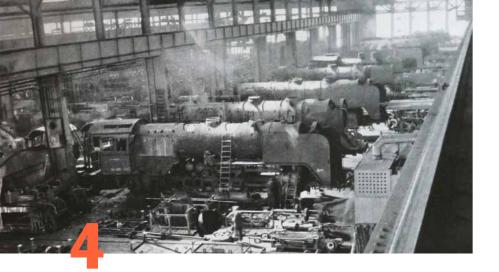
MOTORWORLD

BULLETIN

AUSGABE 8 / 2016



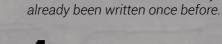
MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG





INHALT CONTENT

IMPRESSUM IMPRINT



PORTRIAT MONICA 560 PROTOTYPE

Der Franzose Jean Travestin hatte einen Traum. Er wollte seine eigene Automobilmarke schaffen und nannte diese Monica". .

The Frenchman Jean Travestin had a dream. He wanted to create his own brand of automobile and called this "Monica".

VW BEETLE FÜR/ FOR 121.000 US DOLLAR

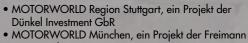
"Danke, ihr Verrückten!" mit diesen Worten begrüßte TV-Star Jerry Seinfeld die Zuschauer der Auktion von Gooding & Company im Umfeld des Amelia Island Concours.

"Thank you, you crazy people!" were the words TV Star Jerry Seinfeld greeted the visitors of the auction by Gooding & company in the environment of Iceland of the Amelia Concours.

AUKTION / AUCTION

Es gibt Gelegenheiten, die sind so selten, dass sie wohl einmalig bleiben werden. There are opportunities that are so rare, that they will remain probably unique.

68



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 Bulletin "History Speed Lifestyle"

Publisher:

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

MOTORWORLD STANDORT

HISTORIE / SITE HISTORY

Geschichte geschrieben wurde.

MOTORWORLD Standorte, die in den

nächsten Jahren eröffnen, haben ihren

Platz dort gefunden, wo schon einmal

MOTORWORLD locations that will be

opening in the next few years have

found their homes where history has

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

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 Managment AG & CMG München 2015.
Jegliche Formen der Vervielfältigung,
Veröffentlichung oder Vorführungen im öffentlichen Bereich sind untersagt. Das digitale Speichern zu privaten Zwecken ist







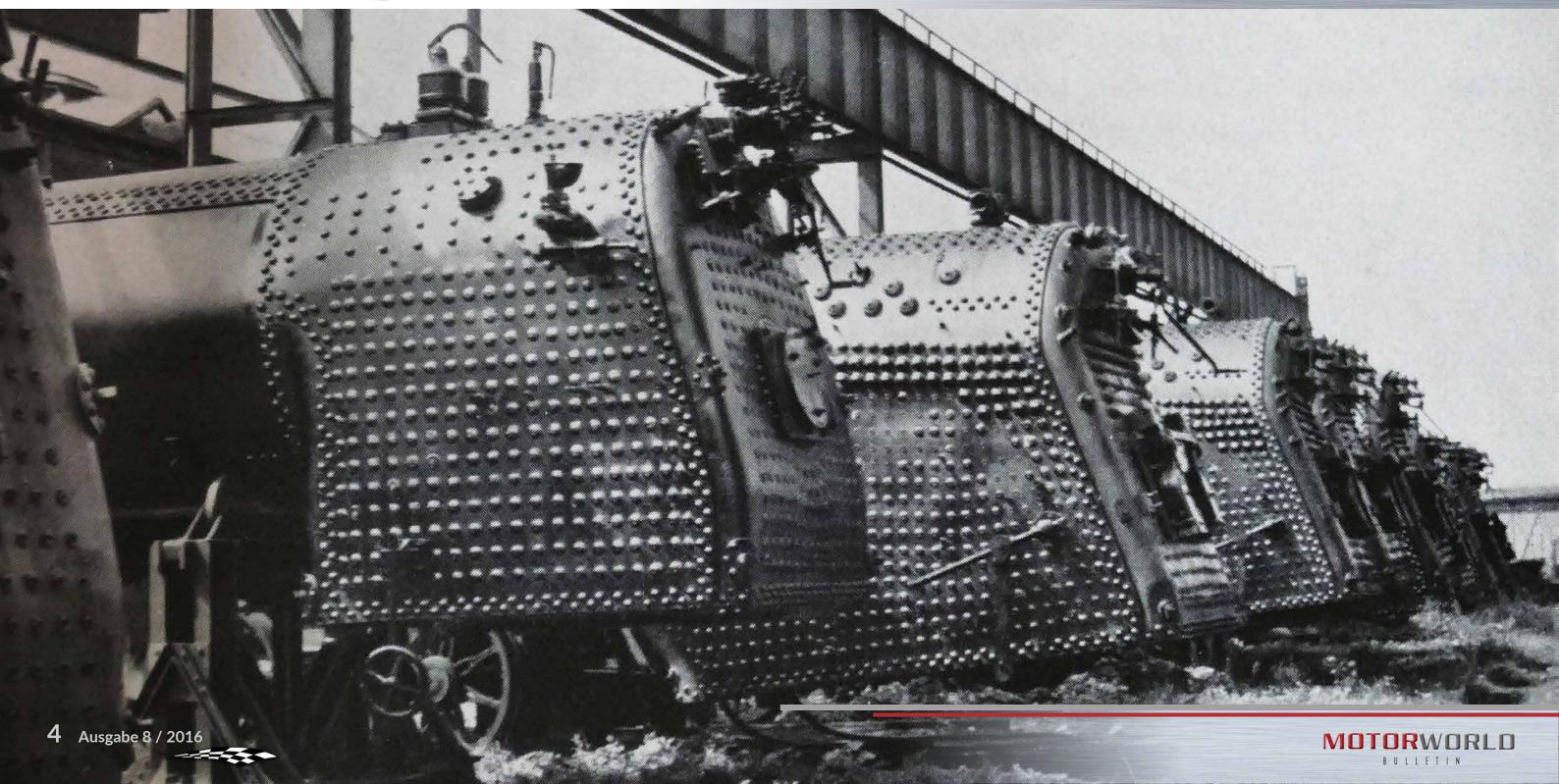


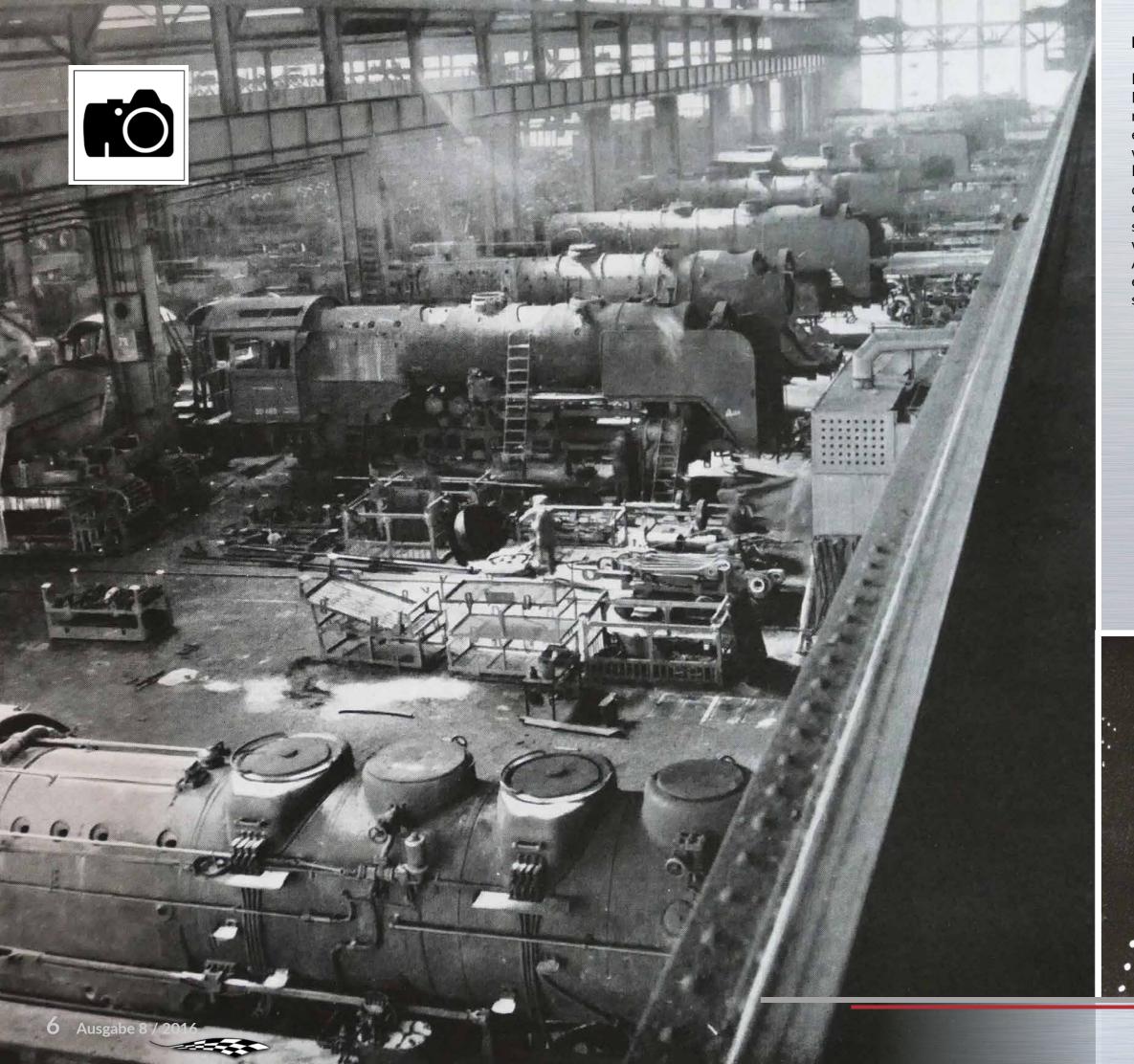
STANDORTE #4 MIT HISTORIE #4 Von der Dampflokhalle zur MOTORWORLD München From the steamtrain hall to the MOTORWORLD Munich



