkte.

In former times, the Mille Miglia was still a race, while today - which many forget again and again - it has changed to a uniformity test. In other words, there are times specified for the individual stages during which the vehicles have to pass at certain points - if not there are penalty points.



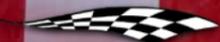
Nicht nur die Länge der Strecke hat es in sich. Auch die vorgegebenen Zeiten, die eingehalten werden müssen, die Zusatzprüfungen und die Fahrzeuge, die aus Begeisterung dem Oldtimer-Tross einfach so folgen werden für manchen zur Herausforderung. Unterwegs trägt die Begeisterung der Zuschauer zur Hochstimmung bei. In allen Ortschaften werden die Oldtimer jubelnd empfangen. Doch Halt: „Der Jubel gilt nicht dir“, erklärt der erfahrene holländische Teilnehmer. „Die Italiener bejubeln das Auto.“

Nevertheless, there are also the quieter moments on the route. Beautiful landscapes are in front of the drivers. In the cities, the teams in the large squares receive euphoria. Whoever drives with the Mille feels like a hero - even if it's only about the cars. The first stage leads via Sirmione at the foot of Lake Garda to Padua. In Verona, the backdrop of the opera and the arena is a first highlight. Late in the evening, the first vehicles arrive in Padua.

Wer schließlich in Brescia ankommt hat ohnehin gewonnen. Nicht alle Fahrzeuge sind den Strapazen unterwegs gewachsen. Nicht alle haben Service-Teams dabei, die in der Nacht mal schnell ein Getriebe austauschen. #Wer schließlich in Brescia ankommt hat ohnehin gewonnen. Nicht alle Fahrzeuge sind den Strapazen unterwegs gewachsen. Nicht alle haben Service-Teams dabei, die in der Nacht mal schnell ein Getriebe austauschen. Den Siegerpokal der Mille Miglia 2018 nahmen Juan Tonconogy und Barbara Ruffini im Alfa Romeo 6C 1500 GS „Testa Fissa“ von 1933 mit nach Hause.

Who finally arrives in Brescia has won anyway. Not all vehicles have grown to the rigors on the road. Not all of them have service teams with them who quickly change gears at night. Whoever arrives in Brescia has won anyway. Not all vehicles have grown to the rigors on the road. Not all of them have service teams with them who quickly change gears at night. Juan Tonconogy and Barbara Ruffini took home the winner's cup of the Mille Miglia 2018 in the 1933 Alfa Romeo 6C 1500 GS „Testa Fissa“.

Lesen Sie mehr | Read more
on Luxury-Cars.TV





Tausende Motorradbegeisterte besuchten am 5. Und 6. Mai die Bike Days der Motorworld Region Stuttgart. Sehen Sie selbst...

Thousands of motorcycle enthusiasts attended the Bike Days at Motorworld Region Stuttgart on May 5 and 6. See for yourself...

GAYLORD GLADIATOR

Mitte der 50-er Jahre erreichte die Fahrzeuginstandsetzung Friedrichshafen (FIF), die Teil des Zeppelin Konzerns wurde, der Auftrag für den Bau eines spektakulären Fahrzeugs. Zwei reiche amerikanische Brüder, Jim und Ed Gaylord, hatten sich zum Ziel gesetzt, einen Sportwagen der Superlative bauen zu lassen. Über ein Jahr lang wurde in Friedrichshafen an einem extrem aufwändigen und kostspieligen Sportwagen gearbeitet: Dem Gaylord Gladiator. Insgesamt wurden nur drei Chassis gefertigt, lediglich eines wurde final karrossiert.

In the mid-fifties, the vehicle repair shop Friedrichshafen (FIF), which became part of the Zeppelin Group, was awarded the contract to build a spectacular vehicle. Two rich American brothers, Jim and Ed Gaylord, had set themselves the goal of building a sports car of superlatives. For more than a year, Friedrichshafen has been working on an extremely expensive and costly sports car: the Gaylord Gladiator. Overall, only three chassis were made, only one was finally fitted with a body.





Zwischen seiner Überführung aus den USA und der offiziellen Präsentation am Bodensee war der Gaylord Gladiator bei der Motorworld untergebracht.

Between his transfer from the US and the official presentation on Lake Constance, the Gaylord Gladiator was accommodated at the Motorworld.

Nach der Fertigstellung des Fahrzeugs im Jahr 1958 ging der Wagen mit samt eines Rolling Chassis in den Privatbesitz der Familie Gaylord über. Das dritte gefertigte Chassis gilt bis heute als verschollen. Nach Restaurationsarbeiten die das Fahrzeug sowie das Rolling Chassis nahezu in seinen Originalzustand versetzten, wurde der perfekt erhaltene Gaylord Gladiator mit samt des Chassis, zahlreichen Ersatzteilen, Konstruktionszeichnungen und weiteren historischen Dokumenten an einen betagten Autosammler aus Arizona verkauft.

Anfang des Jahres 2017 erhielt der Zeppelin Konzern über das Zeppelin Museum Friedrichshafen ein Kaufangebot für das historische Fahrzeug. Ein Glücksfall für den Konzern, da das Fahrzeug viele Jahre im Verborgenen lag und als verschollen galt. „Der Gaylord Gladiator hat für uns als Unternehmen einen unschätzbaren historischen Wert. Mit seiner außergewöhnlichen Verarbeitung und der absoluten Kundenorientierung bei der Anfertigung des Wagens steht der Gaylord auch heute noch für Werte, die den Zeppelin Konzern zu einem führenden Lösungsanbieter in seinen Tätigkeitsbereichen machen“, sagt Peter Gerstmann, Vorstandsvorsitzender der Geschäftsführung der Zeppelin GmbH.

After the completion of the vehicle in 1958, the car went with including a rolling chassis in the private possession of the family Gaylord. The third manufactured chassis is still missing today. After restoring the vehicle and rolling chassis to their original state, the perfectly preserved Gaylord Gladiator, complete with chassis, numerous spare parts, engineering drawings and other historical documents, was sold to an elderly Arizona car collector. At the beginning of 2017, the Zeppelin Group received a purchase offer for the historic vehicle via the Zeppelin Museum Friedrichshafen. A stroke of luck for the group, because the vehicle was hidden for many years and was considered lost. „The Gaylord Gladiator has an invaluable historical value for us as a company. With its exceptional workmanship and absolute customer orientation in the production of the car, the Gaylord still stands for values that make the Zeppelin Group a leading solution provider in its fields of activity,“ says Peter Gerstmann, CEO of Zeppelin GmbH.





Seiner Zeit voraus: Technische Raffinesse kombiniert mit deutscher Wertarbeit

Nicht nur das Design des Gaylord Gladiator welches auf Brooks Stevens – einer wahren Größe im US-Automobildesign – zurückgeht, sondern auch die Technik des Sportwagens sind in Anbetracht des Baujahrs 1957 spektakulär. Neben Annehmlichkeiten wie elektrisch verstellbaren Sitzen, elektrischen Fensterhebern, Servolenkung, Bremskraftverstärker und Klimaanlage, verfügte der Gaylord Gladiator auch über ein Coupé Dach, welches per Knopfdruck vollständig im Kofferraum versenkt werden konnte. Diese Ausstattungselemente waren zu dieser Zeit absolut einzigartig auf dem internationalen Automarkt.

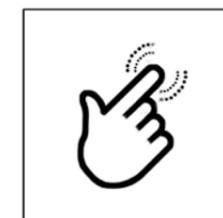
Trotz des aufwändigen Gesamtkonzepts, der vielen Innovationen und der hohen Qualitätsanforderungen stellte sich der Erfolg einer geplanten Kleinserie von 25 Fahrzeugen bei einem Verkaufspreis von 10.000 US-Dollar pro Sportwagen nie ein. Nur eines von 25 geplanten Fahrzeugen wurde jemals fertiggestellt. Schnell erwies sich der kalkulierte Verkaufspreis als unrealistisch, weitere Preis Anpassungen durch weitere Innovationen wie dem Einbau einer Klimaanlage machten das Fahrzeug unerschwinglich. Um wirtschaftlich zu bleiben wurde der Preis zunächst auf 15.000 US-Dollar, dann auf 17.500 US-Dollar nach oben korrigiert. Zum Vergleich: Ein Mercedes 300 SL kostete damals etwa 32.000 DM. Bei einem Kurs von 4,20 DM pro Dollar war der Gaylord Gladiator damit mehr als doppelt so teuer und kostete Mitte der 50-er Jahre umgerechnet etwa 73.500 DM. Als weltweit einzigartiges Fahrzeug ist der Gaylord Gladiator damit nicht nur ein besonderes Unikat der Oldtimerbranche und ein wertvoller Schatz für den Zeppelin Konzern, sondern ein wahres Schmuckstück Friedrichshafener Industriegeschichte.

Ahead of its time: Technical sophistication combined with German workmanship

Not only the design of the Gaylord Gladiator, which goes back to Brooks Stevens - a real big name in US automotive design - but also the sports car's technology are spectacular in view of the year of construction 1957. In addition to amenities such as electrically adjustable seats, power windows, power steering, brake booster and air conditioning, the Gaylord Gladiator also had a coupe roof, which could be sunk at the touch of a button completely in the trunk. These features were absolutely unique on the international car market at that time.

