

MOTORWORLD

BULLETIN

Edition 79 / 7. Dezember 2018

79



HISTORY SPEED LIFESTYLE



MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



4



26



32



16



60



70



40

INHALT CONTENT

IMPRESSUM IMPRINT

AUTORETRO BARCELONA

Vom 18. Bis 21. Oktober fand auf dem Messegelände in Barcelona-Montjuic die Oldtimer Messe AutoRetro statt. Auf insgesamt 50.000 Quadratmetern stellten rund 250 Aussteller ihre Schmuckstücke aus, darunter auch Horch 853, Delahaye 135M Hispano Suiza T49, Mercedes Benz 500K Cabriolet oder auch ein Maserati 3500 GT. Mehr als 49.000 Besucher kamen um die Chromjuwelen zu bestaunen.

From 18th to 21st of October the old-timer fair AutoRetro took place on the fairground in Barcelona-Montjuic. On a total of 50,000 square meters, around 250 exhibitors exhibited their jewelery, including the Horch 853, the Delahaye 135M Hispano Suiza T49, the Mercedes Benz 500K Cabriolet or even a Maserati 3500 GT. More than 49,000 visitors came to admire the chrome jewels.

26

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 tägig
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.

TOURISMUSTAG 2018 IN DER / IN THE MOTORWORLD MÜNCHEN

Am 19.11 war der Tourismustag der Landeshauptstadt München zu Gast in den Hallen der Motorworld München. Mit dabei waren alle, die in der Münchner Tourismus-Szene Rang und Namen haben.

Neben den aktuellen Themen wie „Overtourism“ und „Digitalisierung“, wurde insbesondere die Motorworld München vorgestellt. Die rund 470 Vertreter der Branche konnten sich direkt vor Ort von den Baufortschritten der neuen Münchener Attraktion überzeugen.

On 19.11.2018, the Day of Tourism organised by the Bavarian state capital was a guest in the halls of Motorworld München. Everyone with a name and reputation in Munich's tourism scene was there.

Alongside current topics such as overtourism and digitisation, the spotlight shone on Motorworld München itself. Around 470 representatives of the industry were able to see for themselves how the construction work is progressing at Munich's new attraction.

22

RADUNA PADRE FIGLIO

Der Name weist bereits auf die Besonderheiten dieser Rallye hin. Bei der Raduno Padre & Figlio nehmen Teams teil, die aus Vater und Sohn bestehen.

The name already indicates the special features of this rally. At the Raduno Padre & Figlio teams take part, consisting of father and son.

4

- MOTORWORLD Region Stuttgart, ein Projekt der Dünkel 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 Manufaktur Rüsselsheim, ein Projekt der ACTIV-IMMOBILIEN GmbH & Co. KG, Schemmerhofen
- MOTORWORLD Manufaktur Zürich, ein Projekt der MOTORWORLD Group, Schemmerhofen, und Mettler2 Invest AG, Kempthal (CH)
- MOTORWORLD Classics Bodensee, ein Projekt der: Messe Friedrichshafen GmbH

MOTORWORLD, eine Marke der
MOTORWORLD Trademark Management AG.

RADUNA PADRE FIGLIO



FOTOS: Happy Few Racing / Raduna Padre & Filio



» IAA Heritage by
MOTORWORLD

THE MAGIC OF VINTAGE CARS



12.-22. SEPTEMBER 2019
FRANKFURT/MAIN • HALLE 4



Der Name weist bereits auf die Besonderheiten dieser Rallye hin. Bei der Raduno Padre & Figlio nehmen Teams teil, die aus Vater und Sohn bestehen. Das Alter der Söhne ist nicht vorgeschrieben und so kann auch der junge Figlio einen wichtigen Teil auf dem Beifahrersitz einnehmen. Des Weiteren dürfen nur Ferraris an der Rallye teilnehmen. Und damit nicht genug. Von jedem Modell darf nur ein Modell im Feld vorhanden sein.

The name already indicates the special features of this rally. At the Raduno Padre & Figlio teams take part, consisting of father and son. The age of the sons is not prescribed and so the young Figlio can take an important part in the passenger seat. Furthermore, only Ferraris are allowed to participate in the rally. And not enough. Each model may have only one model in the field.



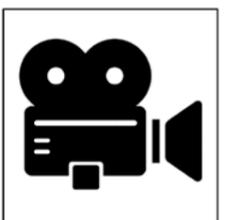


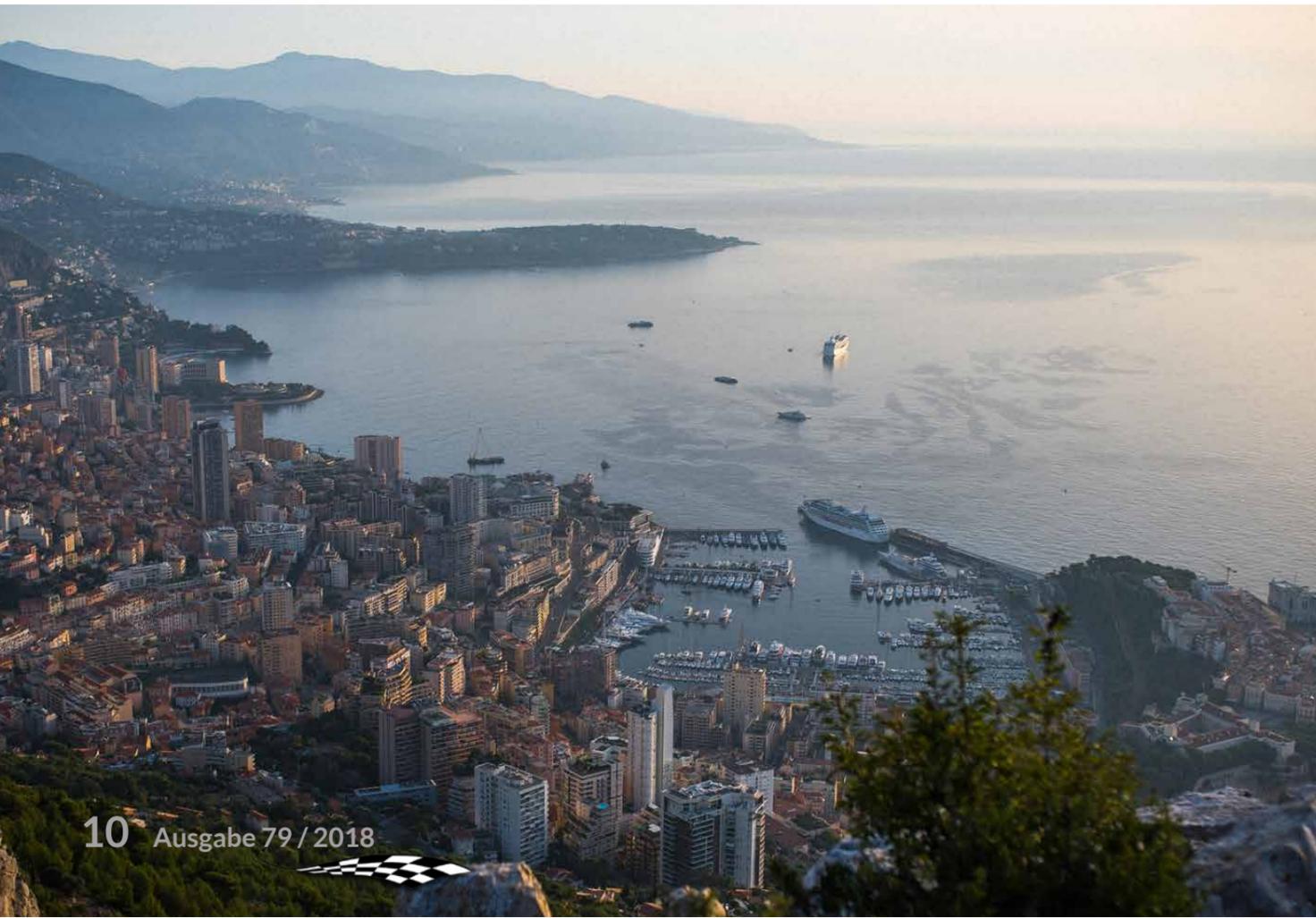
Die Veranstaltung fand 2018 zum dritten Mal statt. Teilnehmer aus ganz Europa, den USA und sogar aus Südafrika kamen an den Start in Monte Carlo. Die Rallye wird von Happy Few Racing organisiert und es gelang dem Veranstalter, in diesem Jahr rund dreißig wirklich außergewöhnliche Fahrzeuge für die Rallye zu gewinnen. Vom Ferrari California Spider Short Wheel Base, über einen Ferrari 250 GT Lusso bis hin zum modernen Ferrari 488 Pista waren wirklich einmalige Modelle im Feld zu sehen.