Teil 4 unserer Serie "Standorte mit Geschichte" macht Dampf - im wahrsten Sinne des Wortes. Denn die MOTORWORLD München, die derzeit im Münchner Stadtteil Freimann errichtet wird, erweckt eine imposanten historische Dampflokrichthalle im Bauhausstil wieder zum Leben. Der Standort atmet Industriegeschichte - es lohnt sich, auf Zeitreise zu gehen ...

Part 4 of our series "Historical locations" gets up a head of steam – in its truest sense. MOTORWORLD Munich, which is currently under construction in the Munich district of Freimann, is bringing an imposing historical steam locomotive workshop with its Bauhaus-style architecture back to life. The location seeps with industrial history - and it's well worth taking a journey back in time...



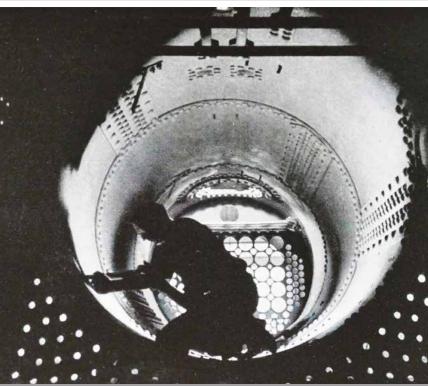


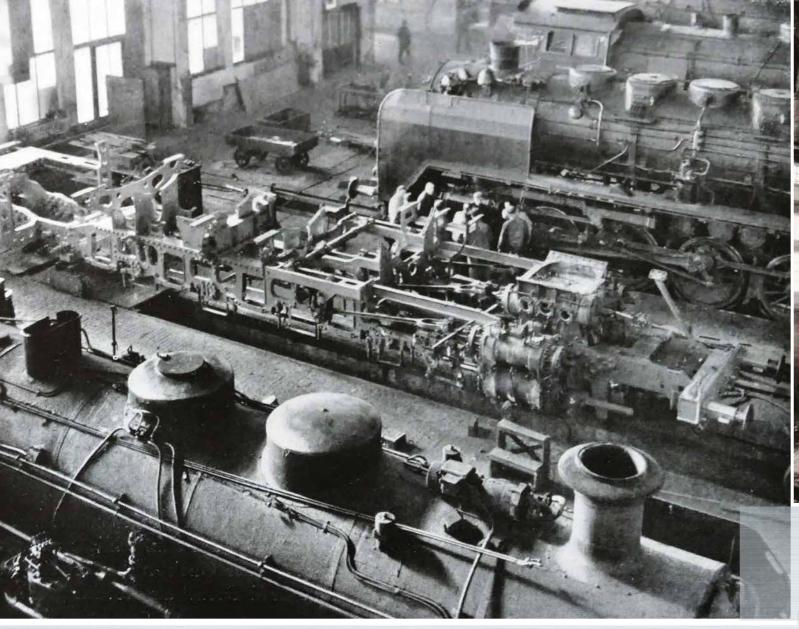
Bayerische Geschützwerke

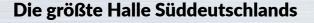
Der Ursprung des Industriestandortes im Norden Münchens geht zurück auf das Jahr 1916, als die Friedrich Krupp AG dort die "Bayerischen Geschützwerke" errichtete. Als Rüstungs- und Turbinenproduktion waren sie Teil der ersten Industrialisierungswelle in Bayern. Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs wurden die Geschützwerke in die Zwangsverwaltung durch die Siegermächte überführt, liquidiert und schließlich an den Nürnberger Industriellen Fritz Ludwig Neumeyer – u.a. Mitbegründer der Zünder- und Apparatebaufabrik (Zündapp) – verkauft. Heute noch erhaltene bauten aus dieser ersten Zeit sind der Wasserturm und das Kesselhaus.

Bavarian Gun Works

The origins of this industrial site in northern Munich go back to 1916, when Friedrich Krupp AG established the "Bayerische Geschützwerke", or Bavarian Gun Works. The works belonged to the first wave of industrialisation in Bavaria and manufactured armaments and turbines. After the end of the First World War, the gun works were sent into receivership by the victorious powers and liquidated. They were eventually sold to the Nuremberg-based industrialist Fritz Ludwig Neumeyer, who was also a co-founder of Zünder- und Apparatebaufabrik, better known as Zündapp. Buildings from this first period that have been preserved are the water tower and boiler house



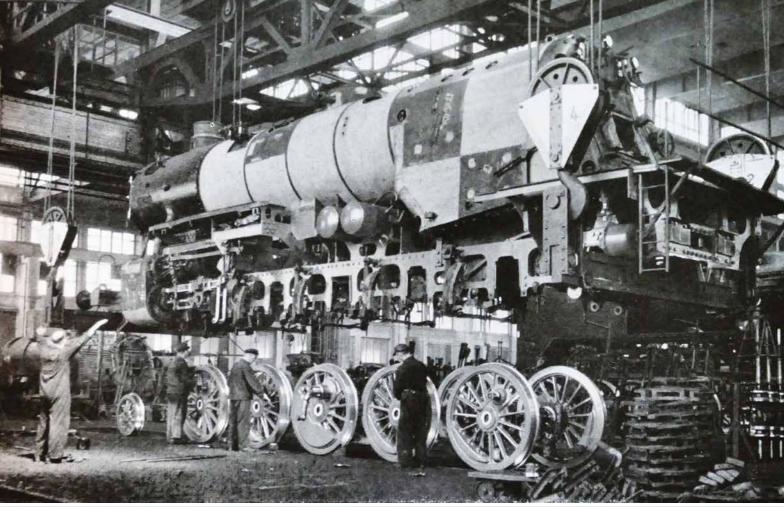




1925 erwarb die Deutsche Reichsbahn die leer stehende Liegenschaft im Münchner Norden und richtete dort in den Jahren 1927 bis 1931 ihr Ausbesserungswerk Freimann ein. In dessen Blütezeit zwischen 1932 und 1940 wurden Tausende Dampfund Elektrolokomotiven, Oberleitungstriebwagen, Güterwagen und Straßenfahrzeuge untersucht sowie instandgesetzt. Im Zuge der von den Nationalsozialisten geplanten umfassenden Umgestaltung der Münchner Bahnanlagen erfolgte ein weiterer Ausbau der Werkstattkapazitäten. Und so entstand 1941/42 die Halle 24, die mit ihren mehr als 36.000 Quadratmetern Fläche seinerzeit die größte Halle Süddeutschlands war.