Despite the complex overall concept, the many innovations and the high quality requirements, the success of a planned small series of 25 vehicles at a retail price of \$ 10,000 per sports car never turned up. Only one out of 25 planned vehicles was ever completed. Quick, the calculated retail price proved unrealistic, further price adjustments through further innovations such as the installation of air conditioning made the vehicle unaffordable. To stay economical, the price was initially revised up to \$ 15,000, then \$ 17,500. For comparison, a Mercedes 300 SL cost at that time about 32,000 DM. At a rate of 4.20 DM per dollar, the Gaylord Gladiator was more than twice as expensive and cost in the mid-50s converted about 73,500 DM. As a worldwide unique vehicle is the Gaylord Gladiator not only a unique piece of the classic car industry and a valuable treasure for the Zeppelin Group, but a true gem of Friedrichshafen industrial history.

Lesen Sie mehr | Read more
on [Luxury-Cars.TV](#)



LOUIS ENGINEA'S INDIAN CHIEF VINTAGE

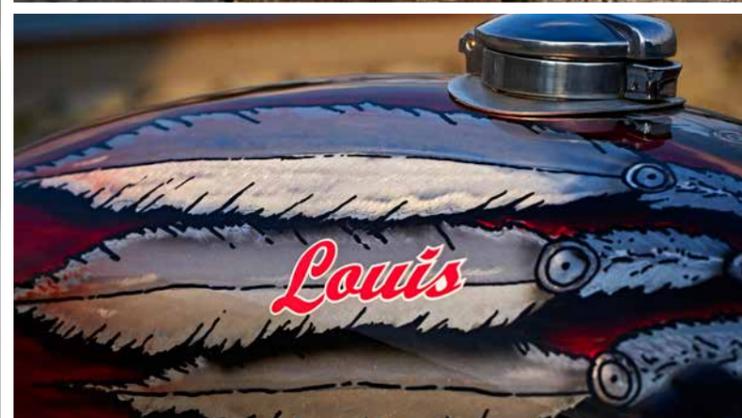




Im September vergangenen Jahres feierte die Louis Engina beim Glemseck 101 ihre große Premiere und fuhr sogleich der Konkurrenz davon. Stuntgirl und Model Mai-Lin Senf siegte auf der umgebauten Indian Chief Vintage beim „Clash of Legends“-Race. 2018 erobert der rote Blitz auch die Show-Bühnen. In Deutschland gewann das Louis Projektbike die Siegartrophäe bei der Custom Show in Dortmund und wurde bei der Messe Berliner Motorrad Tage als „Best Streetbike“ ausgezeichnet. Auch im europäischen Ausland sorgte das Custom-Meisterwerk für Furore und gewann zum Beispiel bei der Motor Bike Expo im italienischen Verona den renommierten Preis „Ferro Dell Anno“ in der Kategorie „Best Professional“. Bei der Swiss Custom in Zürich sicherte sich die Engina den Hauptgewinn: Ein Ticket für die weltweit angesehene Custom Show Emirates in Abu Dhabi. Auf dieser Weltbühne trat das auf der Indian Chief Vintage basierende Louis Bike am vergangenen Wochenende in der „V2 Custom Class“ an – mit einem sensationellen Ergebnis: Die Engina setzte sich gegen den Großteil globaler Customizing-Größen durch und belegte den 2. Rang.

In September last year, Engina had its grand premiere at Glemseck 101 and immediately blew away the competition. Stunt girl and model Mai-Lin Senf rode astride it in the “Clash of Legends” race. Since then Engina has been cleaning up at numerous sprint and design contests and has just achieved a landmark accomplishment – winning a podium place at the Custom Show Emirates in Abu Dhabi. In Germany, it picked up the winning trophy at the Custom Show in Dortmund and won Best Streetbike at the Berliner Motorrad Tage motorcycle show in Berlin. Elsewhere in Europe, the custom masterpiece is also causing quite a stir, winning the prestigious Ferro Dell Anno award at the Motor Bike Expo in Verona, Italy, in the Best Professional category. At the Swiss Custom show in Zürich, Engina secured first prize – giving it a ticket for the internationally acclaimed Custom Show Emirates in Abu Dhabi. On this world stage last weekend, Engina competed in the V2 Custom Class – with a sensational result, taking 2nd place.





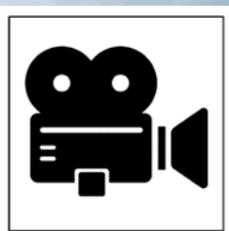
Großen Anteil an diesem Spitzenergebnis hat der Thunder Stroke 111. Der prachtvolle V-Twin ist bei der Indian Chief Vintage und allen anderen Baggern, Cruisern und Touren des ersten amerikanischen Motorradherstellers ein Teil des Gesamtkunstwerks. Louis rückt dieses verchromte Kraftpaket ins Zentrum – daher auch der Name Engina, der sich vom englischen Wort Motor (Engine) ableitet. Der 1,8 Liter große Zweizylinder verbindet wie kein anderer Motor klassischen Look mit modernster Technik. Das typische Design mit auffälligen Stößelstangenrohren und Zylinderkopfgehäusen mit gerippten Lamellen sind eine Hommage an Indian Motoren der 1940er- und 1950er-Jahre und genießt Kultstatus unter den Fans.

Much of the credit for these brilliant results must go to Indian's beautiful-looking Thunder Stroke 111 engine – this magnificent V-twin is definitely an integral part of the overall artistry. Louis has given this chrome power plant pride of place to – hence the name Engina, which is derived from the word engine. The powerful 1.8-litre V-twin is a stunning combination of the classic Indian look and state-of-the-art technology. The distinctive design with eye-catching pushrod tubes and cylinder head covers with angled fins pays homage to the Indian engines of the 1940s and 1950s and enjoys cult status among the fans.



OLDTIMER MESSE

MOTORWORLD Classics BERLIN



Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

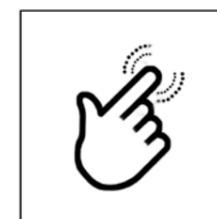
Tap the symbol to see the video



Für den Einsatz bei Sprintrennen schrieb Louis dem beauftragten Motorenspezialist Ulf Penner ins Lastenheft, das Potenzial des drehmomentstarken Dauerläufers voll auszuschöpfen. Mit umfangreichen Optimierungsmaßnahmen wie schärferen Nockenwellen, direkterem Luftdurchsatz, überarbeiteten Zylinderköpfen und neuem Motor-Mapping erzielt der optisch nahezu unangetastete Thunder Stroke 111 ein Leistungsplus von fast 70 Prozent. Den passenden Sound zum 125-PS-Kraftpaket liefert eine neue Krümmeranlage von STParts mit einem offenen Endtopf von Shark.

To give it the power needed to compete in sprint races, Louis brought in the engine specialist Ulf Penner to exploit the full potential of this extremely high torque engine. With a whole range of optimisation measures, such as more aggressive camshafts, more direct airflow, upgraded cylinder heads and new engine mapping, the Thunder Stroke 111 that has been virtually untouched visually now delivers almost 70 per cent more power. A new header from STParts with a Shark silencer makes sure the 125 hp power package also has the sound to match.

Lesen Sie mehr | Read more on Luxury-Cars.TV



5. - 7. OKT 2018

MESSE UNTERM FUNKTURM

Messe Berlin

WWW.MOTORWORLD-CLASSICS.DE



MOTORWORLD
BULLETIN



Getreu des Mottos „alles neu macht der Mai“, wurde der offizielle (Auf-) Baubeginn an der alten Härterei der Motorworld Manufaktur Berlin gefeiert. Das Entkernen der historischen Sheddachhalle ist abgeschlossen und nun steht der Übergang zum „erbau-lichen“ Teil an.

True to the saying „the merry month of May“, the official start of (re)construction was celebrated at the old hardening shop at Motorworld Manufaktur Berlin. The gutting of the historic shed roof hall has been completed, and now it's time to move on to the „edifying“ part.

„Ab jetzt wird aufgebaut“, freut sich Alexander Gregor, Projektleiter der Motorworld Manufaktur Berlin, anlässlich des feierlichen Baubeginns. „In den kommenden Monaten werden wir die alte Härterei der ehemaligen Auto-Union Werke Berlin in das Aushängeschild unserer Motorworld Manufaktur Berlin verwandeln.“ Für diese Perspektive war eine immense Vorarbeit nötig. Denn das abgängige Dach der alten Härterei mit seinen typischen Sheddach-Reitern zeigte unzählige Spuren der Zeit. Planer sowie Handwerker leisteten bis hierher für den Neuaufbau ganze Arbeit.

„From now on we'll be building up,“ says Alexander Gregor, project manager of Motorworld Manufaktur Berlin, on the occasion of the festive begin of construction work. „In the coming months, we will transform the old hardening shop of the former Auto-Union Werke Berlin into the flagship of our Motorworld Manufaktur Berlin.“ This perspective required a great deal of preparatory work. The roof of the old hardening shop with its typical shed pitched ridges showed countless traces of its age. Planners and craftsmen have already done a great deal of rebuilding work.