The event took place in 2018 for the third time. Participants from all over Europe, the USA and even South Africa came to the start in Monte Carlo. The rally is organized by Happy Few Racing and the organizer managed to win around thirty really extraordinary vehicles for the rally this year. From the Ferrari California Spider Short Wheel Base to a Ferrari 250 GT Lusso to the modern Ferrari 488 Pista, truly unique models were on display in the field.

Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video





Es geht bei der Raduno Padre & Figlio nicht um pure Geschwindigkeit, vielmehr müssen Vater und Sohn ein echtes Team bilden und einige Gleichmäßigkeitsprüfungen absolvieren. So haben auch die Söhne auf dem Beifahrersitz einiges zu tun.

The Raduno Padre & Figlio is not about pure speed, but father and son have to form a real team and complete some uniformity tests. So have the sons in the passenger seat a lot to do.



Padre
Figlio

FOTOS: Happy Few Racing / Raduna Padre & Filio

Drei Tage lang geht es in das französische Hinterland rund um Monte Carlo. Unter anderem ging es über den berühmten Col du Turini, der früher auch Teil der Rallye Monte Carlo war. Hier gab es wunderbare Panoramablicke und einige Eindrücke wurden in Bildern festgehalten.

Eine bessere Möglichkeit eine Leidenschaft unter sich zu teilen, gibt es sicherlich für Vater und Sohn nicht. Eine Bindung die sicherlich ein Leben lang hält.

For three days we drive to the French countryside around Monte Carlo. Among other things, it was on the famous Col du Turini, which was formerly part of the Monte Carlo Rally. There were wonderful panoramic views and some impressions were captured in pictures.

A better way to share a passion is certainly not there for father and son. A bond that will surely last a lifetime.

MOTORSPORT
TOTAL.COM



FOTOS: München Tourismus, Fotograf: Klaus Haag



Am 19.11 war der Tourismustag der Landeshauptstadt München zu Gast in den Hallen der Motorworld München. Mit dabei waren alle, die in der Münchner Tourismus-Szene Rang und Namen haben.

Neben den aktuellen Themen wie „Overtourism“ und „Digitalisierung“, wurde insbesondere die Motorworld München vorgestellt. Die rund 470 Vertreter der Branche konnten sich direkt vor Ort von den Baufortschritten der neuen Münchener Attraktion überzeugen:

Auf knapp 60.000 Quadratmeter entsteht dort derzeit ein einzigartiger Treffpunkt für Liebhaber hochwertiger Fahrkultur und zugleich die vielseitigste Eventfläche Münchens.

In München-Freimann wird der Auto- und Motorradliebhaber alles finden, was das Herz begehrt: Exklusiver Fahrzeughandel – von Oldtimer über Premiumfahrzeuge bis hin zu Bikes -, ein umfassendes Spektrum an automobilen Dienstleistern und spezialisierten Werkstätten, Glasboxen um Liebhaberfahrzeuge einzustellen, sowie eine Vielzahl an hochwertigen Accessoires-Shops und Galerien.

On 19.11.2018, the Day of Tourism organised by the Bavarian state capital was a guest in the halls of Motorworld München. Everyone with a name and reputation in Munich's tourism scene was there.

Alongside current topics such as overtourism and digitisation, the spotlight shone on Motorworld München itself. Around 470 representatives of the industry were able to see for themselves how the construction work is progressing at Munich's new attraction.

Covering an area of almost 60,000 square metres, a unique meeting place for lovers of high-quality driving culture is being created at what at the same time is Munich's most versatile event venue.

Car and motorcycle enthusiasts will find everything their hearts desire here in the Freimann district of Munich: exclusive vehicle traders for classic cars through to top-of-the-range vehicles and bikes, a comprehensive spectrum of automotive service providers and specialised workshops, glass boxes for accommodating enthusiasts' vehicles, together with many top quality accessory shops and galleries.



BORGWARD HANSA 1500 RS

Wer im Museum Art and Cars MAC in Singen die neue Ausstellung „Menschen“ besucht, findet im Black Room des Museums ein ganz besonderes automobiles Unikat, das Borgward Hansa 1500 Renncoupé, das einerseits in Bremen nur dreimal gebaut wurde. Diese Exemplar ist das letzte überlebende Fahrzeug dieser Serie und weist eine besonders interessante Geschichte auf. 1953 ging der Borgward mit der Startnummer 41 an den Start der 24 Stunden von Le Mans.

If you visit the new exhibition „Menschen“ in the Museum Art and Cars MAC in Singen, you will find a very special automobile unique in the Black Room of the museum, the Borgward Hansa 1500 race coupe, which was only built three times in Bremen at the time. This specimen is the last surviving vehicle in this series and has a particularly interesting history. In 1953, the Borgward with the start number 41 went to the start of the 24 Hours of Le Mans.





Auf der Basis des Borgward Hansa hatte Borgward eigens für das 24 Stunden Rennen von Le Mans drei baugleiche Renncoupés mit einem aerodynamisch geformten Heck und einem 90 PS Motor konstruiert und gebaut. Der getunte Vierzylindermotor leistete genügend Leistung, um das Fahrzeug auf eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/ h zu bringen. Eines der Borgward Renncoupés verunglückte bereits vor dem eigentlichen Rennen. Das zweite Fahrzeug mit der Startnummer 42 musste bereits nach kurzer Zeit das Rennen wegen technischer Probleme beenden. Leider musste der Borgward mit der Startnummer 41 knapp eine halbe Stunde vor dem Ende des Rennens wegen eines technischen Fehlers aufgeben.

On the basis of the Borgward Hansa Borgward had designed and built specifically for the 24 Hours of Le Mans three identical race coupes with an aerodynamically shaped rear and a 90 hp engine. The tuned four-cylinder engine provided enough power to bring the vehicle to a top speed of 200 km / h. One of the Borgward racing coupes crashed before the actual race. The second car with the bib number 42 had to end the race after a short time due to technical problems. Unfortunately, the Borgward with the start number 41 had to give up just half an hour before the end of the race because of a technical failure.





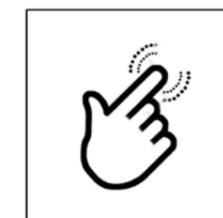
Das Fahrzeug tauchte einige Jahre später bei einem Generalimporteur für Borgward in Schweden auf. Mittlerweile war das Fahrzeug lackiert und in Innenraum mit Teppich ausgekleidet. Der Borgward wird als Limousine gefahren und verunfallt. Danach soll er als Schrottfahrzeug verkauft werden.

Ein Bastler erwirbt den Borgward und baut ihn wieder zu einem Rennfahrzeug um. In dieser Zeit ist der heutige Besitzer Lars-Erik Larson gerade einmal zehn Jahre alt und sieht den Borgward zu ersten mal. Auf Anhieb verliebt er sich in das Fahrzeug und will das Fahrzeug unbedingt irgendwann einmal besitzen. 1974 kann Larson dann den Borgward Hansa 1500 Rennwagen für umgerechnet knappe 300 Euro erwerben, nachdem das Fahrzeug noch einige Umwege genommen hatte.

The vehicle appeared a few years later at a general importer for Borgward in Sweden. Meanwhile, the vehicle was painted and lined in interior with carpet. The Borgward is driven as a sedan and accident. After that he should be sold as a scrap vehicle.

A hobbyist buys the Borgward and rebuilds it into a racing car. At this time, today's owner Lars-Erik Larson is just ten years old and sees the Borgward for the first time. Right from the start, he gets into the vehicle and desperately wants to own the vehicle at some point. In 1974, Larson can then buy the Borgward Hansa 1500 race car for the equivalent of just under 300 euros, after the vehicle had taken a few detours.

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



FOTOS: LeAD



Wie kann ich meine gemeinnützige Organisation oder mein soziales Sportprojekt unternehmerisch weiterentwickeln? Welche attraktiven Pakete kann ich für potentielle Sponsoren und Förderer schnüren? Und wie präsentiere ich meinen Social Impact am überzeugendsten?