Largest workshop in southern Germany

In 1925, the Deutsche Reichsbahn railway company bought the vacant building in the north of Munich and operated its Freimann repair works there from 1927 to 1931. In its heyday between 1932 and 1940, thousands of steam and electric locomotives, trolley buses, goods wagons and road vehicles were inspected and repaired at the works. During the course of the comprehensive restructuring of the Munich railway facilities station planned by the National Socialists, the capacity of the workshop was expanded Subsequently Hall 24 was erected in 1941/42, which at the time was the largest workshop in southern Germany covering 36,000 square metres.



Schwere Zeiten

Wie viele andere Standorte der damaligen Schwerindustrie, blickt die Dampflokrichthalle auf historisch dunkle Zeiten zurück. Im Zweiten Weltkrieg wurden in Freimann auch Fahrzeuge ausgebessert, die aus den vom Deutschen Reich besetzten Ländern kamen. Da kriegsbedingt männliche Fachkräfte fehlten, wurden Frauen, Fremdarbeiter und Zwangsarbeiter aus den Konzentrationslagern beschäftigt. 1940 erlitt der Standort schwere Bombenschäden. Trotz erschwerter Arbeitsbedingungen in dachlosen Hallen unter freiem Himmel wurde dennoch weiter gearbeitet. Die letzte instandgesetzte Dampflokomotive verließ 1953 die Hallen, 1961 war es der letzte Güterwagen. In den 1970 erfuhr der Standort mit dem Aufbau des Münchner S-Bahnsystems anlässlich der Olympischen Spielen 1972 noch ein letztes Revival, bis er schließlich 1995 endgültig von der Deutschen Bahn aufgegeben wurde.

Difficult times

Like many other contemporary heavy industry sites, the steam locomotive repair workshop has also experienced dark chapters in its history. During the Second World War, vehicles from countries occupied by the German Reich were also repaired in Freimann. The lack of male workers due to the war meant that women, foreign workers and forced labourers from concentration camps were employed at the repair workshop. In 1940, the site suffered heavy bombing damage, but work continued despite aggravated working conditions in the roofless workshops that were open to the elements. The last serviced steam locomotive left the workshops in 1953, and the last goods wagon in 1961. In the 1970s, the site underwent one last revival with the construction of the Munich suburban rail system for the 1972 Olympic Games, before being finally abandoned by Deutsche Bahn in 1995.





ARTHUR BECHTEL

Classic Motors

since 1972

Vermittlung und Verkauf klassischer Automobile Procurement and sale of classic automobiles

Service durch zertifizierten Meisterbetrieb

Servicing by certified master mechanics

Sammlungsoptimierung und -Auflösung

Completion and dissolution of collections

Stilvolle Investments

Investment with style





Neuer Dampf in den Hallen

Jahre lang suchte man nach einer neuen Bestimmung für das ehemalige Ausbesserungswerk in München-Freimann. Die schiere Größe und nicht zuletzt dessen Status als denkmalgeschütztes Ensemble erschwerte die Findung wirtschaftlich tragfähiger Nachfolgenutzungen. Mit dem Einzug der MOTOR-WORLD München, ein Projekt der Freimann Besitz GmbH & Co. KG, kommt nun endlich neuer Dampf in die historischen Mauern. In der riesigen Halle 24 werden automobile Handelsflächen, Oldtimer-Glasboxen, Showrooms, Shops und Werkstätten Einzug halten. Auch ein Vier Sterne Themenhotel, Tagungsräume und Eventflächen finden darin ihren Platz. Dabei bleibt die industrielle Architektur im Bauhausstil komplett erhalten. Teil des MOTORWORLD Ensembles sind dann auch die in München bereits heute sehr gefragten Eventlocations Zenithhalle und Kesselhaus sowie der bis dahin sanierte und mit einem durchscheinenden Luftkissendach versehene Kohlebunker.

New head of steam in the workshops

Years were spent searching for a new purpose for the former repair workshops in Freimann. The sheer size, and last but not least its status as a collection of listed buildings, made it difficult to find an economically viable use for the location. With the moving in of MOTORWORLD Munich, a project conceived by Freimann Besitz GmbH & Co. KG, a new head of steam will finally get up within the historical walls. The massive Hall 24 will soon be home to automotive retail space, glass boxes for classic cars, showrooms, shops and workshops. A four star theme hotel, conference rooms and event facilities will also be accommodated here. The Bauhaus-style industrial architecture is being completely preserved. The MOTORWORLD complex also includes the Zenithhalle and Kesselhaus event locations, already very popular in Munich, as well as the coal bunker with its translucent air cushion roof, which will have been fully renovated by the time MOTORWORLD opens.

BULLETIN

HELDEN DER AUTOMOBILGESCHICHTE

HEROES OF THE AUTOMOTIVE HISTORY



OSCAR H. BANKER

Kennen Sie Asatour Sarafin, auch bekannt als Oscar H. Banker? Unter zweitem Namen ist der Techniker aus Chicago in die Automobilgeschichte eingegangen, denn seine Leidenschaft lag in dem entwickeln und patentieren innovativer Systeme und Module für den Automobil-, Hubschrauber und Flugzeugbau. Oscar H. Banker wurde 1895 in Armenien geboren. Eine harte Zeit für die Eltern, denn zu dieser Zeit wüteten die Hamidiischen Massaker in Armenien. Schon als Teenager verließ Asatour Sarafin Armenien und reiste in die USA. Auf Ellis Island nahm er bei seiner Ankunft den Namen Oscar H. Banker an und ließ sich in Chicago nieder, wo er als Mechaniker in einer Werkstatt arbeitet. Aus dieser Zeit stammt auch seine allererste Erfindung, eine Schärfe-Vorrichtung für Bandsägeblätter.

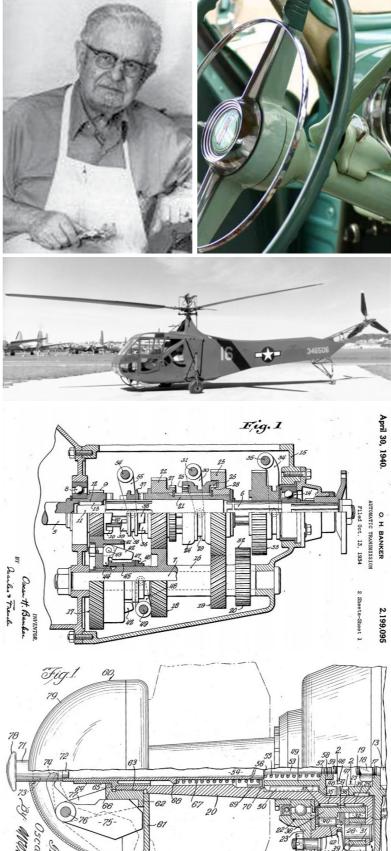
Er ließ die Erfindung patentieren und verschrieb sich fortan völlig der Erfindung neuer Patente. Das wohl berühmteste seiner Patente führte zu einer völlig neuartigen Entwicklung in der Automobilgeschichte. Im Dezember 1932 meldete er das Patent für das erste Automatik-Getriebe an. Zwar hatte zuvor schon General Motors an einem solchen Projekt gearbeitet, doch diese Getriebe waren äußerst unzuverlässig und schnell defekt. Die Qualität von Bankers Automatik-Getriebe sprach für sich. Dennoch ließ sich der große GM-Konzern mehr als sieben Jahre Zeit, bevor man sich für Bankers Patent-Automatik entschied und sie fortan in alle Fahrzeuge einbaute. Auch die Servo-unterstützte Lenkung geht auf das Konto von Banks. Das US-Patent mit der Nummer 2.977.813 reichte er am 13. April 1955 ein. Am 4. April 1961 also vor 55 Jahren - wurde es veröffentlicht.

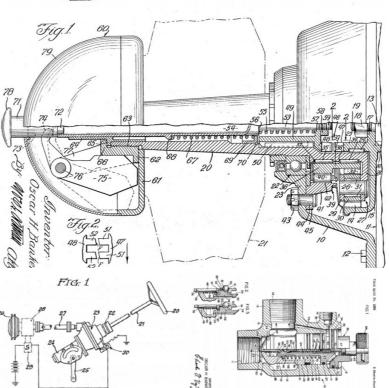
Doch auch in anderen Bereichen konnte sich Banker einige wichtige Patente sichern, wie zum Bespiel für die Rotoren Steuerung des ersten Sikorsky Hubschraubers, Getriebegesteuerte Flugzeugpropeller und auch kleiner Patente wie für z.B. einem Überdruckventil oder Einem Hauptschalter für Licht und Batterie.