Mit Liebe zum Detail

Christian Gurbicz, technischer Leiter des Manufaktur-Projektes Berlin, beschreibt die anstehenden konkreten Schritte: „Derzeit sanieren wir die rund 100 Jahre alte Tragstruktur aus massiven Eisenträgern. Wie bei einer Fahrzeugrestauration ist hier Sorgfalt gefragt.“ Die Neueindeckung des weitläufigen Sheddaches wurde bereits beauftragt, unzählige Detailplanungen und Abstimmungen mit den Denkmalbehörden gingen dieser Vergabe voraus. Schließlich wollte bei der besonderen Dachstruktur alles gut bedacht sein – sprichwörtlich. Mit dem Architektenteam AO Architekten & Organisation kam es erfreulich zügig voran. Auch Micha Hagel, der das Projekt seitens der Motorworld Group leitet, ist zuversichtlich: „Wenn jetzt noch das Wetter mitspielt, haben wir hier in der alten Härterei bereits im Sommer ein neues Dach über dem Kopf.“

With attention to detail

Christian Gurbicz, technical director of the Berlin Manufaktur project, describes the specific steps that are to be taken: „We are currently renovating the 100-year-old supporting structure made of massive iron girders. This must be done carefully, just like when restoring a vehicle.“ The work for re-laying the extensive shed roof has already been commissioned following countless detailed plans and agreements with the monument conservation authorities. After all, everything had to be considered down to the smallest detail for the special roof structure. Gratifyingly quick progress was made by the architects' team from AO Architekten & Organisation. Micha Hagel, who is heading the project on behalf of the Motorworld Group, is confident as well: „If the weather plays its part as well, we'll have a new roof over our heads in the old hardening shop this summer.“

Werfen Sie einen Blick auf das denkmalgeschützte Gebäude im Urzustand:
<http://motorworld-manufaktur.de/berlin/lage-raeume/>

Take a look at the listed building in its original state:
<http://motorworld-manufaktur.de/berlin/lage-raeume/>



LAMBORGHINI MARZAL

Eines der Highlights beim Monaco Grand Prix Historique war die Rückkehr des legendären Lamborghini Marzal. Es war der 7. Mai 1967, kurz vor dem Start des Formel 1 Grand Prix von Monte Carlo, als Fürst Rainier III. von Monaco das Rennen auf der legendären Stadtstrecke mit einem ganz besonderen Fahrzeug eröffnete: der Lamborghini Marzal mit seiner fast transparenten Karosserie, vollverglasten Flügeltüren und Sitzen, die mit silberfarbenem Leder bezogen waren, stellte eine außergewöhnliche Automobile Erscheinung dar. Neben Fürst Rainier saß Fürstin Grazia Patrizia von Monaco. Die Fotos der beiden an Bord des Marzal gingen um die Welt und machten dieses Auto, bis heute ein Einzelstück, noch mythischer. Seitdem ist es um den Marzal ruhig geworden, und das Fahrzeug ist vor den Augen der meisten Menschen verborgen geblieben.

One of the highlights of the Monaco Grand Prix Historique was the return of the legendary Lamborghini Marzal. It was May 7, 1967, just before the start of the Formula 1 Grand Prix of Monte Carlo, as Prince Rainier III. from Monaco opened the race on the legendary city route with a very special vehicle: the Lamborghini Marzal with its almost transparent body, full-glazed gullwing doors and seats, which were covered with silver-colored leather, presented an extraordinary automobile appearance. Next to Prince Rainier was Princess Grazia Patrizia from Monaco. The photos of the two aboard the Marzal went around the world and made this car, even today a unique piece and even more mythical. Since then, the run for the Marzal has calmed down and the vehicle has remained hidden from the eyes of the public.





Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



Im Innenraum wurden einige Veränderungen vorgenommen. Das Armaturenbrett ist schmaler, trägt aber weiterhin alle notwendigen Uhren und Schalter. Die beiden Sitze sind durch einen verkleideten Tunnel getrennt. Dieser hat lediglich die Funktion, die Sicht über den Rückspiegel zwischen den Sitzen hindurch nach hinten zu ermöglichen.

Oberhalb der hinteren Radläufe sitzen jeweils große Lufteinlässe, um dem Motor genügend Luft zur Kühlung hinzuzuführen. Die beiden Lufteinlässe an der Seite sind auch etwas größer als bei dem Diablo Coupé. Die Felgen sind in der Wagenfarbe lackiert.

Inside, some changes have been made. The dashboard is narrower, but still carries all the necessary clocks and switches. The two seats are separated by a disguised tunnel. This has only the function to allow the view of the rear-view mirror between the seats backwards.

Above the rear wheel arches, each have large air intakes to add sufficient air to the engine for cooling. The two air inlets on the side are also slightly larger than the Diablo Coupé. The rims are painted in the body color.

Lesen Sie mehr | Read more on **Luxury-Cars.TV**



SZENETREFF ZURÜCK IN DUISBURG!

SCENE MEETING BACK IN DUISBURG!

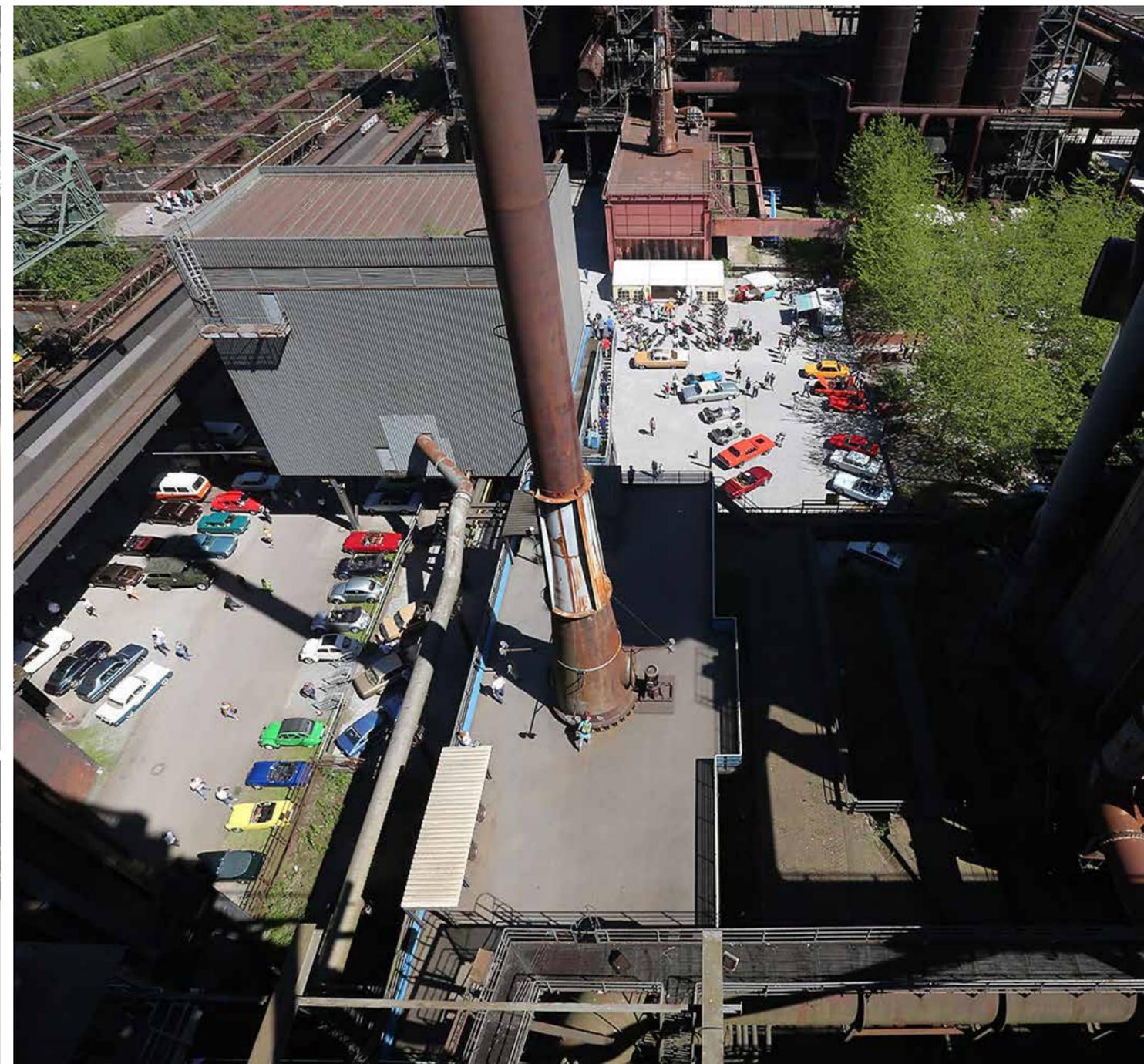


Nach zweijähriger Pause kehrte am 5. und 6. Mai ein beliebtes Oldtimertreffen unter dem neuen Namen „Motorworld HistoriCar“ endlich wieder nach Duisburg zurück.

Bei bestem Wetter trafen sich tausende Petrolheads, Motorsportfreunde und Fans automobilier Leidenschaft in der eindrucksvollen Atmosphäre des Landschaftsparks Duisburg-Nord.

After a two-year break, a popular classic car meeting finally returned to Duisburg on May 5 and 6 under the new name „Motorworld HistoriCar“.

Blessed by superb weather, thousands of petrolheads, motorsport enthusiasts and fans of automotive passion met up in the impressive atmosphere of the Duisburg-Nord landscape park.



Zahlreiche Aussteller zeigten ihre Produkte, Dienstleistungen und einzigartige Sammlerfahrzeuge im faszinierenden Rahmen der industriehistorischen Kulisse. Neben dem vielfältigen Teilemarkt war der exklusive Oldtimerparkplatz für rund 200 Fahrzeuge ein echtes Highlight des beliebten Szene-Treffens, das nun wieder im jährlichen Rhythmus – im wahren Sinne des Wortes – an den Start geht.