How can I develop my non-profit organisation or social sports project in a business-like manner? What attractive packages can I put together for potential sponsors and patrons? And how do I present my social impact most convincingly?

Mit diesen Themen beschäftigten sich die Projektleiter/innen ausgewählter Laureus Förderprojekte im November in Berlin. Bereits zum zweiten Mal stellte leAD – Legacy of Adi Dassler – dafür Räumlichkeiten, Coaches und Kompetenzen zur Verfügung, um die Projektleiter in abwechslungsreichen Workshops konkret in ihrer Arbeit zu unterstützen.

These were the themes addressed in November by the project leaders of selected Laureus funding projects at a meeting held in Berlin. For the second time, leAD – Legacy of Adi Dassler – made premises, coaches and expertise available to support the project leaders in their work during the varied workshops.

leAD ist eine Berliner Gründerplattform, die herausragende Sport Startups in ihrer Finanzierung und Entwicklung coacht. 2017 starteten leAD und Laureus Sport for Good eine Kooperation mit dem Ziel, unternehmerisches Denken in gemeinnützigen Organisationen zu fördern, wie zum Beispiel die Implementierung eines nachhaltigen Finanzierungsmodells und effizienten Organisationsstrukturen.

leAD is a start-up platform based in Berlin which coaches outstanding sports start-ups in financing and development issues. In 2017, leAD and Laureus Sport for Good started a cooperation with the aim of promoting entrepreneurial thought processes in non-profit organisations, such as the implementation of a sustainable financing model and efficient organisational structures.

And so, at the invitation of Laureus Sport for Good, staff from the German nationwide girls' football project Kicking Girls, the Austrian inclusion initiative Wiffzack, and the skateboarding and snowboarding programme HIGH FIVE from Munich, spent three days in Berlin to structurally develop both themselves and their projects, to share ideas, and to learn from one another. In conclusion, they presented the results to an interested audience.

Und so verbrachten Mitarbeiter des deutschlandweiten Mädchenfußballprojektes Kicking Girls, der österreichischen Inklusionsinitiative Wiffzack und dem Münchner Skateboarding- und Snowboardingprogramm HIGH FIVE auf Einladung von Laureus Sport for Good drei Tage in Berlin, um sich persönlich und ihr Projekt strukturell weiterzuentwickeln, sich untereinander auszutauschen, voneinander zu lernen – und das Ergebnis am Ende einem interessierten Publikum zu präsentieren.

What all Laureus projects have in common is the social approach. Through sport and games, disadvantaged children and adolescents are taught values such as team spirit, respect and determination. Values that also help them in everyday life, and later in their professional careers.

Allen Laureus Förderprojekten gemein ist der soziale Ansatz: Über Sport werden bedürftigen Kindern und Jugendlichen spielerisch Werte wie Teamgeist, Respekt und Zielstrebigkeit vermittelt. Werte, die ihnen auch im Alltag und später im Berufsleben helfen.



**SPORT
- F O R -
GOOD**



Doch um mit dem jeweiligen Programm möglichst viele Kinder und Jugendliche erreichen zu können, bedarf es auch Unternehmergeist: Fundraising muss betrieben, Förderer gefunden und die Arbeit kommuniziert werden. Damit tun sich nicht alle sozialen Projekte leicht. Oft fehlt es an Kapazität und an Budget – ein Teufelskreis.

Genau hier setzt Laureus Sport for Good an. Neben der finanziellen Unterstützung steht Laureus den Förderprojekten auch mit Expertise und einem großen Netzwerk zur Seite. Durch die Projektbesuche der prominenten Laureus Botschafter sowie Medienkontakte der Stiftung hilft Laureus auch dabei, die Inhalte und Ziele der Projekte einer breiteren Masse zugänglich zu machen.

Langfristig verfolgt Laureus Sport for Good das Ziel, eine Plattform für jeden zu sein, der sich im Bereich Sport for Development austauschen und engagieren möchte: Ob Förderer, Unternehmer, Privatspender, Volunteer, Wissenschaftler, Sozialpädagoge oder Journalist.

Als Country Patron unterstützt die Motorworld Group seit 2017 Laureus Sport for Good Germany & Austria und ermöglicht so bedürftigen Kindern und Jugendlichen Perspektiven. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns bei unserem sozialen Engagement helfen und an folgendes Konto spenden:

But in order to be able to reach as many children and adolescents as possible with the respective programme, entrepreneurial spirit is also required: fundraising must take place, sponsors have to be found, and the work has to be communicated. These activities can be overwhelming for the social projects. The capacity and budget is often lacking – a vicious circle.

This is where Laureus Sport for Good comes in. Alongside financial support, Laureus also assists the projects with its expertise and a large network. Through the project visits of the prominent Laureus ambassadors, as well as the foundation's media contacts, Laureus also helps to make the contents and goals of the projects accessible to a broader audience.

The long-term goal of Laureus Sport for Good is to serve as a platform for everyone who wants to share ideas and get involved in the field of Sport for Development, whether as patron, entrepreneur, private donor, volunteer, scientist, social education worker or journalist.

The Motorworld Group has been supporting Laureus Sport for Good Germany & Austria as Country Patron since 2017, and in doing so helps to create new perspectives for disadvantaged children and adolescents. We would really appreciate it if you would help us in our social commitment and make a donation.

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
Kreditinstitut: Deutsche Bank Stuttgart

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

AUTO RETRO BARCELONA

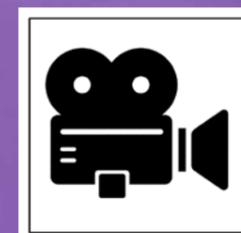
Vom 18. Bis 21. Oktober fand auf dem Messegelände in Barcelona-Montjuic die Oldtimer Messe AutoRetro statt. Auf insgesamt 50.000 Quadratmetern stellten rund 250 Aussteller ihre Schmuckstücke aus, darunter auch Horch 853, Delahaye 135M Hispano Suiza T49, Mercedes Benz 500K Cabriolet oder auch ein Maserati 3500 GT. Mehr als 49.000 Besucher kamen um die Chromjuwelen zu bestaunen.

From 18th to 21st of October the old-timer fair AutoRetro took place on the fairground in Barcelona-Montjuic. On a total of 50,000 square meters, around 250 exhibitors exhibited their jewelery, including the Horch 853, the Delahaye 135M Hispano Suiza T49, the Mercedes Benz 500K Cabriolet or even a Maserati 3500 GT. More than 49,000 visitors came to admire the chrome jewels.



Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



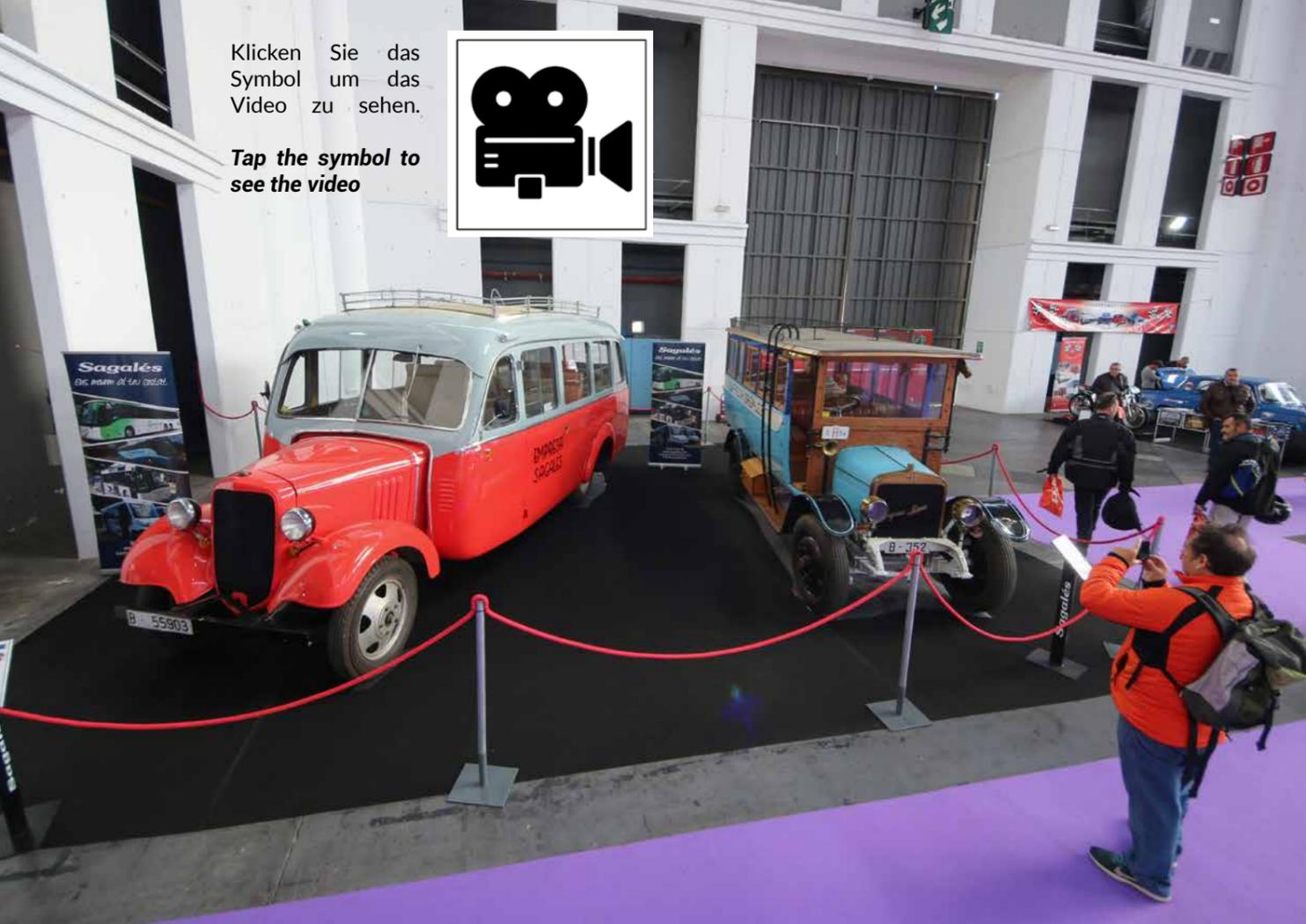
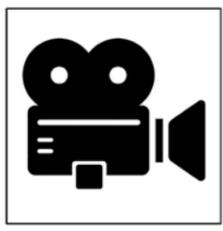


Natürlich standen vor allem die spanischen Automarken im Vordergrund und wurden bei zahlreichen Sonderausstellungen dem Publikum präsentiert, wie zum Beispiel eine Sonderfläche, die dem Seat 1400 gewidmet war. Auch besonderen Kleinstwagen war eine Ausstellung gewidmet, wie dem PTV 250, Baujahr 1956 und dem Biscuter 200 A Zapatilla von 1958.

Of course, the Spanish car brands were in the foreground and were presented to the public at numerous special exhibitions, such as a special area dedicated to the Seat 1400. Special miniature cars were also dedicated to an exhibition such as the PTV 250, built in 1956 and the Biscuter 200 A Zapatilla from 1958.

Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



Von der ehemaligen spanischen Marke Hispano Suiza waren einige Nutzfahrzeuge und seltene historische Feuerwehren zu sehen. Natürlich durfte die Marke Pegaso nicht fehlen. Rund um den Peago platziert, fanden sich auf der AutoRetro einige Unikate, die wir in Deutschland gar nicht kennen. Alle Fahrzeuge haben eines gemeinsam, sie wurden alle von Pedro Serra gestaltet, einem spanischen Karosserie Designer aus Barcelona. Darunter eine Citroen Dyane, die eher einem Alfa Romeo ähnelt, der keilförmige Dodge Serra Boulevard MM30 aus den 70er Jahren, der MG Crazy, basierend auf dem MG Midget und ein Kleinstfahrzeug von Biscuter.

From the former Spanish brand Hispano Suiza were some commercial vehicles and rare historic fire departments to see. Of course, the brand Pegaso was not missing. Placed around the Peago, found on the AutoRetro some unique items that we do not know in Germany. All vehicles have one thing in common; they were all designed by Pedro Serra, a Spanish body designer from Barcelona. Including a Citroen Dyane, which is more like an Alfa Romeo, the wedge-shaped Dodge Serra Boulevard MM30 from the 70s, the MG Crazy, based on the MG Midget and a small vehicle from Biscuter.

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



LA CARRERA PANAMERICANA

Anfang Oktober 2018 begaben sich zahlreiche Teams mit ihren zwischen 1940 und 1972 gebauten Klassikern in Mexiko auf die Spuren der einst wohl härtesten Rallye der Welt - der La Carrera Panamericana. Auf einer 3000 Kilometer langen Strecke fahren die Teams mit einer ungefähren Durchschnittsgeschwindigkeit von bis zu 180 km/h durch Mexiko.

At the beginning of October 2018, numerous teams with their classics built between 1940 and 1972 in Mexico went in search of what was once the world's toughest rally - the La Carrera Panamericana. Over a distance of 3000 kilometers, the teams drive through Mexico at an average speed of up to 180 km / h.

FOTOS: La Panamericana





Flächen in der MOTORWORLD Köln zu vermieten

Glasboxen

Werden Sie Teil der MOTORWORLD Köln und mieten Sie für Ihr Fahrzeug eine Glaseinstellbox in der Michael Schumacher Halle.

Büroflächen

Im Obergeschoss in der Größenordnung von ca. 21,0 qm bis zu ca. 297,0 qm

Gastronomiefläche

Fläche von ca. 295,0 qm im Erdgeschoss mit direkt angrenzender Außenterrasse

Handelsflächen

Nur noch wenige Handelsflächen von bis zu ca. 180,0 qm und Shopflächen von ca. 30,0 qm

Bitte rufen Sie uns in der MOTORWORLD Köln an, gerne informieren wir Sie über die Details.

Ihre Ansprechpartnerin:

Jutta Müllers. Tel. +49 (0)221 27 78 80-11, muellers@motorworld.de

Die traditionelle Rallye wurde 1950 ins Leben gerufen. Sie folgte der Route der Panamericana, einer Schnellstraße die Nord- und Südamerika über mehrere Tausend Kilometer verbindet. Es war ein echtes Rennen und entsprechend gefährlich, den Leitplanken oder Sicherheits-Auslaufzonen gab es damals nicht. Sehr schnell bekam die Panamericana einen gefürchteten Ruf, denn es passierten immer häufiger tödliche Unfälle. Daher wurde das Rennen ab 1954 verboten und fand erst einmal nicht mehr statt.

The traditional rally was launched in 1950. She followed the route of the Panamericana, a freeway that connects North and South America over several thousand kilometers. It was a real race and accordingly dangerous, the guardrails or security run-off zones did not exist then. Very quickly, the Panamericana got a dreaded reputation, because it happened more often fatal accidents. Therefore, the race was banned from 1954 and did not take place once again.

MOTORWORLD Classics

B O D E N S E E

2019

10. - 12. MAI

MESSE FRIEDRICHSHAFEN



36 Ausgabe 79/2018
WWW.MOTORWORLD-CLASSICS-BODENSEE.DE



Erst 1988 wurde die neue Auflage der La Carrera Panamericana wieder ins Leben gerufen. Die Neuauflage ist als Oldtimer Rennen auferlegt worden. Die Sicherheitsmaßnahmen wurden zwar erhöht, aber wer nun denkt, dass es sich um eine nette kleine Ausfahrt durch Mexiko handelt, liegt falsch. Noch immer ist die Panamericana ein echtes Rennen. Lediglich die Auflagen für die Teilnahme sind wesentlich strenger. Die Fahrzeuge müssen gewisse Sicherheitsvoraussetzungen wie Überrollbügel, Schalensitze und doppelte Haubensicherungen besitzen. Fahrer und Beifahrer benötigen Feuerfeste Rennanzüge, Helme und eine Kette mit ihrer Blutgruppe. Mehrere Ärzteteams folgen dem Feld. Und dennoch gibt es jedes Jahr immer wieder schwere Unfälle, denn die Strecke setzt echtes fahrerisches Können voraus. Zwar sind die Strecken für den öffentlichen Verkehr gesperrt, aber der Belag der Straßen ist nicht immer auf die Geschwindigkeit der Fahrzeuge ausgelegt. Schnell verliert man an einer Kuppel die Haftung und fährt anstatt in die Kurve weiter geradeaus in tiefe Abgründe.