Do vou know Asatour Sarafin, also known as Oscar H.Banker? Under second name, the technician from Chicago entered into in the automotive history, because his passion lay in developing and patenting innovative systems and modules for the automotive, helicopter and aircraft construction. Oscar H. Banker was born in 1895 in Armenia. A hard time for the parents, because at that time the Hamidiischen ravaged massacres in Armenia. As a teenager, Asatour Sarafin left Armenia and traveled in the United States. He took the name Oscar H. banker on his arrival on Ellis Iceland and settled in Chicago, where he works as a mechanic in a garage. Also his first invention, a field device for band saw blades from this time.

He patented the invention and devoted himself thenceforth entirely to the invention of new patents. The most famous of his patents in the history of the automobile resulted in a completely new development. In December 1932, he filed the patent for the first automatic transmission. Although previously General Motors had worked on such a project, but these transmissions were extremely unreliable and broke down easily. The quality by Bankers automatic transmission spoke for themselves. Nevertheless, more than seven years, before GM decided themselves for Bankers automatic transmission and henceforth build it in all vehicles. Also the servo assisted steering was accounted by Banks. He filed a U.S. patent number 2.977.813 on April 13, 1955. On April 4, 1961 - 55 years ago - it was released.

But also in other areas Banker could provide some important patents, such as the example for the rotors control the first Sikorsky helicopter, gear driven airplane propeller and also small patents such as for example a pressure relief valve or a main switch for light and battery.





HOW TO USE EINE KLEINE ANLEITUNG

Unser E-Magazine bietet einige interaktive Features die Ihnen weitere Informationen und Unterhaltung bieten. Dazu müssen Sie nur die entsprechenden Symbole drücken. Manche der Features funktionieren nur in dem blätterbaren Magazin (nicht in dem PDF)

Our eMagazine has some interactive features that give vou more information and entertainment. You only need to press the appropriate icons. Some of the features only work in the flippable magazine (not in the PDF)



Klicken Sie dieses Symbol um eine Bildergalerie zu sehen.

Tap the symbol to see an image gallery



Klicken Sie dieses Symbol um ein Video zu sehen.

Tap the symbol to see a video



Klicken Sie dieses Symbol um eine Audiodatei zu hören.

Tap the symbol to listen to an



Klicken Sie dieses Symbol um eine Datei herunterzuladen.

Tap the symbol to download a file



Klicken Sie dieses Symbol um weitere Informationen im Magazin zu finden

Tap the symbol to open more content



Klicken Sie dieses Symbol um einem Link zu folgen.

Tap the symbol to follow a link





















Der Franzose Jean Travestin hatte einen Traum. Er wollte seine eigene Automobilmarke schaffen und nannte diese - vermutlich nach seiner Frau Monique - "Monica". Die sportliche Limousine sollte sich in die Erfolgslinie der französischen Automobilgeschichte einreihen und würdigen Vorgängern wie Facel Vega in nichts nachstehen. Aus dieser großen Idee entstanden sieben Prototypen und nur zehn Serienfahrzeuge. Erhalten blieben von diesem exklusiven Fahrzeug gerade einmal eine Hand voll.

The Frenchman Jean Travestin had a dream. He wanted to create his own brand of automobile and called this - probably after his wife Monique - ,Monica'. The sporty sedan should line up in the successful line of French automobile history and become a worthy predecessors of the Facel Vega. Seven prototypes and 10 production vehicles originated out of this great idea. But only a handful of these exclusive vehicle got preserved.

Bereits 1968 entstand ein erster Prototyp, der 1967 bei Chris Lawrence in England in Auftrag gegeben worden war. Das Ergebnis gefiel den Tastevins nicht. Der nächste Auftrag ging an Designer Henri Chapron und das neue Blechkleid sollte bei Vignale hergestellt werden. Allerdings starb Alfredo Vignale 1969 und die Karosserie-Schmiede wurde geschlossen. Tastevin beauftragte schließlich 1972 das britische Design-Unternehmen Airflow Streamless.

As early as 1968, a first prototype was created, which had been delivered to Chris Lawrence in England in 1967. But Trastevin didn't like the result. The next job went to designer Henri Chapron and the new sheet metal dress was made at Vignale. However, Alfredo Vignale died in 1969 and the bodywork factory was closed. Tastevin commissioned the British design company Airflow Streamless.





Endlich konnte ein dort entworfenes Modell auf dem Pariser Automobil Salon gezeigt werden. Das Fahrzeug war wesentlich gefälliger als der erste Prototyp, aber mit einem viel zu schwachen 3,5 Liter V8 Motor ausgestattet, den Ted Martin über drei Jahre entwickelt hatte.

1973 wurden erneut Prototypen gebaut, in die ein Chrysler 5,6 Liter V-8 Motor eingesetzt wurde. Dieses kraftvolle 285 PS starke Triebwerk brachte nun die 1850 kg schwere Monica auf eine Spitzengeschwindigkeit von ca. 240 km/h und machte sie zum schnellsten Viertürer auf dem Markt. So hatte die Monica 1973 nochmals Premiere auf dem Pariser Automobilsalon und Genf.

Finally a there designed model could be shown on the Paris Automobile Show in 1972. The vehicle was much more pleasing than the first prototype, but equipped with a 3.5 litre V8 which the Ted Martin developed over three years, it was much to weak.

New prototypes were built in 1973, using a Chrysler 5.6 | V-8 engine. This powerful 285 HP strong engine brought the 1850 kg Monica to a top speed of about 240 km/h and made it the fastest four-door car on the market. So, the Monica had another premiere at the Paris Motor Show and Geneva in 1973.

Bei der hier gezeigten Monica handelt es sich um eines der vermutlich 7 gebauten Prototypen und ist mit dem 5,6 Liter Motor ausgestattet. Die Kraft des Triebwerks wird über eine 3-Gang Automatik auf die Hinterachse übertragen.

The Monica shown here, is probably one of the 7 prototypes and is equipped with a 5.6 l engine. The power of the engine is transmitted with a 3-speed automatic transmission to the rear axle.

Tap the symbol to see the video









MASERATI GHIBLI S Q4. AB 84.060 €*

JAHRE • HERSTELLERGARANTIE • ROAD ASSISTANCE • WARTUNGSPAKET PREMIUM

DER NEUE MASERATI GHIBLI MIT INTELLIGENTEM Q4 ALLRADSYSTEM UND 410 PS TURBO V6 KRAFTSTOFFVERBRAUCH (L/100 KM): INNERORTS 14,1/AUSSERORTS 7,1/KOMBINIERT 9,7 CO2-EMISSION: KOMBINIERT 226 G/KM - EFFIZIENZKLASSE F ERMITTELT NACH EG-RICHTLINIE 1999/94/EG

*UNVERBINDLICHE PREISEMPFEHLUNG DES HERSTELLERS, INKL. 19% MWST. - ZZGL ÜBERFÜHRUNGSKOSTEN.

www.maserati.de/qhibli



GRAF-ZEPPELIN-PLATZ 4 | 71034 BÖBLINGEN | TEL; 07031 20 55 0 | INFO@GOHM.DE GEORG-FISCHER-STR, 65 | 78224 SINGEN HTWL, | TEL: 07731 94 63 0 | WWW.GOHM.DE





Endlich konnte ein dort entworfenes Modell auf dem Pariser Automobil Salon gezeigt werden. Das Fahrzeug war wesentlich gefälliger als der erste Prototyp, aber mit einem viel zu schwachen 3,5 Liter V8 Motor ausgestattet, den Ted Martin über drei Jahre entwickelt hatte.

1973 wurden erneut Prototypen gebaut, in die ein Chrysler 5,6 Liter V-8 Motor eingesetzt wurde. Dieses kraftvolle 285 PS starke Triebwerk brachte nun die 1850 kg schwere Monica auf eine Spitzengeschwindigkeit von ca. 240 km/h und machte sie zum schnellsten Viertürer auf dem Markt. So hatte die Monica 1973 nochmals Premiere auf dem Pariser Automobilsalon und Genf.

Loewy design was brought in production without major changes. Due to the tight financial situation, Studebaker could invest very little money into the Avanti development. Therefore the framework of a Studebaker Lark convertible, which went back to its origins to the year 1953, was used under fiber glass shell of the modern occurring Avanti.