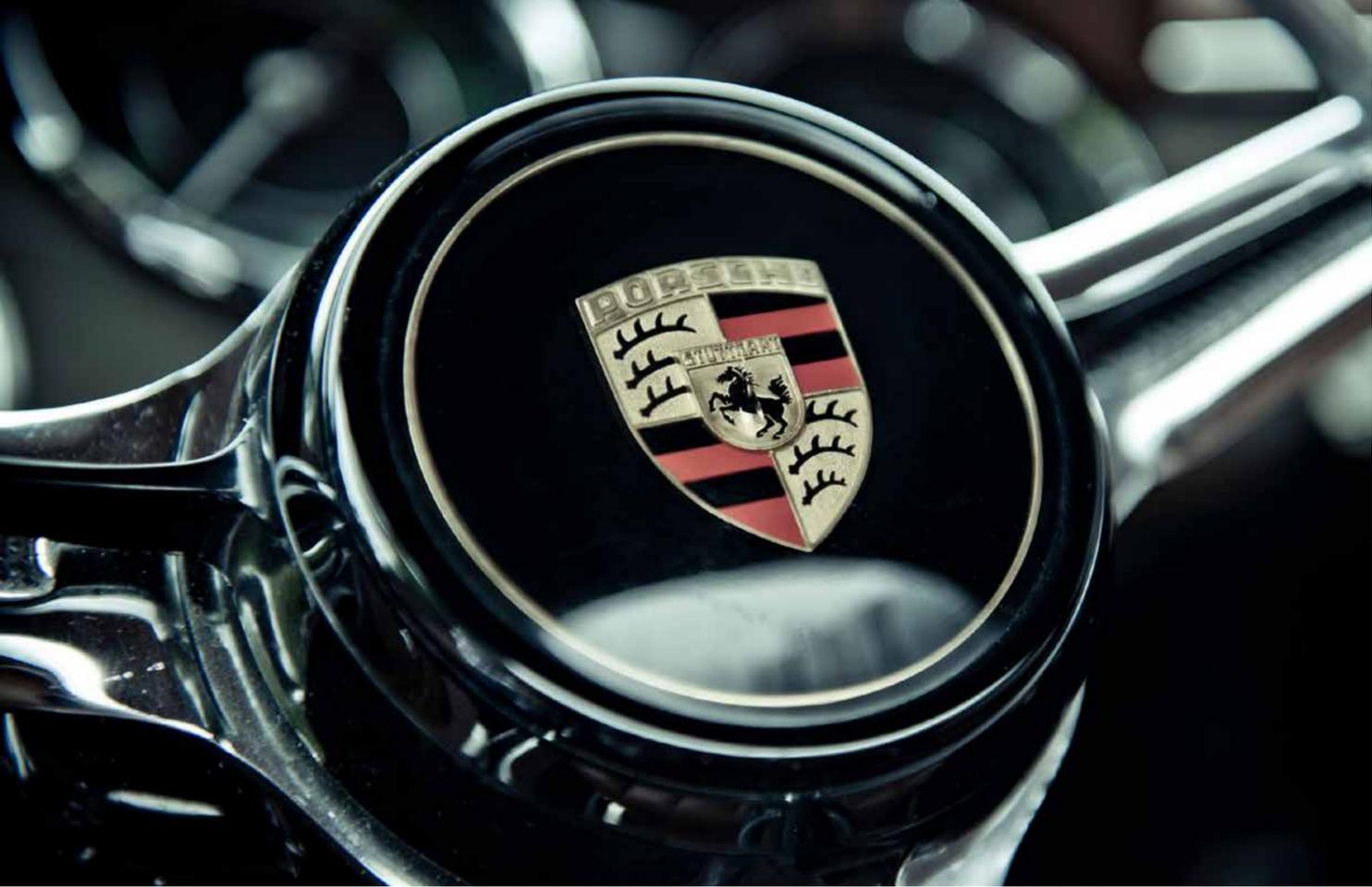
Numerous exhibitors presented their products, services and unique collectors' vehicles in this fascinating historical industrial setting. Alongside the diverse parts market, the exclusive parking area for around 200 classic cars was a real highlight of this popular scene meeting, which will now be taking place again on an annual basis.

Mehr Informationen:
<http://www.motorworld-historicar.de>

For more information, visit
<http://www.motorworld-historicar.de>

70Y PORSCHE STYLE





Wir fahren gen Süden durch den Bundesstaat New York, in Richtung Manhattan. Kalter atlantischer Regen rinnt in kleinen Bächen die Windschutzscheibe hinauf und hämmert gegen das Stoffverdeck. Die verchromten Scheibenwischer des 356 Cabriolets schlagen einen wütenden Rhythmus und markieren unseren gleichmäßigen, aber schnellen Fortschritt.

Die zweistündige Fahrt auf dem Taconic State Parkway führt uns schließlich in die Stadt Rye in Westchester County und von dort in die exklusive Wohnanlage Island Drive. Hier gibt es keine Hausnummern, aber wir müssen in unserem Porsche gerade einmal 100 Meter zurücklegen, um unser berühmtes Ziel zu erreichen. Ein in Kupfer eingefasstes Dachgesims, das über dem Boden zu schweben zu scheint, rückt in unser Blickfeld. Präriegold-Glas in hohen Holzrahmen nimmt eine ganze Wand ein, mit Blick auf einen einfachen Hof. Wir biegen in die Auffahrt ein, das Licht unserer Scheinwerfer wird vom Sprühregen reflektiert.

Driving south through New York State, heading for Manhattan, cold Atlantic rain runs in rivulets up the windscreen and hammers along the taunt canvas roof. Small, be-chromed wipers on a time warp 356 Cabriolet beat a furious metre, marking the rhythm of steady but rapid progress.

The two-hour drive along Taconic State Parkway eventually leads to Rye, in Westchester County, and to the gated community of Island Drive. No house numbers here, but the Porsche travels barely 100 yards before reaching its famous destination. A copper-trimmed fascia looms into view, hovering close to the ground. Prairie Gold glass set high in carved wooden frames runs the length of one wall, overlooking a simple courtyard. The car swings in, its headlights reflected back through the drizzle.





Das Haus von Maximilian E. Hoffman

Dies ist das Haus von Maximilian E. Hoffman, dem Immigranten aus Kriegszeiten, der europäische Sportfahrzeuge nach Amerika brachte. Die Wohnstätte wurde 1955 von Frank Lloyd Wright im Usonian-Stil entworfen und war eines seiner letzten Werke, die er vor seinem Tod im Jahre 1959 erschuf.

Lloyd Wright ist eine Ikone des amerikanischen Designs des 20. Jahrhunderts. Berühmt wurde er für seine Präriehäuser: subtile Gebäude mit leicht abgeschrägten Dächern und großzügigen Dachvorsprüngen. Das Innere ist für gewöhnlich durchgehend offen gestaltet – ein weiterer bahnbrechender Ansatz zu dieser Zeit. All das zog Hoffman in seinen Bann: Er war selbst ein Visionär, fasziniert von mutigem Design und Experimenten.

Hoffman wurde 1904 in Österreich geboren. Sein Vater besaß eine Fahrradfabrik und war vom neu erfundenen Automobil begeistert. Auch der junge Hoffman teilte diese Leidenschaft und leitete schließlich ein Amilcar-Autohaus. Nebenbei verkaufte er exklusive Sportwagen an reiche Österreicher. Doch als ihm die Lage in Europa in den späten 1930er-Jahren zu unsicher wurde, floh er nach Paris und von dort aus ins sichere Amerika.

Er ließ sich in New York nieder und begann, günstigen Schmuck herzustellen. Das Geschäft florierte, sodass er schnell eine Rückkehr zu seinen geliebten Fahrzeugen finanzieren konnte. 1947 gründete er die Hoffman Motor Company und eröffnete einen Autohandel in Manhattans wohlhabender Upper East Side. Hoffman war nicht nur mechanisch begabt, sondern hatte auch ein Auge für natürliche Ästhetik. Er wusste, was gutes Design war, und war ein leidenschaftlicher Sammler von Kunst in jeglicher Form. Im Jahr 1950 zeigte ein Schweizer Journalist namens Max Troesch Hoffman Bilder des ersten Porsche 356 – und dieser bestellte sofort zwei davon.

The house of Maximilian E. Hoffman

This is the house of Maximilian E. Hoffman: the wartime immigrant who brought European sports cars to America. Designed by Frank Lloyd Wright in 1955, the Usonian-style dwelling was one of the last works he created before his death in 1959.

Lloyd Wright was a pillar of 20th Century design in the US, and became known for these 'Prairie' houses: low-profile buildings with gently sloping roofs and generous overhangs. Inside, they were usually open plan, another ground-breaking concept in the period. And all manna from heaven for Hoffman, himself something of a visionary, fascinated and enthralled by bold design and experimentation. Hoffman was born in Austria in 1904. His father owned a bicycle factory and adored the newly invented automobile.

The young Hoffman grew up similarly devoted, eventually running an Amilcar dealership and selectively selling high-end sports cars to wealthy Austrians. But with Europe in turmoil in the late 1930s, he hot-footed it to Paris and from there to the sanctuary of America.

Settling in New York, he began making affordable costume jewellery, quickly growing the business to bankroll a return to his first love: automobiles. In 1947, he founded the Hoffman Motor Company and opened a dealership in Manhattan's affluent Upper East Side. Hoffman was both mechanically adept and a natural aesthete. He knew good design and was an avid collector of art in all its forms. In 1950, a Swiss journalist called Max Troesch showed Hoffman pictures of the first Porsche 356 and he immediately ordered a pair.





Mit Sport eine bessere Zukunft für bedürftige Kinder und Jugendliche schaffen.