Only in 1988, the new edition of the La Carrera Panamericana was re-launched. The new edition has been imposed as a vintage car race. The security measures have been increased, but who thinks that this is a nice keline trip through Mexico, is wrong. The Panamericana is still a real race. Only the requirements for participation are much stricter. The vehicles must have certain safety requirements such as roll bars, bucket seats and double hood locks. Driver and passenger need refractory racing suits, helmets and a chain with their blood type. Several medical teams follow the field. And yet there are always serious accidents every year, because the track requires real driving skills. Although the routes are closed to public transport, the pavement of the roads is not always designed for the speed of the vehicles. Quickly loses the liability at a dome and drives instead into the curve straight ahead into deep abysses.

MOTORWORLD
BULLETIN



Im Vorfeld proklamierte der Veranstalter, dass der touristische Aspekt in diesem Jahr mehr im Vordergrund rücken würde. Man hätte die Strecken extra so gewählt, dass sich die Teams traumhafte Städte und Landschaften sehen konnten.

Begonnen hatte die Rallye auf dem Hauptplatz in Oaxaca de Juarez vor der Kirche von Santo Domingo. Am ersten Tag der Rallye durften alle Fahrer erst einmal eine Runde auf der Rennstrecke von Hermanos Rodriguez drehen. Diese Ehrenrunde fand vor dem eigentlichen F1 Start statt.

In advance, the organizers proclaimed that the tourist aspect would be more prominent this year. One would have chosen the routes extra so that the teams could see beautiful cities and landscapes.

The rally started in the main square in Oaxaca de Juarez in front of the church of Santo Domingo. On the first day of the rally, all drivers were allowed to make a lap on the track of Hermanos Rodriguez. This lap of honor took place before the actual F1 start.

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





ROB WALKER CENTENARY FESTIVAL





Am 21. Oktober 2018 fand im britischen Dorking/Surrey ein ganz besonderes Jubiläumstreffen statt. Alle neun Rennfahrzeuge aus dem Formel 1 Rennstall Rob Walker wurden bei einer Parade gezeigt. Rob Walker, einer der Erben der Johnny Walker Whiskey Familie baute 1947 in Pippbrook bei Surrey in einer kleinen Tankstellen Garage seinen eigenen Rennstall auf. Das Rob Walker Rennteam baute keine eigenen Rennfahrzeuge, sondern kaufte die Boliden bei Lotus, Cooper oder Connaught und modifizierte die Fahrzeuge in ihrer Werkstatt, bevor sie ins Rennen geschickt wurden.

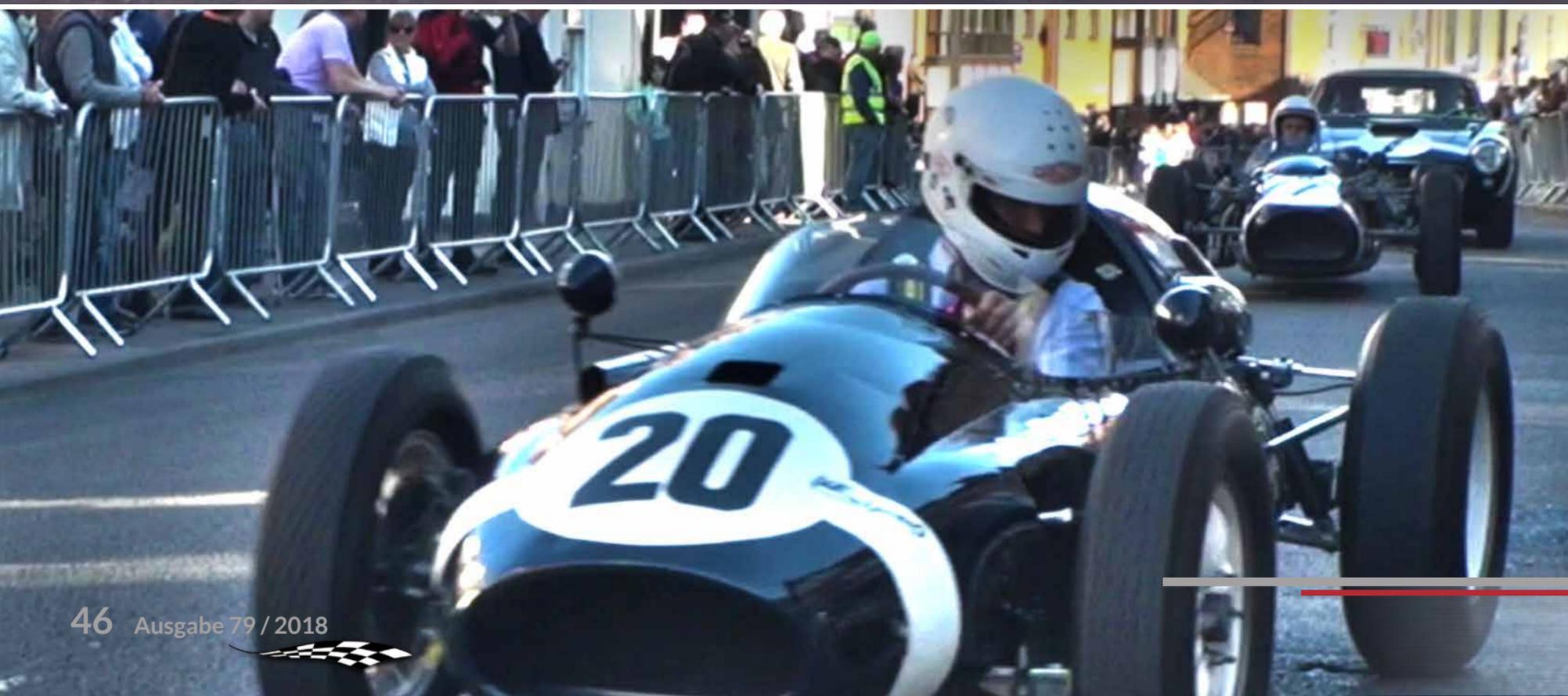
On October 21, 2018, a very special anniversary meeting was held in Dorking / Surrey, UK. All nine racing cars from Formula 1 racing team Rob Walker were shown in a parade. Rob Walker, one of the heirs of the Johnny Walker Whiskey family, built his own racing team in 1947 in Pippbrook near Surrey in a small gas station garage. The Rob Walker racing team did not build their own racing cars, but bought the cars at Lotus, Cooper or Connaught and modified the vehicles in their workshop before they were sent into the race.





Die neun Rob Walker Rennfahrzeuge, die an der Parade teilnahmen, waren der Cooper T43 mit dem Stirling Moss 1958 den ersten Sieg in der F1 für das Team einfuhr und der Lotus 18 Climax von 1961, mit dem Stirling Moss den Sieg in Monte Carlo holte. Ebenfalls von Moss gefahren wurde der innovative Fergusson P99 von 1961, dem ersten vierradgetriebenen F1 Rennwagen, mit dem der Gold Cup in Oulton Park gewonnen wurde. Der Walker Rennstall war auch der erste Rennstall, der einen 4x4 Rennwagen an den Start eines Rennens brachte. Rob Walker's eigener Ferrari 250 GT SWB, mit dem Stirling Moss einst in Goodwood ein Rennen fuhr und Walker's Delage S15 von 1927.

The nine Rob Walker racing cars that participated in the parade were the Cooper T43 with the Stirling Moss's first victory in the F1 for the team in 1958 and the 1961 Lotus 18 Climax, which struck Stirling Moss in Monte Carlo. Also driven by Moss was the innovative Fergusson P99 from 1961, the first four-wheel drive F1 race car, with which the Gold Cup was won in Oulton Park. The Walker racing team was also the first racing team to bring a 4x4 racing car to the start of a race. Rob Walker's own Ferrari 250 GT SWB, with which Stirling Moss once raced at Goodwood and Walker's Delage S15 from 1927.



Rob Walker's Rennteam holte zwischen 1958 und 1968 neun Grand Prix Siege nach Hause. Der letzte Sieg war 1968 beim British Grand Prix. Bis heute gilt das Team als erfolgreichstes Privatteam. Unter anderen fuhren auch Graham Hill, Jack Brabham und Mike Hailwood für das Team. Walker führte das Rennteam mit John Surtees noch bis 1974 weiter. 2002 starb Rob Walker mit 84 Jahren.