Lesen Sie mehr | Read more http://www.luxury-cars.tv





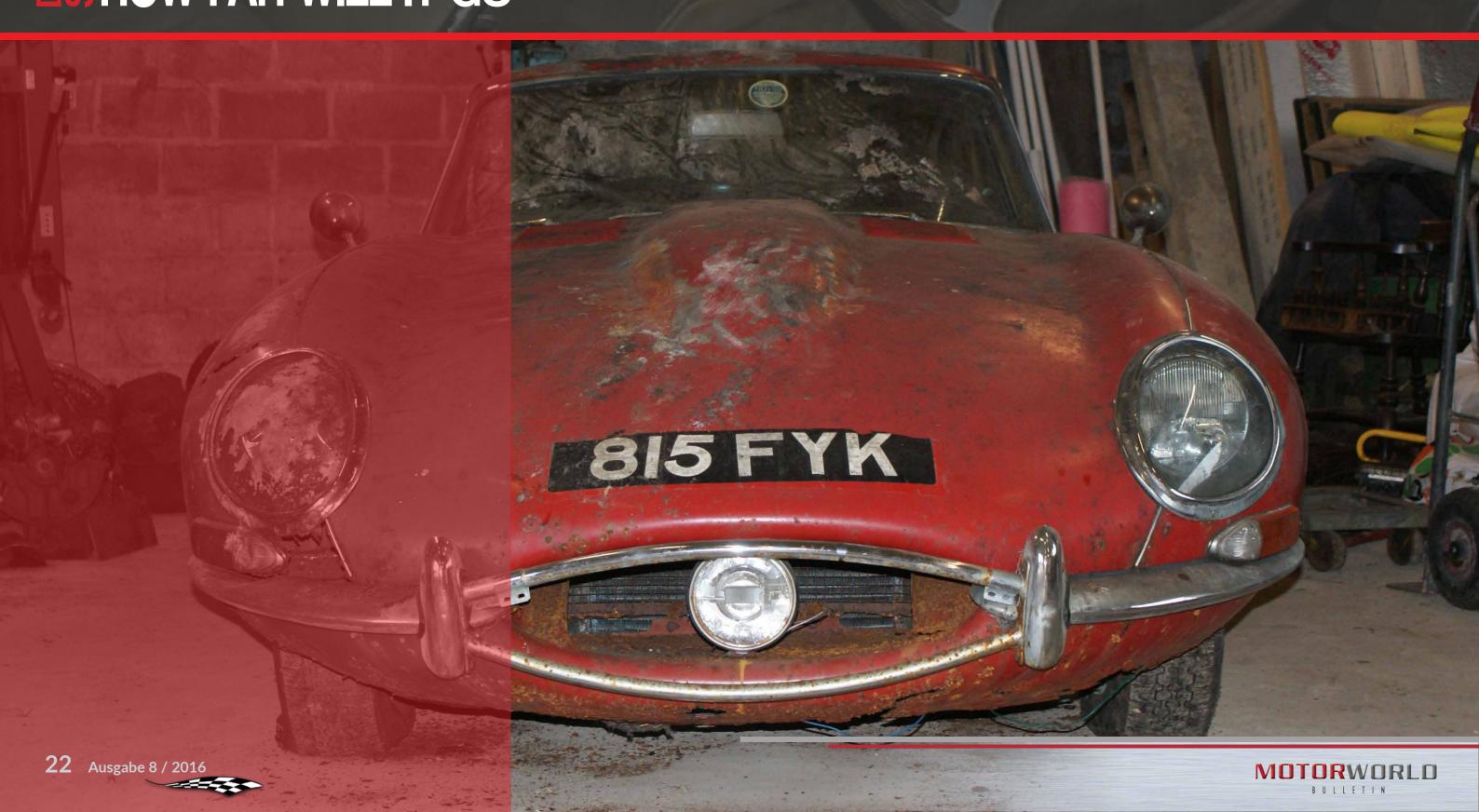
SUSCUSSION WIE WEIT GEHT ORIGINALITÄT STORF FAR WILL IT GO

Wieder einmal kann ein "Scheunenfund" einen Rekordverkauf verbuchen. Das britische Auktionshaus Coys verkaufte Anfang März einen Jaguar E-Type, der seit 1968 in einem Schuppen abgestellt war, für umgerechnet ca. 74.260 Euro. Dieser Jaguar E-Type ist allerdings auch ein Musterexemplar mit nur 44.870 Meilen auf dem Tacho und einer lückenlosen Dokumentation.

Warum werden solche, für den Laien eher schrottreife Exemplare, so wertgeschätzt? Immerhin muss der Käufer für eine komplette Restaurierung mit Blick auf die Erhaltung der Patina und Historie nochmals über 100.000 Euro in die Hand nehmen.

Once again, a "barn find" can chalk up a record sale. The British auction house of Coys sold early March a Jaguar E-type, which was parked in a shed since 1968, for approx. 74.260 euro. This Jaguar E-type is also a sample exemplar with only 44.870 miles on the odometer and a complete documentation.

Why are those, for the uninitiated rather battered copies, so valued? After all, the buyer must invest at least another 100,000 euros for a complete restoration with views on the maintenance of patina and history.





Wer in die Oldtimerszene zurückblickt wird feststellen, dass sich im Laufe der vergangenen Jahre die Ausrichtung geändert hat. Immer wichtiger wird das Thema Originalität. Und komplett erhaltene, nicht restaurierte Fahrtzeuge werden immer seltener. Noch vor einigen Jahren wurden solche Fahrzeuge komplett zerlegt und auf Zustand "neuwertig" (und manchmal sogar besser) restauriert. In anderen Fällen dienten solche Fahrzeuge als Ersatzteillieferanten.

Wem es schwer fällt zu verstehen, warum ein Fahrzeug mit Patina und möglichst original erhaltenen Teilen immer mehr geschätzt wird, der stellt sich einen Rennwagen vor, dessen Sitze die Spuren des berühmten Fahrers zeigen. Den Schalthebel, mit dem er seinerzeit die Gänge bei atemberaubenden Rennen wechselte und die Kratzer der Karosserie nach einer Kollision. Alles Zeugen einer erlebten Geschichte – sozusagen ein Bilderbuch auf Rädern und Emotion pur. Für manchen ist ein Fahrzeug mit Spuren aus seinem automobilen Dasein wie eine Skulptur. Es wird erzählt, dass der Käufer des Ferrari

California Spider aus der Baillon Versteigerung (Retromobile, Paris 2015) den Wagen so erhalten will, dass selbst der Staub auf dem Fahrzeug "gepflegt" wird. Der Besitzer fährt den Wagen nur mit maximal 30 km/h, damit eben dies nicht geschieht. Diese Geschichte ist sicher eine der besonderen Blüten der automobilen Leidenschaft. Uns stellt sich nun aber - um die Sache weiterzudrehen die kritische Frage: Sollte man - um es auf die Spitze zu treiben - bei einem Mercedes aus den frühen 50er Jahren, der noch immer die originalen Reifen trägt, die seitdem die Luft nicht verloren haben, diese Luft erhalten? Man könnte Sie in einen Glasbehälter ablassen und in später in die (aufgrund der Sicherheitsbestimmungen) notgedrungen neu aufgezogenen Reifen umfüllen. Jeder Originalitäts-Fanatiker wird jetzt begeistert zustimmen oder? Wir freuen uns auf Ihre Meinung unter:

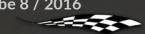
info@classic-car.tv

Looking back at the classic car scene, will determine that the orientation has changed over the past years. The issue of originality is becoming increasingly important. And completely preserved, not restored vehicles are becoming increasingly rare. A few years ago, such vehicles were completely dismantled and restored on condition "as new" (and sometimes even better). In other cases, such vehicles were used as spare parts drive it on the tip - when a Mercedes from the early 50's, suppliers.