Helfen Sie mit einer Spende! Jeder Euro zählt:

Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria
IBAN: DE70 6007 0070 0171 8196 07
BIC: DEUTDE33XXX
Kreditinstitut: Deutsche Bank Stuttgart
www.laureus.de/spenden



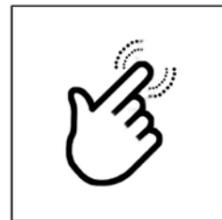
Hoffman: mitverantwortlich für die Entstehung des 356 Speedster

Hoffman war ein großer Verehrer von Porsche und wird für einige ausschlaggebende Momente beim rapiden Wachstum der Marke verantwortlich gemacht, darunter die Entstehung des kultigen 356 Speedster und die Einführung des Porsche-Wappens. Hoffman selbst nahm mit dem 356 an zahlreichen Amateur-Rennen in den USA teil und weckte so das Interesse an den neuen Sportwagen – und das in einer Ära, in der der nationale Stolz ganz den einheimischen V8-Benzinern galt. Obwohl die kompakten deutschen Wagen zu der Zeit genauso viel kosteten wie ein Jaguar, brachte Hoffman dank des einzigartigen Fahrerlebnisses immer mehr 356 an den Mann. „Ich bevorzugte den Lack und die Verarbeitung von Porsche, und das Fahrverhalten war ausgezeichnet“, erzählte Max der Zeitschrift Panorama kurz vor seinem Tod. „Beim Mount Equinox Hillclimb im Jahr 1951 fuhr ich ein Porsche-Cabriolet auf einem Parcours, der gegen Ende über drei Kilometer hinweg mit Schnee bedeckt war. Ich war so schnell, dass Briggs Cunningham behauptete, meine Zeit sei unmöglich zu erreichen. Er zwang die Organisatoren, mich erneut fahren zu lassen.“

Hofman: credited with various key moments in the marque's rise

Hoffman greatly admired Porsche, and is himself credited with various key moments in the marque's rapid rise, including the creation of the iconic 356 Speedster and the introduction of the Porsche crest. Hoffman himself raced the 356 in numerous amateur events around the US, drumming up interest in this burgeoning sports car brand in an era of deep-seated national pride in gas-guzzling home-grown V8s. Though the compact German machines cost as much as Jaguars of the time, Hoffman successfully shifted the 356 in ever bigger numbers based upon its unique driver appeal. "I preferred the Porsche's finish and workmanship, and the car's handling was excellent," Max told Panorama magazine, shortly before his death. "On the 1951 Mount Equinox Hillclimb, I drove a Porsche cabriolet over a course with two miles of snow at the end. I was so fast, Briggs Cunningham claimed my time was impossible and forced the organisers to make me drive it again."

Lesen Sie mehr | Read more on **Luxury-Cars.TV**



Werden Sie Teil einer MOTORWORLD

Sie handeln mit Oldtimern und Sammlerfahrzeugen, suchen eine Werkstattfläche für Restaurierung und Reparatur von Automobilen, oder Flächen für Lifestyle-Shops, mobilitätsaffine Dienstleistungen, Gastronomie?

Dann sichern Sie sich jetzt die attraktivsten Flächen in den neuen Motorworld-Standorten:

MOTORWORLD Köln-Rheinland
MOTORWORLD München
MOTORWORLD Zeche Ewald-Ruhr
MOTORWORLD Mallorca

MOTORWORLD Manufaktur Berlin
MOTORWORLD Manufaktur Metzingen
MOTORWORLD Manufaktur Rüsselsheim Rhein-Main
MOTORWORLD Manufaktur Region Zürich

Erkunden Sie auf YouTube das erfolgreiche Konzept:
Motorworld

MOTORWORLD
RAUM FÜR MOBILE LEIDENSCHAFT

HANDEL & SERVICE: OLDTIMER
LUXUSFAHRZEUGE, SPORTWAGEN
MOTORRÄDER ...

FAHRZEUGMARKT
SHOWROOMS

FACH-WERKSTÄTTEN
SERVICE-BETRIEBE
SPEZIALISTEN

RESTAURANTS
BARS
LOUNGES

GLAS
EINTELLBOXEN

MODE
ACCESSOIRES
& LIFESTYLE

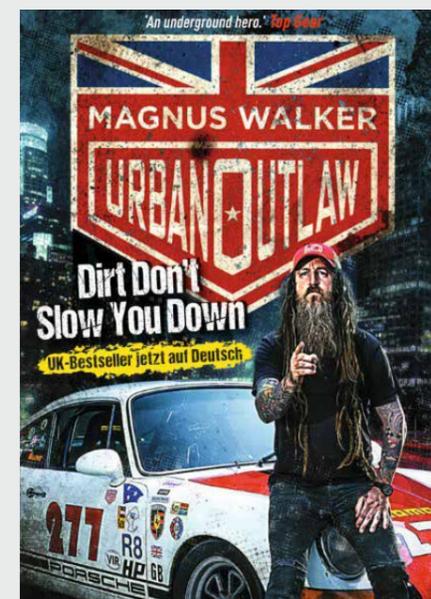
HANDELSFLÄCHEN
SHOPS
DIENSTLEISTER
SERVICE-AGENTUREN



JÜRGEN LEWANDOWSKI'S BÜCHERECKE

DER ETWA ANDERE
PORSCHE-FAN

Als vor ein paar Wochen in Stuttgart die Retro Classic stattfand, waren dort nicht nur tolle Autos und Stände voller Ersatzteile und Devotionalien zu finden, sondern auch am Samstag Hunderte von Menschen vor dem Stand des Delius Klasing-Verlags und in der Halle 4, bei Porsche Classic. Die Menschen warteten auf Magnus Walker, selbsternannter Urban Outlaw, Ex-Mode-Mogul, in Los Angeles beheimateter Unternehmer, Fernsehmoderator, Motivationstrainer und Porsche-Sammler sowie -Customizer. In der Porsche-Szene einer der ganz großen Influencer:



Ein kreatives Energiebündel mit Rastazöpfen und voller Tattoos. Aber was sollen die Äußerlichkeiten: Hier stand ein Individualist voller Empathie, voller Neugierde, zupackend und stets darauf vertrauend, dass es immer gut weitergehen wird. Er drückte mir nach ein paar Sätzen seine Biographie in die Hand, mit Signatur und Mailadresse – Porsche-Afficionados erkennen sich auch ohne große Worte. Rasch war klar, dass das Gespräch hätte länger werden können – aber da standen die Fans und warteten auf

die Widmungen im Buch und Magnus Walker hasst es, Fans zu enttäuschen. Nun sind Biographien mit Vorsicht zu genießen – die Vergangenheit wird oft in die Form gepresst, in der man sein Leben gerne erlebt und gestaltet hätte. Nach der Lektüre hat man einen Briten kennengelernt, der in der Schule keine große Leuchte war; in Los Angeles gestrandet zuerst auf Parkbänken schlief; dann ein erfolgreiches Modelabel aufbaute, anschließend die Halle – in der die Kollektion genäht wurde – als Location für Musik-Videos und später für große Hollywood-Filme vermietete und sich so ein kleines Imperium aufbaute, auf dessen Basis er sich den diversen Porsche-Modellen zuwenden konnte. Und natürlich schuf er auch auf der Elfer-Basis Unikate, die die Porsche Design-Abteilung so nie verlassen hätten. Magnus Walker wurde und ist Kult – sogar Porsche hat sich mittlerweile mit seinen Geschöpfen versöhnt. Ein faszinierendes Leben voller Energie – ein faszinierendes Buch.

Magnus Walker / Martin Roach, *Urban Outlaw*, Delius Klasing-Verlag, € 22,90.

ASTON MARTIN AMR DB11

Mit der Einführung des neuen DB11 AMR, der heute anlässlich der Eröffnung des neuen AMR Performance Centers am Nürburgring vorgestellt wird, hat Aston Martin der DB11-Familie eine neue Dimension von rennerfahrener Dynamik und Leistung gebracht. Der DB11 AMR ersetzt den ausgehenden V12-Motor DB11 als neues Flaggschiff der DB11-Reihe und bietet mehr Leistung, mehr Leistung, verbesserte Fahrdynamik und eine charaktvollere Auspuffnote, zusammen mit einer Reihe von Exterieur- und Interieur-Verbesserungen. Zusammen erschaffen sie einen DB11, der ein lebendigeres Fahrerlebnis bietet, aber dennoch die Reife und mühelose bahnbrechende GT-Leistung bewahrt, für die der originale V12-Motor DB11 zu Recht berühmt ist.

Aston Martin has brought a new dimension of race-inspired dynamism and performance to the DB11 family, with the introduction of the new DB11 AMR, launched today at the opening of the new Nürburgring-based AMR Performance Centre.

Replacing the outgoing V12-engined DB11 as the new flagship of the DB11 range, the DB11 AMR boasts greater power, increased performance, enhanced driving dynamics and a more characterful exhaust note, together with a suite of exterior and interior enhancements. Together they create a DB11 that offers a more vivid driving experience, yet preserves the maturity and effortless continent-crushing GT performance for which the original V12-engined DB11 is rightly renowned.





AMR - inspiriert von dem erfolgreichen Ausdauerprogramm von Aston Martin Racing - setzt neue Maßstäbe in Sachen Leistung für jedes Aston Martin-Modell. Das Performance-Derivat, das 2017 auf dem Genfer Autosalon vorgestellt wurde, hat bereits die Vorgängergeneration Vantage AMR und AMR Pro mit dem mit Spannung erwarteten Rapide AMR ausgeliefert.

Herzstück des DB11 AMR ist Aston Martins Twin-Turbo-5,2-Liter-V12. Bei einer Entwicklung von 630 PS liefert dies dem DB11 AMR zusätzliche 30 PS gegenüber dem ausgehenden DB11 V12 und 127 PS mehr als der V8-Motor DB11. Das Drehmoment bleibt unverändert bei 700 Nm. Eine 0-62mph-Zeit von 3,7 Sekunden ist eine Verbesserung von 0,2 Sekunden gegenüber dem Vorgängermodell, während eine Höchstgeschwindigkeit von 208 Stundenmeilen den DB11 AMR zu einem der schnellsten GT-Autos der Welt und zum schnellsten Modell in Aston Martins aktueller Serie macht.