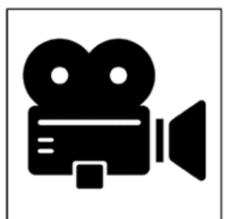
Das Rob Walker Centenary Festival konnte Dank der heutigen Besitzer der legendären Rennfahrzeuge ausgerichtet werden. Alle Besitzer waren bereit, ihre Fahrzeuge zu diesem Event zu bringen. Walkers's Sohn Robbie und der Sohn von Sir Jack Brabham, David Brabham, richteten den Event mit aus.

Rob Walker's racing team took home nine Grand Prix victories between 1958 and 1968. The last victory was in 1968 at the British Grand Prix. To date, the team is considered the most successful private team. Among others, Graham Hill, Jack Brabham and Mike Hailwood rode for the team. Walker continued the racing team with John Surtees until 1974. Rob Walker died in 2002 at the age of 84.

The Rob Walker Centenary Festival was hosted thanks to the current owners of the legendary racing cars. All owners were ready to bring their vehicles to this event. Walkers's son Robbie and son of Sir Jack Brabham, David Brabham, hosted the event.

Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



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 Region Stuttgart
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**

**DIENSTLEISTER
SERVICE-AGENTUREN**

**HANDELSFLÄCHEN
SHOPS**



JÜRGEN LEWANDOWSKI'S BÜCHERECKE

**FREIHEIT BEIM KLANG
DER MOTOREN**

Wer diese Seite intensiver verfolgt, hat wahrscheinlich erkannt, dass das Herz des Autors an den Büchern hängt, die sich mit besonderen Fahrzeugen, mit außergewöhnlichen Menschen beschäftigen. Es dürfen gerne Themen sein, die sich nahezu vergessenen Geschichten widmen – denn nur so werden diese Geschichten vor dem Vergessen gerettet. Einer dieser Männer, der Geschichten rettet, ist Michael Schmitt, der bereits das preisgekrönte Buch über die Krähberg-Rennen von 1911 bis 1993 geschrieben hat.



Und nun hat Schmitt die Erinnerungen des Darmstädter Rennfahrers Albert Pfuhl verfasst – und sich dabei mit einem Privatier beschäftigt, der – so der Journalist Rainer Braun – „den Motorsport stets mit jener fast unverschämten Lockerheit lebte, die bei jedem Ehrgeizling Kopfschütteln auslöste und stets nur dort fuhr, wo es ihm gefiel.“ Dass führte dazu, dass Pfuhl zwischen 1953 und 1985 in mehr als 70 Ländern Motorradrennen,

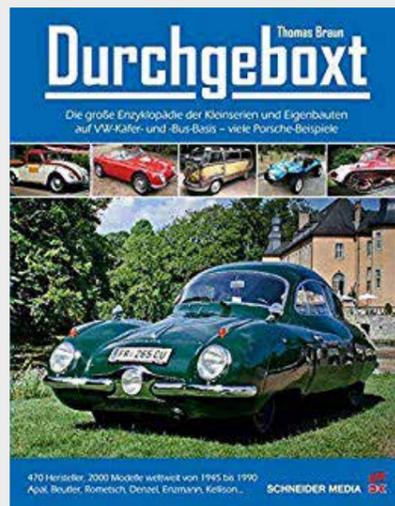
Rallyes und Autorennen bestritt. Pfuhl dazu: „Das sind Erlebnisse, die schwerer wiegen als alle Titel.“

Und er bewegte in dieser Zeit edelste PS-Geräte: Vom Ferrari 250 GT SWB über Porsche Carrera 6, 908 und 917 bis hin zu allen AMG-Varianten vom 280 SE bis zum 450 SLC mit denen es weltweit an Langstrecken-Rallyes teilnahm. Ein faszinierendes Buch aus Zeiten, die heute nicht mehr vorstellbar sind. In kleinster Stückzahl zu einem mehr als fairen Preis gedruckt – da muss man zugreifen.

[Michael Schmitt, Meine Freiheit beim Klang der Motoren, Die Lebensgeschichte des Rennfahrers Albert Pfuhl, Verlag Michael Schmitt, 25,- Euro.](#)

Zu bestellen über:
[Michael Schmitt](#)
[Friedhofsweg 4](#)
[64760 Oberzent - Beerfelden](#)
michael.schmitt3@gmx.net

Auch wenn man sich seit Jahrzehnten mit dem Thema Automobilbuch beschäftigt und glaubt, nahezu alles bereits einmal gesehen zu haben, überraschen einen die kleineren Verlage immer wieder mit Neuigkeiten, die begeistern. So muss man erst einmal auf den Gedanken kommen, in jahrelanger (jahrzehntelanger?) Arbeit rund 1300 Fahrzeuge, die weltweit auf der Basis von VW-Käfer- und VW-Bus-Modellen bei etwa 550 Herstellern gebaut wurden, zusammenzutragen. Und das Ganze dann noch mit vielen Porsche-Beispielen zu ergänzen. Thomas Braun – der übrigens Ur- und Frühgeschichte, Numismatik und Betriebswirtschaftslehre studierte – ist der Mann, der dieses Mammutwerk mit 448 Seiten Umfang und 1750 größtenteils bislang unveröffentlichten Aufnahmen von mehr als 1300 verschiedenen Modellen zusammen trug.



Natürlich reicht der hier zur Verfügung stehende Platz nicht, um auch nur ansatzweise die Fülle der Fahrzeuge zu beschreiben – lassen wir es beim Etziner Holz-Bus, der 1951 in der DDR auf der Basis eines Kübelwagen-Fahrgestells von 1943 entstand. Mit hoher handwerklicher Qualität wurde hier aus Buchenholz die Kopie eines VW-Transporters gebaut. Schön auch das 1970 in Rhodesien gebaute Sakal-Coupé auf der Basis eines Volkswagens mit einem 1,6-Liter-Boxermotor im Heck – der Eigenbau von Stanislaw Tatar. Und so blättert man sich stundenlang durch dieses gewichtige Werk und beginnt zu ahnen, wie viele Menschen auf der ganzen Welt Lust und Laune hatten und haben, sich ihre ganz eigenen Fahrzeuge zu bauen.

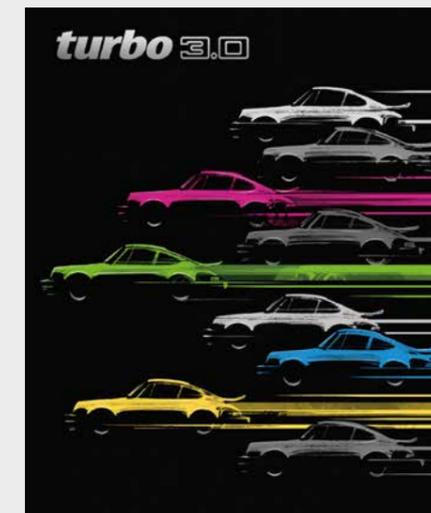
Thomas Braun, Durchgeboxt – die große Enzyklopädie der Kleinserien und Eigenbauten auf VW-Käfer- und -Bus-Basis, Schneider Media, 59,90 Euro.

Vor zwei Jahren hat Roy Snodgrass die ultimative Porsche Carrera 2.7 RS-Bibel geschrieben – und nun hat sich der Software-Ingenieur zwei weitere Jahre gegeben, um das ultimative Buch über den Porsche Turbo 3.0 zu Papier zu bringen. Das Ergebnis ist ein opulenter Band mit 536 Seiten Umfang, der wirklich alles über die Genese und den Bau des ersten Porsche-Straßenfahrzeugs mit Turboaufladung sowie dessen erste Renn-Version des Typ 934 beinhaltet. Es ist nicht nur das Gewicht von 5,8 Kilogramm, das dieses Buch zu einem der Höhepunkte der diesjährigen Automobilbuch-Produktion macht, es ist auch die Tiefe der Recherche und die Bereitstellung auch ausgefallener Dokumente, wie beispielsweise aller Farb-Codes oder der lieferbaren Interieur-Ausstattungen.