Who finds it difficult to understand why a car with patina and possible original parts is increasingly appreciated, should imagine himself a race car, whose seats show the traces of a famous driver. The shifter, which at the time moved the course in a breathtaking race and scratches on the car body proof a collision. Everything witnesses an experienced history - so to speak, a picture book on wheels and pure emotion. For some is a vehicle, with traces of it's automotive period existence, like a sculpture. It is said that the buyer of the Ferrari

California spider from the Baillon auction (Retromobile, Paris 2015) wants to keep the car as it is, that even the dust on the vehicle "will be maintained". The owner drives the car only with maximum speed of 30 km/h, so that the dust does not fly of. This story is certainly one of the special flowers of automotive passion. For us - to continue turning the thing - the critical question arises: should - to which is still the original tyres, which since then have not lost the air, the air be preserved and kept? You could drain into a glass container and later transfer it to the newly drawn up tires (being changed due to the safety regulations). Will every originality fanatic now enthusiastically agree? We look forward to your opinion below:

info@classic-car.tv





Sie wollen Ihr Unternehmen in guten Händen wissen?

Wir helfen Ihnen, bei Ihrer Übergabe an alles zu denken.

Wer mit viel Herz und Engagement sein Unternehmen führt, sollte sich frühzeitig um eine geregelte Nachfolge kümmern. So sichern Sie den Fortbestand Ihres Lebenswerks und Ihren Ruhestand. Ihr HVB Betreuer unterstützt Sie aktiv bei Ihrer Übergabe. Mehr unter hvb.de/unternehmensuebergabe

Niederlassung Württemberg Ost Marktplatz 6–7, 89073 Ulm

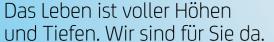
Unternehmerbank Guido Krickl, Tel. 0731 1512-500

Private Banking Domenico Gehling, Tel. 0731 1512-177 Doch noch einmal zurück zum Ausgangspunkt, dem Jaguar E-Type mit Historie und niedrigem Meilenstand. Das Fahrzeug ist komplett unrestauriert und besitzt Matching Numbers, d.h. alle Bauteile entsprechen dem Auslieferungszustand. Auf der Frontscheibe klebt noch die britische Steuerplakette von 1969, die seinerzeit im November abgelaufen ist. Um die Historie des Fahrzeugs noch etwas herauszuheben, brachte das Auktionshaus noch die Beatles mit ins Spiel, denn der Jaguar-Erstbesitzer, Ivaor Arbiter, hatte für die britische Pop Band das Logo mit dem nach unten laufenden T gestaltet. 1965 wurde der Jaguar an einen Händler verkauft, der das Fahrzeug einige Jahre fuhr bis er dann 1967 an den letzten Besitzer verkauft wurde, dem Rennbegeisterten Frank Riches. Riches verwendete den Jaguar immer wieder in Renneinsätzen und zog damit sein zweites Rennfahrzeug, einen MGTF. Um das Gewicht des Jaguars zu reduzieren, montierte Riches zwar einige Teile ab, behielt diese aber immer bei sich und dem Fahrzeug. Zwar wurde das Fahrzeug nur wenige Kilometer gefahren, durch das Ziehen des Anhängers allerdings kam es zum Durchschmoren der Kupplung. Anstatt dies zu reparieren, kaufte sich Riches ein neues Zugfahrzeug und stellte den Jaguar 1968 in einem Schuppen ab. His-

torie ist Trumpf.

But back to the starting point, the Jaguar E-type with its history and low mileage. The vehicle is completely unrestored and has matching numbers, i.e. all components correspond to the factory settings. The British tax badge from 1969 still sticks on the front window, which expired in November 1969. To lift something out the history of the vehicle, the auction house brought the Beatles in the game, because the very first Jaguar owner, Ivaor Arbiter, had designed the logo with the current dropdown T for the British pop band. 1965, the Jaguar was sold to a dealer, who drove the car for some years until it was then sold to the last owner in 1967 the racing enthusiast Frank Riches. Riches used the Jaguar in races and towed his second race car, a MGTF, with the Jaguar s. To reduce the weight of the Jaguar, Riches disassembled some parts, but always kept them with himself and the vehicle. Although the vehicle was driven only a few kilometres, the towing of the trailer led to to a damage of the clutch. Rather than repairing it, Riches bought a new vehicle and put the Jaguar 1968 in a shed. History is a trump.











(T)RÄUME, DIE INSPIRIEREN: Graf-Zeppelin-Lounge INSPIRATIONAL FACILITIES: Graf-Zeppelin-Lounge



DIE OLDTIMER MESSE IN BERLIN





IIIII Messe Berlin

MESSEGELÄNDE UNTERM FUNKTURM

OKT 2016

WWW.MOTORWORLD-CLASSICS.DE INFO@MOTORWORLD-CLASSICS.DE

Ob für Firmen oder Privatpersonen, ob Großevent, Tagung oder Besprechung - die MOTORWORLD Region Stuttgart bietet variable Möglichkeiten für stimmungsvolle Veranstaltungen, inklusive stilgerechter Übernachtungsmöglichkeiten im V8 Themenhotel und vielfältiger Gaumenfreuden. All das natürlich, passend zum denkmalgeschützten Standort, in Räumen deren Namen geschichtsträchtig sind. Diesmal stellen wir Ihnen die Graf-Zeppelin-Lounge vor.

Graf-Zeppelin-Lounge

Der 58 Quadratmeter große Besprechungsraum für maximal 40 Personen inspiriert - seinem Namensgeber folgend - zu wahren Pionierleistungen. Bilder der majestätischen Zeppeline der 1920er Jahre sind imposante Zeugen davon, dass es sich lohnt, an Ideen zu glauben. Übrigens: Der Name der Lounge ist kein Zufall. Die MOTORWORLD Region Stuttgart befindet sich auf dem Gelände des ehemaligen Württembergischen Landesflughafens - dort, wo seiner Zeit auch die stillen Giganten der Lüfte landeten.

Historie der Namensgeberin

Ferdinand Graf von Zeppelin gilt heute noch als Inbegriff des Pioniers. Und das mit allem, was dazu gehört: Spott und Misserfolge waren Teil seines Lebenswerkes, ebenso wie eiserner Wille und der feste Glaube an eine Vision.

Alles Begann mit einer Idee. Als Militärgesandter im amerikanischen Sezessionskrieg erlebte Zeppelin 1863 zum ersten Mal den militärischen Einsatz von Ballonen. "Lenken müsste man sie können", dachte sich der Graf damals. Eine Idee, die ihn nicht mehr loslassen sollte. Jahre später, als württembergischer Militärbevollmächtigter in Berlin, verfasste er 1887 erst eine, 1891 dann eine weitere Denkschrift über die "Notwendigkeit der Lenkballone". Mit der darin enthaltenen Kritik an württembergischen Truppenteilen zog er sich den Unmut des Kaisers zu und wurde letztendlich aus dem aktiven Militärdienst entlassen.

Whether for companies or private individuals, for a major event, conference or meeting - MOTORWORLD Region Stuttgart offers diverse possibilities for organising stunning events, including stylish accommodation in the V8 theme hotel and a large variety of culinary delights. In keeping with the listed location, this naturally all takes place in rooms bearing names that are steeped in history. In this issue, we present the Graf-Zeppelin-Lounge.

Graf-Zeppelin-Lounge

This 58 sqm conference room for up to 40 people will inspire true pioneering work – in keeping with its namesake. Photographs of the majestic Zeppelin airships from the 1920s impressively testify that it is worthwhile to believe in ideas. By the way: The lounge's name is no coincidence. The MOTORWORLD Stuttgart region is located on the site of the former Württemberg regional airport – at the very place where the quiet giants of the skies used to land.

History of the namesake

Count Ferdinand von Zeppelin is still considered to be the epitome of a pioneer. With everything that being a pioneer entails: Ridicule and failures were just as much part of his life's work as were his iron will and his firm belief in a vision.

It all started with an idea. While serving as a military envoy in the American Civil War, Zeppelin experienced the military use of balloons for the very first time in 1863. "One should be able to steer them", the count thought at the time. An idea was born that was never to release its hold on him. Years later, as Württemberg's military plenipotentiary in Berlin, he wrote his first memorandum on the "Necessity of steering balloons" in 1887, followed by another in 1891. The criticism of Württemberg's military units aired in these memoranda incurred the displeasure of the Kaiser, and eventually Zeppelin was released from active military service.



Ein Glück für die Luftfahrt. Denn ab diesem Moment widmete sich Zeppelin, zu dem Zeitpunkt bereits 53 Jahre alt, seiner Vision. Er war davon beseelt, ein starres, lenkbares Luftschiff zu bauen. Aufzuhalten war er nicht. Zwei Zitate aus jener Zeit bezeugen seinen verspotteten Pioniergeist. Er selbst sagte: "Für mich steht naturgemäß niemand ein, weil keiner den Sprung ins Dunkel wagen will. Aber mein Ziel ist klar und meine Berechnungen sind richtig". Kaiser Wilhelm II. hingegen bezeichnete den allerorts ausgelachten Grafen gar als den "Dümmsten aller Süddeutschen".