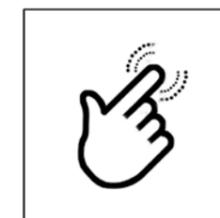
AMR - inspired by Aston Martin Racing's successful endurance programme - pushes the envelope of performance for each model in Aston Martin's range. Launched at the Geneva Motor Show in 2017, the performance derivative has already delivered the previous-generation Vantage AMR and AMR Pro, with the highly-anticipated Rapide AMR forthcoming.

At the heart of the DB11 AMR is Aston Martin's twin-turbocharged 5.2-litre V12. Now developing 630bhp, this gives the DB11 AMR an additional 30bhp compared with the outgoing DB11 V12, and 127bhp more than the V8-engined DB11. Torque remains unchanged at 700Nm. A 0-62mph time of 3.7sec is an improvement of 0.2sec over the outgoing model while a top speed of 208mph makes the DB11 AMR one of the world's swiftest GT cars and the fastest model in Aston Martin's current series production range.

Das Handling des DB11 AMR wurde von Aston Martins erfahrener Dynamik-Team unter der Leitung von Chief Engineer Matt Becker perfektioniert. Ihre Arbeit hat ein größeres Gefühl der Verbindung geliefert, ohne die geschmeidige Fahrt zu beeinträchtigen. Ebenso sorgt eine neue Schaltkalibrierung für das Getriebe und eine etwas mehr gesungliche Auspuffnote dafür, dass der DB11 AMR seinen Charakter deutlicher ausdrückt, wenn der Sport-Modus aktiviert ist.

Striking the perfect balance between excitement and refinement, the handling of DB11 AMR has been refined by Aston Martin's skilled dynamics team, led by Chief Engineer Matt Becker. Their work has delivered a greater sense of connection without harming the supple ride. Similarly, a new shift calibration for the transmission and a slightly more vocal exhaust note ensures the DB11 AMR expresses its character more explicitly when Sport mode is engaged.

Lesen Sie mehr | Read more on Luxury-Cars.TV



GÄNSEHAUTFEELING!

GOOSE BUMPS PURE!



Laureus Sport for Good ist in über 35 Ländern aktiv – so auch in Indien, in der Stadt Jodhpur. Dort gibt es ein Laureus Förderprojekt der ganz besonderen Art: IMAGE unterstützt die Integration von Kindern und Jugendlichen mit Behinderung in die Gesellschaft. Ausgegrenzt, ignoriert, beschimpft und weggejagt werden – das ist in Indien oft Alltag für Kinder mit Handicap.

Doch IMAGE hilft den Kindern mit physischen Behinderungen und ermöglicht es ihnen, kostenlos gemeinsam mit nichtbehinderten Kindern im Internat zu wohnen und die Schule zu besuchen. Das Projekt bietet den Kids ein geschütztes Umfeld, in dem sie sich entwickeln können und lernen, trotz ihrer teils gravierenden Behinderungen ein möglichst selbstständiges Leben zu führen.

Im Projekt mit dabei ist auch die 20-jährige Sharda: Sie erkrankte als Kind an Polio und hat seitdem zwei gelähmte Beine. In der Schule sitzt sie in einem Rollstuhl – mit nach Hause in ihr Dorf und in die überfüllten Busse kann sie ihn aber nicht nehmen. Also kriecht sie mit angewinkelten Beinen und schiebt sich mit den Händen voran, die wegen des heißen Sands in Flipflops stecken. Insgesamt mit drei Bussen muss sie fahren, nur selten helfen ihr andere Menschen die Stufen in den Bus hinauf oder machen einen der beiden Plätze für Behinderte für sie frei. Reisen ist für Menschen mit Handicap in Indien sehr mühsam. Oft genug muss Sharda inmitten der stehenden Menschen auf dem Boden sitzen, während ein- und aussteigende Fahrgäste über sie hinwegsteigen. Häufig fahren die Busse auch einfach an den behinderten Kids vorbei, die an der Haltestelle warten – das Einsteigen dauert den Fahrern zu lange.

Berührungängste abbauen und Toleranz schaffen
Umso großartiger ist die Idee, die die IMAGE-Projektleiterin Sneha Gupta schließlich umsetzt: Ein Cricketmatch zwischen den Busfahrern und den Projektkindern, das dazu beitragen soll, Vorurteile und Berührungängste abzubauen und Toleranz zu schaffen. Und ein Filmregisseur hätte das Drehbuch für das Spiel nicht besser schreiben können: Mit dem vorletzten Wurf dreht das IMAGE-Team das Match und gewinnt gegen die Busfahrer.

Laureus Sport for Good is active in over 35 countries - and in India as well, in the city of Jodhpur. Here, there is a truly special Laureus sponsorship project: IMAGE supports the integration of children and adolescents with disabilities into society. Excluded, ignored, insulted and chased away - this is often an everyday experience for handicapped children in India.

But IMAGE helps children with physical disabilities, and enables them to live and study together with non-disabled children at boarding school free of charge. The project offers the kids a protected environment in which they can develop and learn to lead an independent life despite their sometimes severe disabilities.

20-year-old Sharda is also part of the project: She fell ill with polio as a child, since when both her legs have been paralysed. At school she sits in a wheelchair – but she can't take it home to her village and onto the overcrowded buses. And so she crawls along with her legs bent, pushing her way forwards with her hands in flip-flops because of the hot sand. She has to take a total of three buses, yet only rarely do other people help her up the steps into the bus or let her sit on one of the two places available for the disabled.

Travelling in India is very difficult for people with disabilities. Often enough Sharda has to sit on the floor in the midst of the standing people, while passengers board and disembark by climbing over her. The buses frequently just drive straight past the handicapped youngsters waiting at the bus stop - boarding takes too long for the drivers.

Mitigating a fear of contact and creating tolerance
That makes the idea IMAGE project manager Sneha Gupta is finally putting into practice all the more fantastic: A cricket match between the bus drivers and the project children, intended to help break down prejudices and fears and create tolerance. A film director couldn't have written a better script for the game: With the penultimate throw, the IMAGE team turns the match around and wins against the bus drivers.

FOTOS: Laureus

FOTO: Schmidt-Zuper



Laureus 

**SPORT
- F O R -
GOOD**



Die über 500 Kinder aus den umliegenden Dörfern, die für das Spiel in Bussen nach Jodhpur gebracht wurden, rennen auf das Feld. Janagk Singh, der Kapitän des Teams, wird von der Menge durch das Stadion getragen und erhält zudem die Trophäe als „Man of the Match“.

Noch vor einem Jahr wollte sich Janagk bei einem Tryout für die lokale Cricketmannschaft bewerben und wurde aus eben diesem Stadion geworfen, weil er behindert war – und nun führt er dort sein Team zum Sieg: Gänsehautfeeling pur!

More than 500 children from the surrounding villages, who were brought to Jodhpur in buses for the game, run onto the pitch. Janagk Singh, captain of the team, is carried through the stadium by the crowd and also receives the Man of the Match trophy.

Just one year ago, Janagk wanted to apply for a tryout for the local cricket team, but was kicked out of this very same stadium because he was disabled – and now he is leading his team to victory there: what a goose bump feeling!

„Community Sessions“ von Kindern für Kinder

Das Match verdeutlicht, wie gut das Konzept von IMAGE aufgeht. Und was im Kleinen bei IMAGE begonnen hat, zieht nun immer größere Kreise. Seit zwei Jahren besuchen die behinderten Kinder aus dem Projekt die umliegenden Dörfer und halten „Community Sessions“ mit den dort lebenden Kids ab. Sie erzählen von ihrem Projekt und ihrem Leben, bringen den Kindern Bildung und Hygiene bei und treiben mit ihnen Sport. Es ist beeindruckend, mit welcher Selbstsicherheit und Souveränität die Projekt Kinder mittlerweile ihre Gruppen leiten und ihr Wissen an die Dorfkinder weitergeben.

„Community sessions“ by children for children

The match shows just how well IMAGE's concept is working out. And what began on a small scale at IMAGE is now describing ever larger circles. For two years now, the disabled children from the project have been visiting the surrounding villages and holding community sessions with the youngsters living there. They talk about their project and their lives, teach the children about education and hygiene, and play sports with them. The self-confidence and aplomb with which the project children now lead their groups and pass on their knowledge to the village children is really impressive.

„Anfangs wurde ich von den Kids als ‚Krüppel‘ bezeichnet, inzwischen sprechen sie mich mit ‚Sir‘ an und unterstützen mich bei meinem Unterricht“, erklärt Suresh, der später in die Politik gehen und Bildungsminister werden möchte. Ein großer Traum für einen Jungen mit nur einem Arm in Indien – aber seine Zielstrebigkeit ist inspirierend. Von Unsicherheit oder fehlendem Selbstbewusstsein keine Spur.

„Initially I was called „cripple“ by the kids, now they address me as „Sir“ and help me in the classroom,“ explains Suresh, who later would like to go into politics and become Minister of Education. A huge dream for a boy with only one arm in India – but his determination is inspirational. No trace of insecurity or a lack of self-confidence.

Mit Herz und Verstand

„Educating hearts as well as minds“ steht auf einem Schild in der Schule. Die Herzen ebenso erziehen wie die Köpfe – das schafft IMAGE auf ganz beeindruckende Weise. Besonders berührt das Schicksal von Shyam Lal. Der 20-jährige wurde im Alter von acht Jahren von einem Motorrad angefahren und verlor ein Bein. In der Werkstatt von IMAGE, die gespendete Prothesen recycelt und passende für die Projekt Kinder herstellt, bekommt er nun eine neue Gehhilfe angepasst.