Darüber hinaus hat Roy Snodgrass auch die Geschichte aller One-Off-Modelle, wie sie beispiels-

weise für Luise Piëch oder Conte Rossi (vom Martini-Clan) gebaut wurden, nachgezeichnet. Und dazu – wie bereits angedeutet – die Geschichte des 934, dessen Evolution letztlich zum legendären 935 führen sollte. Kurz gesagt: Ein Opus Magnum, dem kein weiteres Buch über dieses Thema mehr zu folgen braucht – klar ist aber auch, dass ein solches Werk seinen Preis hat: 595 Dollar kostet die auf 300 Exemplare limitierte Edel-Ausgabe im Schubert, der Reprints der Preisliste, Werksfotos und -Dias beigelegt sind. Für die auf 2.500 Exemplare limitierte „Normal“-Ausgabe kostet 395 Dollar. Ein grandioses Buch, das wahrscheinlich bald, wenn die Auflagen vergriffen sind, zu deutlich höheren Preisen gehandelt werden wird.

Ryan Snodgrass, Porsche turbo 3.0, Parabolica Press, \$ 395,- / \$ 595,-, www.parabolocapress.com.



McLAREN 720S GT3

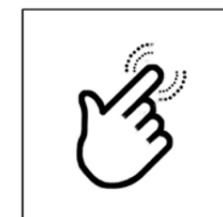




McLaren Automotive hat bestätigt, dass der 720S GT3 am 30. November vor seinem ersten Auftritt bei den Gulf 12 Hours in Abu Dhabi im Dezember beim Bahrain GT Festival seine Premiere feiern wird. Beide Ausflüge folgen einem umfangreichen Entwicklungsprogramm für das neue Modell. Der 720S GT3 ist das erste Fahrzeug, das von der hauseigenen Motorsportabteilung von McLaren Automotive entwickelt und gebaut wurde. Vor den ersten Auslieferungen an Kundenteams für die Saison 2019 wird das neue Auto auf dem Pure McLaren-Kundenereignis, das auf dem Bahrain International Circuit abgehalten wird, laufen, bevor es während des Bahrain GT Festival seine dynamische öffentliche Premiere feiert. Das Auto wird auf der Strecke vorgeführt und wird während der Veranstaltung, zu der der erste FIA GT Nations Cup und der SRO GT4 International Cup gehören, eine zentrale Attraktion im Fahrerlager darstellen.

McLaren Automotive has confirmed that the 720S GT3 will be making its public debut at the Bahrain GT Festival on November 30 ahead of its maiden competitive appearance at this December's Gulf 12 Hours in Abu Dhabi. Both outings follow an extensive development programme for the new model. The 720S GT3 is the first car designed and built by McLaren Automotive's in-house motorsport department. Ahead of initial deliveries to customer teams for the 2019 season, the new car will run at the Pure McLaren customer event to be held at the Bahrain International Circuit before making its dynamic public debut during the Bahrain GT Festival. The car will be demonstrated on track, and will form a central attraction on display in the paddock during the event, which incorporates the inaugural FIA GT Nations Cup and SRO GT4 International Cup.

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

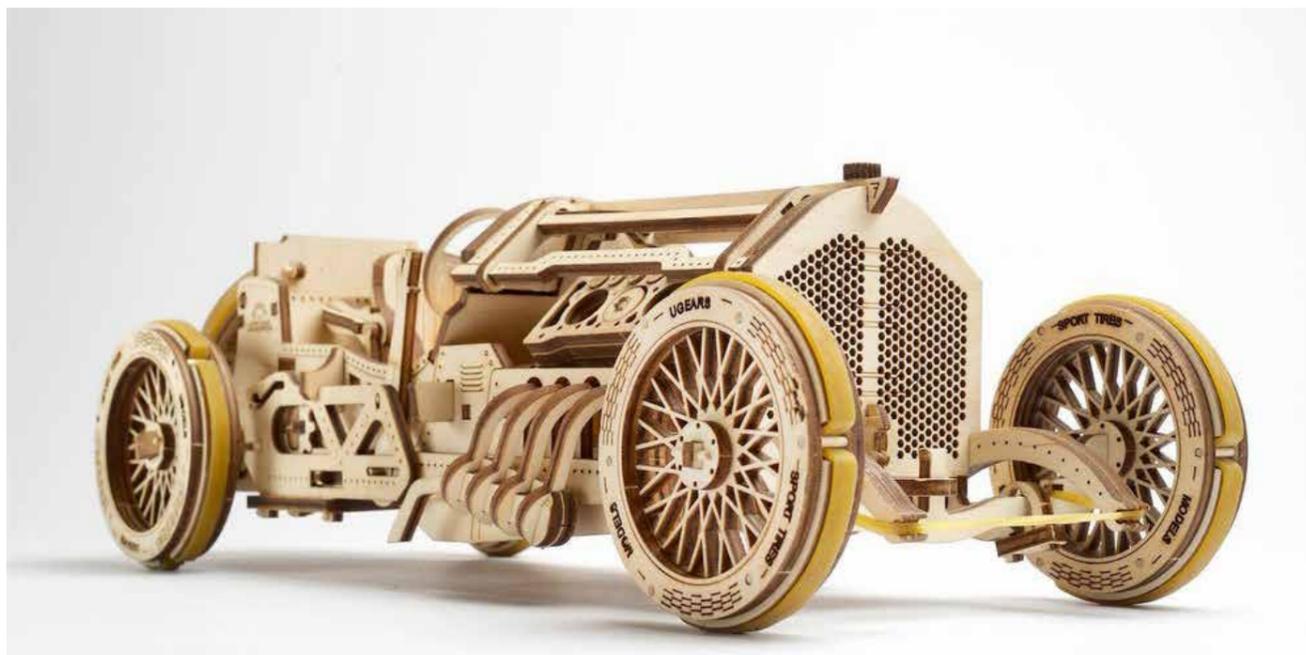


BOUTIQUE



Das Jahr neigt sich dem Ende zu und bereits in wenigen Wochen ist bereits Weihnachten. Sie haben noch keine Weihnachtsgeschenke? Hier ein paar interessante Angebote für den Automobil Fan.

The year is drawing to a close and already in a few weeks is already Christmas. You do not have Christmas presents yet? Here are some interesting offers for the automobile fan.



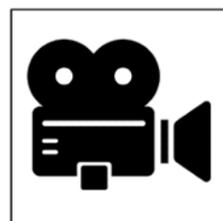
U9 GRAND PRIX CAR AUS HOLZ // U9 GRAND PRIX CAR FROM WOOD

Ein voll funktionsfähiges Grand Prix Fahrzeug aus Sperrholz zum selber zusammenbauen.
A fully functional Grand Prix vehicle made of plywood to assemble yourself.

<https://ugears.online>

Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



●●○○○ ca. € 48,00

REC RJM03 UHR // REC RJM03 WATCH

Automatik Uhr mit einem Ziffernblatt aus dem Blech eines Spitfire Flugzeugs.
Automatic watch with a dial from the heat metal of a Spitfire airplane.

<http://eu.recwatches.com>

●●●○○ ca. € 1.095,00



MOTORRAD SEIFE // MOTORCYCLE SOAP

Zwei Seifenblöcke in der Form eines Motorrads.
Two soap blocks in the shape of a motorcycle.

<http://www.meandmycar.co.uk>

●●○○○ ca. € 12,90

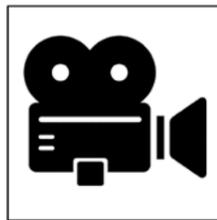




LEGO ASTON MARTIN DB5 // LEGO ASTON MARTIN DB5

Klicken Sie das
Symbol um das
Video zu sehen.

Tap the symbol to
see the video



Die Lizenz zum Basteln erhalten Sie mit dem James Bond Aston Martin DB5, der auch etliche Geheimfeatures des echten Filmautos besitzt.

You get the license to craft with the James Bond Aston Martin DB5, which also has several secret features of the real movie car.

<https://amazon.de>

● ● ● ○ ○ ca. € 194,90

BENTLEY MANSCHETTENKNOPFE // BENTLEY CUFFLINKS

Fein gearbeitete Schmuckstücke der Firma Stephen Einhorn in London. Aus echtem Silber mit sechs eingesetzten Diamanten und vier Rubinen.

Finely crafted jewelry by Stephen Einhorn in London. Made of real silver with six diamonds and four rubies.