Als der "Narr vom Bodensee" das erforderliche Geld für seine Unternehmung nicht einwerben konnte, schoss er kurzerhand 800.000 Mark aus seinem Privatvermögen zu und gründete 1898 die Aktiengesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt. Im selben Jahr erwarb Zeppelin auch das Reichspatent Nummer 98580 für einen "Lenkbaren Luftfahrzug mit mehreren hintereinander angeordneten Tragkörpern". Der Startschuss für den Bau des ersten Zeppelin Luftschiffes war gegeben. Charakteristika seiner bahnbrechenden Konstruktion: das starre Gerippe aus Aluminium, die feste Verbindung zweier Gondeln mit dem Gerippe, zwei zylindrische Gaszellen und Luftschrauben in der Höhe des Luftwiderstandsmittelpunktes.

1900 stieg erstmals der 128 Meter lange Prototyp LZ (Luftschiff Zeppelin) 1 über den Bodensee auf. Auch wenn Technik und Probeflüge vielversprechend waren, fehlten dem Grafen die finanziellen Mittel, sodass LZ 1 zerlegt, in Teilen verkauft und die Gesellschaft aufgelöst wurde. Die zweite und dritte Chance der Zeppelin-Idee verdankte der Graf seinem eisernen Willen und der wachsenden Begeisterung der Bevölkerung. Und so wurden LZ 2 – nach einem Sturm irreparabel beschädigt – und LZ 3 über Spenden und eine Geldlotterie finanziert.

LZ 4 sollte schließlich den Durchbruch bringen. Einen Auftrag des Militärs in Aussicht gestellt, galt es, mit einer 24-Stunden-Fahrt die Tauglichkeit des Schiffes zu beweisen. Doch Scheitern gehört bei der Pionierleistung des Grafen zum Erfolg: 1. Motorschaden – 2. Motorschaden - Notlandung in Echterdingen - Gewitter - Feuer - verkohlte Trümmerhaufen - das Aus ... und "der Anfang der Luftschifffahrt in Deutschland", so der Graf. Denn Zuschauer des Unglücks initiierten spontan eine Volkspende bei der innerhalb kürzester Zeit - wohlbemerkt ohne Twitter & Co. - mehr als 6 Mio. Mark (heute rund 35 Mio. Euro) zusammenkamen. Damit gründete Graf Zeppelin 1908 die Luftschiffbau Zeppelin und brachte sie, als Dank für die Spende, in die zeitgleich gegründete Zeppelin-Stiftung ein.

What a fortunate turn of events for the aviation industry, since from this moment on Zeppelin, now already 53 years old, devoted himself to his vision. He was inspired by the idea of building a rigid, dirigible airship. And there was no stopping him. Two quotes from that time testify to his derided pioneer spirit. He himself said: "Obviously no one believes in me because no one wants to take the plunge into darkness. But my objective is clear and my calculations are correct." Kaiser Wilhelm II, on the other hand, described the ubiquitously ridiculed count as the "most stupid of all southern Germans".

When the "fool from Lake Constance" was unable to raise the funds necessary for his undertaking, without further ado he injected 800,000 marks from his personal fortune and in 1898 founded the Aktiengesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt (Stock Company for the Promotion of Airship Aviation). In the same year, Zeppelin also acquired Imperial patent number 98580 for a "dirigible aerial vehicle with several supporting elements arranged in a row". The starting signal had now been given for the construction of the first Zeppelin airship. Characteristics of its ground-breaking design were the rigid aluminium frame, the fixed attachment of two gondolas to the frame, two cylindrical gas cells, and air screws positioned at the height of the centre of air resistance.

The maiden flight of the 128 metre-long prototype LZ (Luft-schiff Zeppelin) 1 took place over Lake Constance in 1900. Although the technology and test flights were very promising, Zeppelin had run out of money, and so the LZ 1 was dismantled and sold off in parts, and the company was dissolved. The count owed his second and third chance to fulfil his Zeppelin dream to his iron will and the growing enthusiasm of the German population. LZ 2 — which was damaged beyond repair after a storm — and LZ 3 were subsequently financed through donations and a lottery.

The breakthrough was finally to come with LZ 4. With the prospect of an order from the armed forces in his pocket, he had to prove the airship's suitability with a 24-hour flight. But failure belongs to the success of the count's pioneering work: 1st engine failure – 2nd engine failure – forced landing in Echterdingen – thunderstorm – fire – charred pile of debris – the end ... and "the beginning of airship aviation in Germany," as Zeppelin was to say. Observers of the accident spontaneously initiated a public donation scheme, which within a very short time – without Twitter & Co., it must be noted – raised more than 6 million marks (equivalent to around 35 million euros today). This enabled Zeppelin not only to found Luftschiffbau Zeppelin in 1908, but at the same time he also set up the Zeppelin Foundation as a sign of his gratitude for the donation.

From these beginnings was to emerge the Zeppelin Group, which in its heyday in the 1920s and 1930s employed over 5,000 people. Graf Zeppelin did not live to see this era, which also encompassed the world-famous airships Graf Zeppelin and Hindenburg. Nor did he experience its end with the outbreak of the Second World War. The old count – who, incidentally, hired Dornier, Maybach and Graf von Soden (the

Entstehen sollte daraus der Zeppelin Konzern, der in seinen Hochzeiten in den 1920er und 30er Jahren mehr als 5.000 Menschen beschäftigte. Graf Zeppelin erlebte diese Ära, zu der auch die weltberühmten Luftschiffe Graf Zeppelin und Hindenburg zählen, nicht mehr. Auch nicht deren Ende mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs. Der alte Graf - der übrigens Dornier, Maybach und Graf von Soden (Gründer von ZF) anheuerte, um die Luftschiffe zu bauen und damit auch diesen Pionieren den Weg ebnete - verstarb, 79 Jahre alt, 1917. Seine Zeppelin-Stiftung existiert heute noch, zu ihrem Vermögen gehören der Zeppelin Konzern und der Automobilzulieferer ZF Friedrichshafen AG. Seit der Jahrtausendwende fliegt auch wieder ein Luftschiff über den Bodensee: der ZEPPELIN NT (Neuer Technologie). Und so schließt sich der Kreis mit Graf Zeppelins bekanntestem Zitat: "Man muss nur wollen und daran Glauben, dann wird es gelingen!"

In der nächste Folge unserer Serie (T)Räume bleiben wir am Boden und werfen einen Blick in die Rennfahrerhistorie des Namensgebers der Hans-Herrmann-Lounge in der MOTORWORLD Region Stuttgart ein.

founder of ZF) to build the airship, and hence paved the way for these pioneers as well – died in 1917 at the age of 79. His Zeppelin Foundation still exists today, and its assets include the Zeppelin Group and automotive supplier ZF Friedrichshafen AG. Since the turn of the millennium, an airship once again flies over Lake Constance: the ZEPPELIN NT (New Technology). And thus we come full circle with Graf Zeppelin's most famous quote: "One must only want something and believe in it. then it will succeed!"

In the next part of our series on inspirational rooms, we will be staying on the ground with a look back at the racing driver past of the namesake for the Hans-Hermann-Lounge at MOTORWORLD Region Stuttgart.