With heart and mind

„Educating hearts as well as minds“ is written on a sign at the school. Educating both hearts and minds – IMAGE manages to do this in a truly impressive manner.

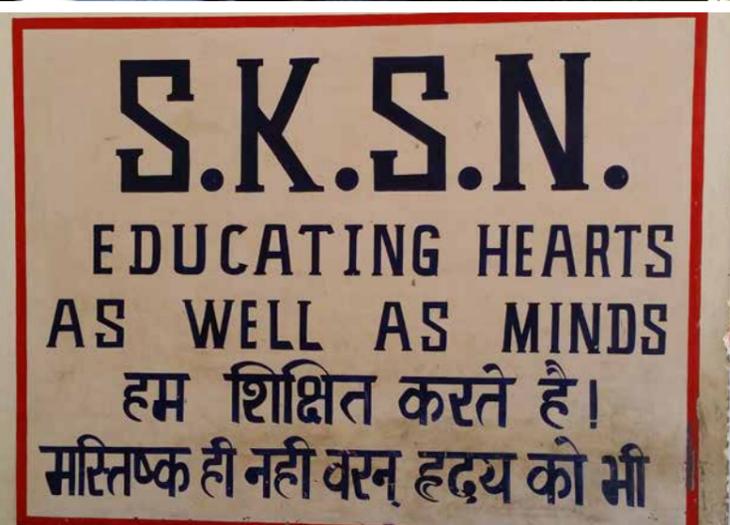
The fate of Shyam Lal is an especially touching one. The 20-year-old was hit by a motorcycle at the age of eight and lost a leg. At the IMAGE workshop, which recycles donated prostheses and produces suitable ones for the project children, he is now being fitted with a new walking aid.

Als er sich sein künstliches Bein umschnallt und das erste Mal wieder auf beiden Beinen steht, breitet sich ein strahlendes Lächeln auf seinem Gesicht aus. Alle in der Werkstatt lächeln unwillkürlich mit. „Ich habe so lange auf mein Bein gewartet. Jetzt ist es endlich da“, sagt er noch, bevor er aus der Werkstatt spaziert.

When he straps on his artificial leg and stands on both legs for the first time, a radiant smile spreads across his face. Everyone in the workshop involuntarily grins as well. „I've waited so long for my leg. Now it's finally here,“ he says before walking out of the workshop.

Solche Momente zeigen, dass die Laureus-Idee aufgeht: Sport kann die Welt verändern. Und wenn es nur die Welt von Sharda, Janagk, Suresh und Shyam Lal ist.

Such moments show that the Laureus idea is working: Sport can change the world. And if it's just the world of Sharda, Janagk, Suresh and Shyam Lal.



Helfen Sie mit!
Spenden auch Sie für die gemeinnützigen Projekte von Laureus Sport for Good

You can help as well!
Make a donation to support the charitable projects run by Laureus Sport for Good

Spendenkonto:
Laureus Sport for Good Foundation Germany,
Austria
IBAN: DE70600700700171819607
BIC: DEUTDESSXXX

Donation account:
Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria
IBAN: DE70600700700171819607
BIC: DEUTDESSXXX
Bank: Deutsche Bank Stuttgart

IDRIS ELBA: GRAND BASEL

Automobil-Liebhaber und mehrfach preisgekrönter Schauspieler Idris Elba erkundet seine „lebenslange Obsession“ für Autos in einem neuen Film für das Grand Basel, der ultimativen Show für automobile Meisterwerke. Grand Basel wird ab September eine globale Tournee starten und der Film bietet eine exklusive visuelle Vorschau.

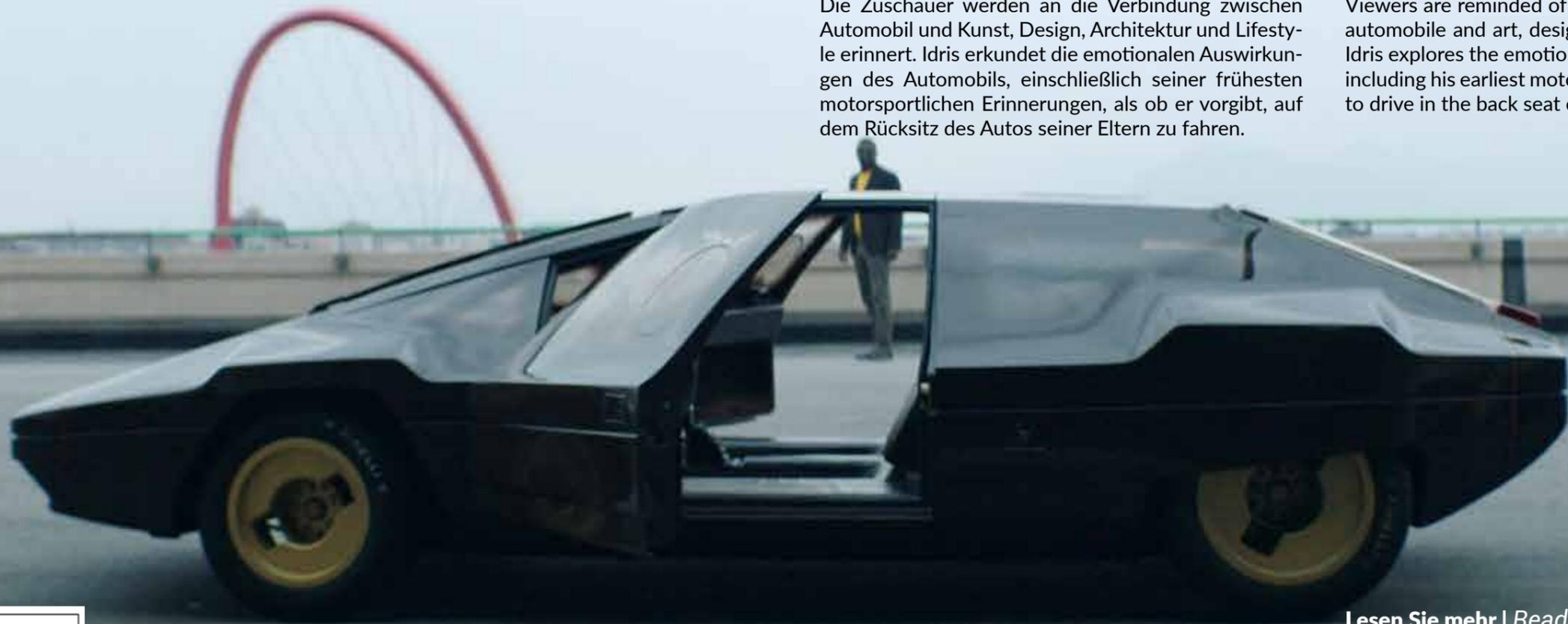
In dem Film erkundet Idris die Eigenschaften eines Autos, das es zu einem Meisterwerk macht, und sucht nach einer Antwort darauf, was einem Auto seine Seele gibt. Das Setting des Films ist von großer Bedeutung, da es in der berühmten Lingotto Automobilfabrik in Turin gedreht wurde.

Die Zuschauer werden an die Verbindung zwischen Automobil und Kunst, Design, Architektur und Lifestyle erinnert. Idris erkundet die emotionalen Auswirkungen des Automobils, einschließlich seiner frühesten motorsportlichen Erinnerungen, als ob er vorgibt, auf dem Rücksitz des Autos seiner Eltern zu fahren.

Automotive aficionado and multi-award winning actor Idris Elba explores his “lifelong obsession” for cars in a new film for Grand Basel, the ultimate show for automotive masterpieces. Grand Basel will commence a global tour starting this September, and the movie provides an exclusive visual preview.

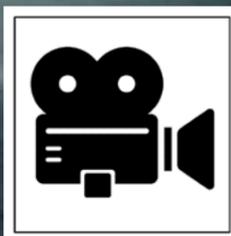
In the film, Idris explores the characteristics of a car that make it a masterpiece and searches for an answer as to what gives a car its soul. The setting of the movie is highly significant, as it was shot inside the iconic Lingotto automobile factory in Turin.

Viewers are reminded of the connection between the automobile and art, design, architecture and lifestyle. Idris explores the emotional impact of the automobile, including his earliest motoring memories of pretending to drive in the back seat of his parents' car.



Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

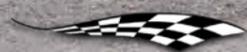
Tap the symbol to see the video



Lesen Sie mehr | Read more on Luxury-Cars.TV



SPEED IS OUR RELIGION



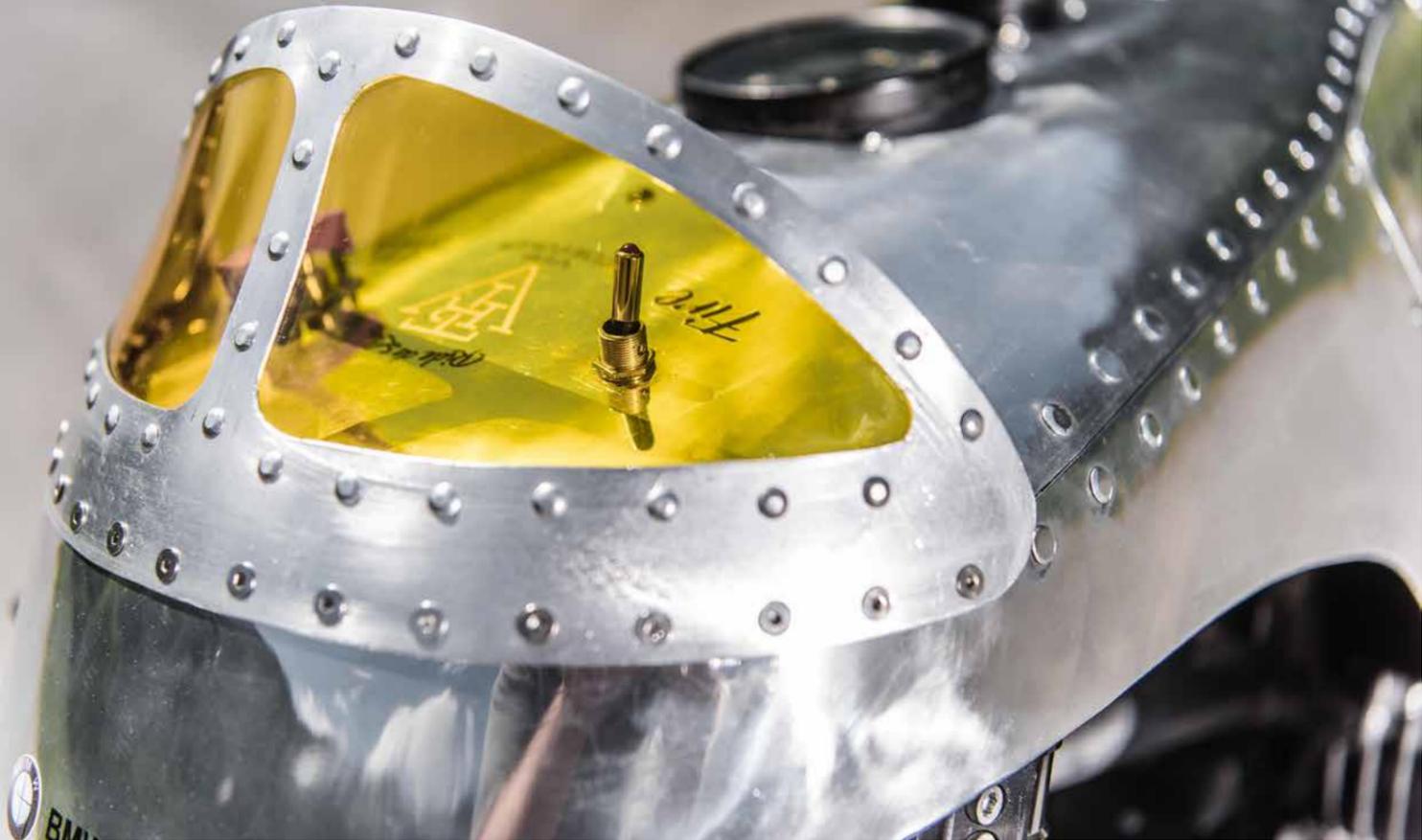


Am 19.05. starteten beim „The Reunion“ Festival in Monza die „Sultans of Sprint“ in die 1/8 Meilen Sprint Saison 2018. Motorrad Fans aus ganz Europa und ihre Custom Sprint Bikes mit luftgekühlten Zweizylindermotoren reisten an, um unter dem Motto „Speed is our Religion“ geradeaus alles zu geben. Bewertet wurden dabei nicht nur Geschwindigkeit, Performance und Power, sondern vor allem auch Stil, Kreativität und Verrücktheit.

Neu bei den „Sultans of Sprint“ ist in diesem Jahr die „Factory Class“, bei denen Hersteller mit Viertakter oder wassergekühlte Motoren an den Start gehen dürfen – die Aufladung der Motoren ist frei und kann aus Turbo, Kompressor, Quickshifter oder NOS-Systemen bestehen. „Wir freuen uns, hier mit zwei Custom Garagen und Umbauten an den Start zu gehen, die unterschiedlicher und ungewöhnlicher nicht sein könnten“, so Christian Pingitzer, Leiter Vermarktungs- und Marketingstrategie Heritage & Customizing bei BMW Motorrad. Die Schweizer Schmiede VTR Customs will mit ihrem „Spitfire“ Bike auf Basis einer BMW R 1200 R Feuer spucken. Krautmotors aus Heidelberg wiederum sorgt für Überraschungen und wechselt zu jedem Rennen den Monocoque der R nineT Pure.

On May 19 at “The Reunion” Festival in Monza, the “Sultans of Sprint” began the 2018 1/8-mile sprint season. Motorcycle fans from all over Europe arrived on their custom sprint bikes with air-cooled two-cylinder engines to give their all under the motto “Speed is our religion.” Besides speed, performance and power was also judged, as well as style, creativity and craziness.

New to the “Sultans of Sprint” this year is the “Factory Class,” where bike makers with four-stroke or water-cooled engines can start – turbo, compressor, quickshifter and NOS engine systems can be charged for free. “We are delighted to be launching two custom garages and conversions here that couldn’t be more different and unusual,” says Christian Pingitzer, Head of Marketing Strategy Heritage & Customizing at BMW Motorrad. The Swiss forge VTR Customs aims to breathe fire with its “Spitfire” bike based on a BMW R 1200 R. Krautmotors from Heidelberg, on the other hand, has caused a stir and is changing the monocoque of the R nineT Pure for every race.



Das spektakuläre „Spitfire“ Monster.

Daniel Weidmann, Inhaber und Geschäftsführer von VTR Motorrad und VTR Customs, und Marcel Brauchli, der maßgeblich am Bau des Motorrads beteiligt ist, treten für BMW Motorrad mit einem wassergekühlten R 1200 R Umbau an. Weidmanns Ziel dabei: „Wir wollen noch radikaler werden und das bisher aufwändigste sowie komplexeste VTR Bike aller Zeiten bauen.“

Die Design-Inspiration für „Spitfire“ liegt in der Hobby-Fliegerei von Daniel begründet. Er fliegt und schraubt an einem Jagdflugzeug der britischen Royal Air Force von 1938. So wird aus der BMW R 1200 R ein komplett in Aluminium gehülltes, Torpedo-ähnliches Monster, das an ein altes Flugzeug erinnert. Die extrem tiefe Linie (Höhe ca. 90 cm) bringt einige technische Herausforderungen mit sich. So wurde der Frontrahmen 20cm verlängert, das Steuerrohr gekürzt und sämtliche Elektronik neu platziert. Motor und Rahmen sind von „Eddie 21“ übernommen worden, mit der die VTR Race Crew 2017 bei der ESSENZA Sprint Serie mit Amelie Mooseder als Werksfahrerin antrat. Auch die Antriebschwinge wurde nicht modifiziert.

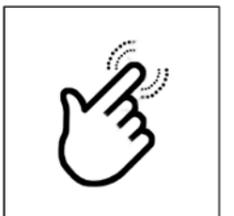
Die Schweizer Art des Customizings zeichnet sich dabei erkennbar durch Präzision und Liebe zum Detail aus. Für ein Höchstmaß an Authentizität wurden Cockpit Instrumente einer original Spitfire aus dem 2. Weltkrieg verbaut, ein Flugzeug Startschalter ist integriert und als weiteres Extra wird – wie bei „Eddie 21“ – ein atemberaubendes „Amy Gimmick“ integriert. Dies wird erstmals in Monza dem Publikum und der Rennfahrerin präsentiert. Alles in allem: Die „Spitfire“ wird spektakulär Flammen aus dem Auspuffrohr spucken.

The spectacular “Spitfire” monster.

Daniel Weidmann, owner and Managing Director of VTR Motorrad and VTR Customs, and Marcel Brauchli, who was significantly involved in the motorcycle's construction, are competing for BMW Motorrad with a water-cooled R 1200 R conversion. Weidmann's goal: “We want to get even more radical and build the most complex VTR bike ever.”

Daniel's hobby of flying provided the inspiration for the design of “Spitfire.” He flies a 1938 Royal Air Force fighter plane, and turned the BMW R 1200 R into a torpedo-like monster sheathed in aluminum, reminiscent of an old aircraft. The very deep line (height approx. 90 cm) invited technical challenges. The front frame was extended by 20cm, the head tube shortened and all electronics repositioned. The engine and frame were taken from “Eddie 21,” the VTR Race Crew's competition from the 2017 ESSENZA Sprint Series with Amelie Mooseder as factory driver. The drive swing arm has also remained unmodified. The Swiss style of customizing is colored by precision and attention to detail. For maximum authenticity, original Spitfire cockpit instruments from the Second World War were used, an aircraft start switch integrated and – as with “Eddie 21” – a breathtaking “Amy Gimmick” the cherry on top. The result will be presented for the first time to the public and the driver in Monza. When all is said and done, the “Spitfire” will shoot spectacular flames from its exhaust pipe.

Lesen Sie mehr | Read more on Luxury-Cars.TV



MOTORWORLD

G R O U P




Seit 2009

REGION STUTTART



Eröffnung 2019

MÜNCHEN



Eröffnung Juni 2018

KÖLN | RHEINLAND



coming soon

ZECH E WALD | RUHR



coming soon

KRESSBRONN | BODENSEE



coming soon

MALLORCA



coming soon

METZINGEN



coming soon

RÜSSELSHEIM | RHEIN-MAIN



coming soon

BERLIN



coming soon

REGION ZÜRICH

MESSEN & EVENTS



Oldtimer Veranstaltung

Duisburg
Mai 2019

HISTORICAR



Oldtimer Messe

Friedrichshafen
25. - 27. Mai 2018

CLASSICS BODENSEE



Oldtimer Veranstaltung

15. + 16. Sept. 2018

OLDTIMERTAGE FÜRSTENTFELD



Oldtimer Messe

4-7. Okt. 2018

CLASSICS BERLIN

Raum für mobile Leidenschaft.



www.motorworld.de