<http://www.stepheneinhorn.co.uk>

● ● ● ● ● ca. € 4500,00



KAFFEE TASSE // COFFEE MUG

Me and My Car hat einige Tassen im Programm, die alle alten Ölfässern ähneln.
Me and My Car has several mugs in their program, that are similar to old oil barrels.

<https://meandmycar.co.uk>

● ● ○ ○ ○ ca. € 11,00

COFFEETABLE BUCH // COFFEETABLE BOOK

in XXL-formatiger Bildband zur Legende Porsche 911, fotografiert von Rene Staud. Limitiert auf 911 Exemplare. Aufgeklappt ist das Buch etwa einen Meter breit.

in XXL format illustrated book to the legend Porsche 911, photographed by Rene Staud. Limited to 911 copies. When unfolded, the book is about a meter wide.

<https://www.911millennium.com/>



MOTOR CLASSICA MELBOURNE





Eine atemberaubende Alfa Romeo 6C Spider aus dem Jahr 1932 wurde beim Australian International Concours d'Elegance 2018 in Motorclassica als „Best in Show“ ausgezeichnet.

Der spektakuläre Alfa 6C 1750 GS Spider, der sich im Besitz von Lawrence Southward befand, wurde von den Klassensiegern des heiß umkämpften Concours-Wettbewerbs, der die wichtigste australische australische Automobil- und Motorradmesse Motorclassica war, als „Bester der Besten“ bewertet.

A stunning 1932 Alfa Romeo 6C Spider was named 'Best in Show' at the 2018 Australian International Concours d'Elegance at Motorclassica.

Owned by Lawrence Southward, the spectacular Alfa 6C 1750 GS Spider was judged the 'best of the best' among the many class winners in the hotly-contested Concours competition, which headlined Motorclassica, Australia's premier annual collector car and motorcycle exhibition.





Vintage & Veteran ging an den atemberaubenden Cadillac V16 Tourer von 1924, der sich im Besitz von Scott Emerson befand. Der Delage Boat-Tail-Tourer von Max Joffe aus dem Jahr 1926 gewann die Vorkriegszeit in Großbritannien und Europa, und Trevor Hudsons Stutz Black Hawk aus dem Jahr 1929 gewann die Vorkriegs-USA.

Sam Santoros Monaro aus dem Jahr 1969 fügte der Auszeichnung „People's Choice“ den Preis Modern Classic GT USA & Australia hinzu, während Gavin Kings E-Type-Jaguar 1961 den Classic-Klassiker GT UK & European gewann.

Vintage & Veteran went to the stunning 1924 Cadillac V16 Tourer owned by Scott Emerson, Max Joffe's 1926 Delage Boat-Tail Tourer won Pre-War UK & European, and Trevor Hudson's 1929 Stutz Black Hawk won Pre-War USA.

Sam Santoro's 1969 Monaro added the Modern Classic GT USA & Australia award to its People's Choice accolade, while Gavin King's 1961 E-type Jaguar won Modern Classic GT UK & European.



Der Gesamtsieger von Modern Classic war der Jaguar Mark II von David Lamont von 1963, und der Preis für Modern Sports & Performance Under 3 Liter ging an Bram Williams, Porsche 911S von 1967.

Overall winner of Modern Classic was the 1963 Jaguar Mark II of David Lamont and the Modern Sports & Performance Under 3 Litre award went to Bram Williams' 1967 Porsche 911S.

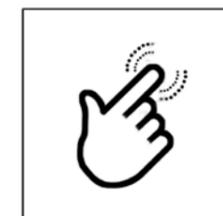
Der Nachkriegsklassiker wurde geschlossen, um Tony Nassars BMW Isetta Micro Coupé von 1958 und die Nachkriegsklassik Open an Mark & Michelle Jansens Goggomobile Dart von 1959.

Post-War Classic Closed went to Tony Nassar's 1958 BMW Isetta Micro coupe and Post-War Classic Open to Mark & Michelle Jansen's 1959 Goggomobile Dart.

In den Preservation-Klassen gewann Greg Mackie mit seinem 1924 Minerva AB Tourer die Auszeichnung Pre-1950, die Auszeichnung nach 1950 ging an Greg La Mannas Ferrari Daytona 1974 und die Motorräder von 1972 an den Triumph X-75 Hurricane von Jordan Roddy.

In the Preservation classes, Greg Mackie won the Pre-1950 award with his 1924 Minerva AB Tourer, the Post-1950 award went to Greg La Manna's 1974 Ferrari Daytona and Motorcycles Preservation to the 1972 Triumph X-75 Hurricane of Jordan Roddy.

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



TOUR CLASSICA

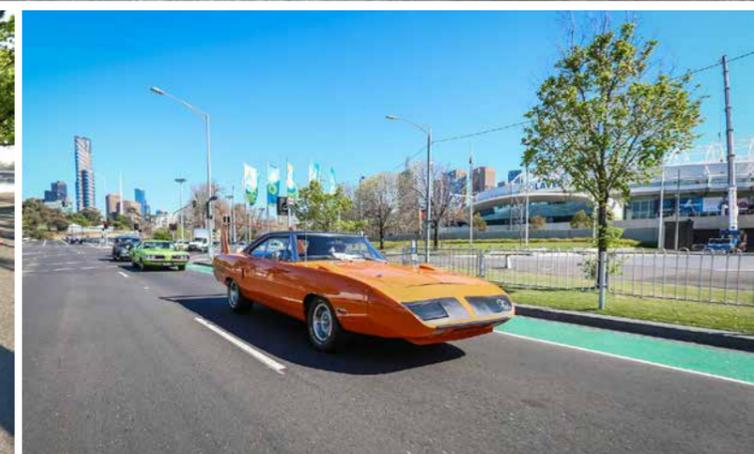
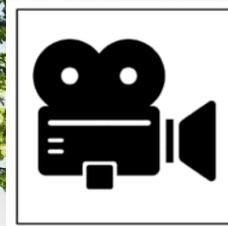
Die Tour Classica ist der offizielle Auftakt für das historische Festival der Motorclassica am Wochenende. Mehr als 70 Autos und Motorräder fahren im Konvoi durch die malerische Stadt und Umgebung von Melbourne.

Tour Classica is the official kick off to the Motorclassica's weekend festival of historic motoring, with more than 70 cars and motorcycles travelling in convoy through Melbourne's picturesque city and surrounds.





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



Die Tour Classica startete 2018 im Melbournen Alexandra Gardens, direkt gegenüber von Birrarung Marr und der Rod Laver Arena am Südufer des Yarra River. Mit ununterbrochenem Blick auf die Skyline der Stadt und die Königsdomäne war dies die perfekte Gelegenheit, um diese Autos und Motorräder zum ersten Mal zusammen zu sehen, bevor sie ihre Route zu ihrem endgültigen Ziel im Royal Exhibition Building antraten.

In 2018, Tour Classica started at Alexandra Gardens, directly opposite Birrarung Marr and the Rod Laver Arena, on the south bank of the Yarra River. With uninterrupted views of the city skyline and King's Domain, this was the perfect chance to see these cars and motorcycles for the first time together before heading along their route to their final destination at the Royal Exhibition Building.

Die Teilnahme an der Tour Classica ist ein wichtiger Bestandteil der Concours-Bewertung der Motorclassica. Wenn sich zwei Autos oder Motorräder in einer Klasse auf dem ersten Platz befinden, erhält das Fahrzeug, das die Fahrt erfolgreich abgeschlossen hat, zusätzliche Punkte und geht am Ende als Sieger hervor.

Participation in Tour Classica forms an important part in the Concours judging, and if two cars or motorcycles find themselves in equal first place in any class, additional points will be awarded to the vehicle that successfully completes the drive.

MOTORWORLD

G R O U P




REGION STUTTART



MÜNCHEN



KÖLN | RHEINLAND

coming soon...



ZECHE EWALD | RUHR



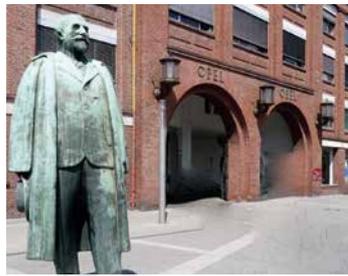
KRESSBRONN | BODENSEE



MALLORCA



METZINGEN



RÜSSELSHEIM | RHEIN-MAIN



BERLIN



REGION ZÜRICH

MESSEN & EVENTS



Raum für mobile Leidenschaft.



www.motorworld.de