Tagungsräume der MOTORWORLD Region Stuttgart: die Vorteile auf einen Blick

- einmaliges Ambiente
- modernste Tagungstechnik
- Tageslicht und komplett verdunkelbar
- Übernachtung im Vier-Sterne V8
 Themenhotel
- vielseitige Gastronomie und Catering
- kostenfreie Parkplätze
- direkt an der Autobahn A81, an der S-Bahn-Station (Bahnhof Böblingen) und nur 20 km vom Flughafen Stuttgart entfernt
- persönliche Beratung und Veranstaltungsbetreuung

Weitere Informationen unter: http://www.motorworld.de/index.php/stutt-tagungen

Kontakt

MOTORWORLD Region Stuttgart Tagungs- und Eventmanagement Sarah Krauss Graf-Zeppelin-Platz 1, D - 71034 Böblingen

Phone +49 7031 3069 474 Fax +49 7031 3069 472 E-Mail krauss@motorworld.de

Conference rooms at MOTORWORLD Region Stuttgart: the advantages at a glance

- Unique surroundings
- State-of-the-art conference technology
- Outdoor-facing windows that can be completely darkened
- Accommodation in the four-star V8 theme hotel
- Several restaurants and diverse catering facilities
- Free parking
- Located directly off the A81 motorway, with a suburban train connection ("Böblingen" S-Bahn stop), and only 20 km from Stuttgart Airport
- Personal consultation and event support

For further information, please visit http://www.motorworld.de/index.php/stutt-tagungen

Contact:

MOTORWORLD Region Stuttgart Conference and Event Management Sarah Krauss

Graf-Zeppelin-Platz 1, 71034 Böblingen, Germany

Phone +49 7031 3069 474 Fax +49 7031 3069 472 Email krauss@motorworld.de







A sports car of the future? A science fiction theme from a Hollywood Movie? No, this Hyper car is already the harbinger of the Geneva Motor Show, 2017. The 86th Geneva automobile Salon has just closed and presented the latest automobile innovations and designs and the competition for the latest developments starts. This Hyper Sportscar called Dendrobium - named after an orchid genus from the tropical and subtropical regions of Eastern of Asia – is constructed in Singapore. It is the very first hyper sports car developed and built in the Asian region.

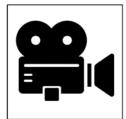
Ein Sportwagen aus der Zukunft? Ein Science Fiction Design aus einem Hollywood Streifen. Nein, dieses Hypercar ist bereits der Vorbote für den Genfer Automobilsalon 2017. Kaum ist der 86. Genfer Automobil Salon geschlossen und die neuesten automobilen Innovationen und Designs gezeigt, beginnt bereits der Wettbewerb um die neuesten Entwicklungen. Dieses Hypercar mit dem Namen Dendrobium – benannt nach einer Orchideen Gattung aus den tropischen und subtropischen Gebieten Ost Asiens – wird in Singapore gebaut. Es ist der allererste Hyper-Sportwagen der in diesem asiatischen Raum entwickelt und gebaut wird.

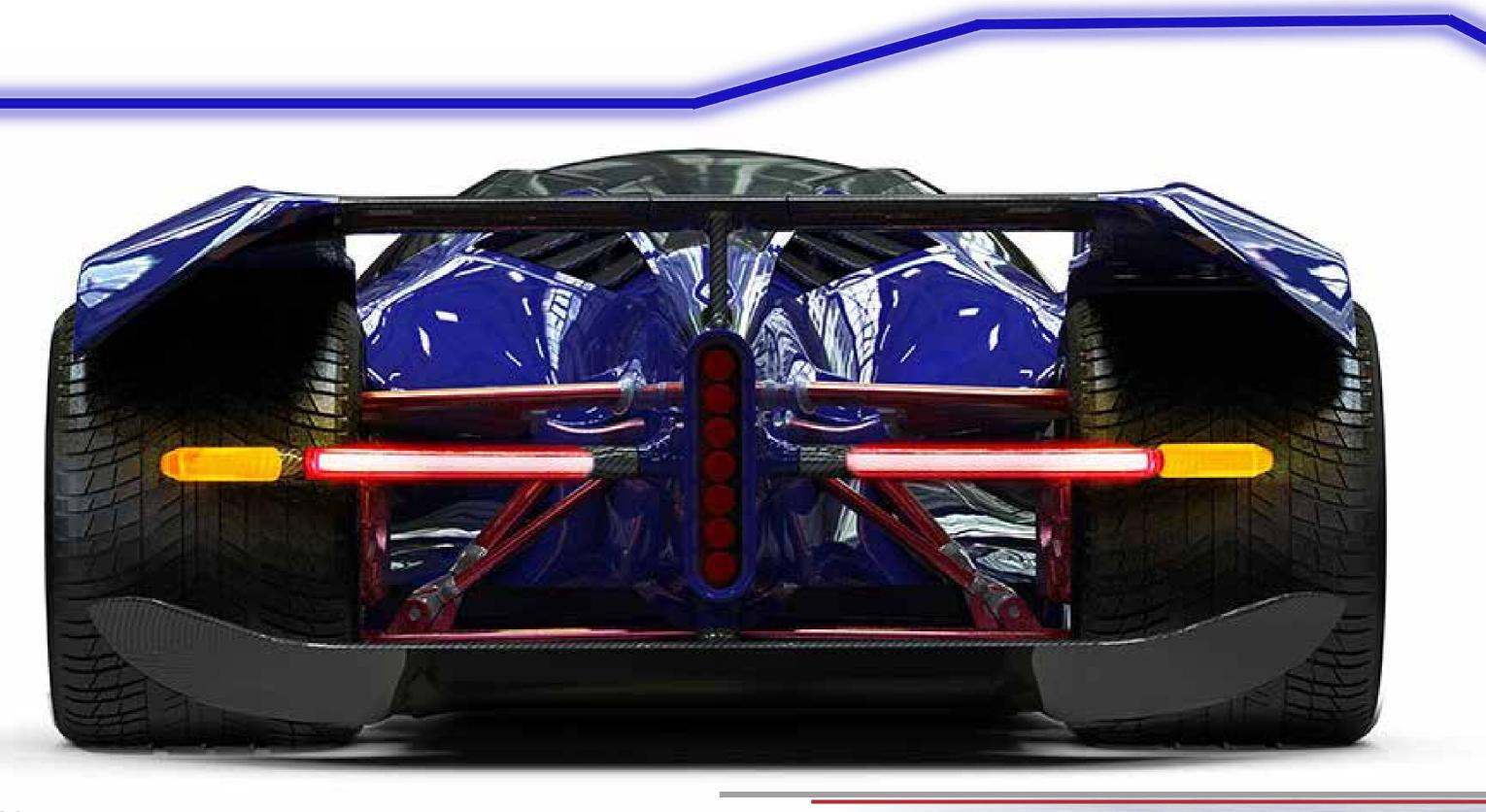
Der Dendrobium bezieht bewusst alle Elemente einer Orchideen Blüte mit in die Form des Fahrzeugs ein. Linien und Formen erzeugen ein Spiel aus Licht und Schatten. Die Baumaterialien Kohlefaser, Aluminium und Glas verstärken dabei die entstehende Ästhetik aus Linien und Kurven, die dem Dendrobium einen bissigen und ehrfürchtigen Eindruck vermitteln.

The Dendrobium involves consciously all elements of orchids flower in the shape of the vehicle. Lines and curves are creating a play of light and shadow. The construction materials of carbon fibre, aluminum and glass strengthen the emerging aesthetics of lines and curves that give a snappy and awesome impression the Dendrobium.

Klicken Sie das Symbol um Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video











Sportlich, elegant, vielseitig: Entdecken Sie den neuen California T.
Der exklusive und innovative Gran Tourer mit faltbarem Hardtop kombiniert
Sportlichkeit und Flexibilität mit dem unvergleichlichen Ferrari Fahrspaß.

Ihr Ferrari Vertragspartner Autohaus Alfred Gohm, präsentiert Ihnen den neuen California T gerne persönlich im Showroom oder bei einer Probefahrt.

Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,7-10,7 I/100 km CO2-Emission kombiniert: 273-251 g/km, CO2-Effizienzklasse G ermittelt nach EG-Richtlinie 1999/94/EG



Autohaus Alfred Gohm GmbH Graf-Zeppelin-Platz 4 71034 Böblingen Tel. 07031 20 55 0

Autohaus Alfred Gohm GmbH Georg-Fischer-Straße 65 78224 Singen/Htwl. Tel. 07731 94 63 0

info@gohm.de I www.gohm.de

Ferrari.com

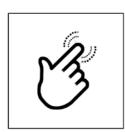




Zwar schweigen sich die Konstrukteure noch über Leistungsdaten aus, aber auf eine kraftvolle Performance des als elektrischen Antrieb konzipierten Aggregats darf man sich gefasst machen, denn der größte Teil der Technik wird bei Williams Advanced Engineering entwickelt, der bekannten F1 Rennschmiede.

Although the designers still remain silent about the performance details, one can make out a cool on and powerful performance of the unit designed for electric propulsion, because most of the technology is being developed at Williams advanced engineering, the famous F1 race factory.

Lesen Sie mehr | Read more auf | on www.luxury-cars.tv

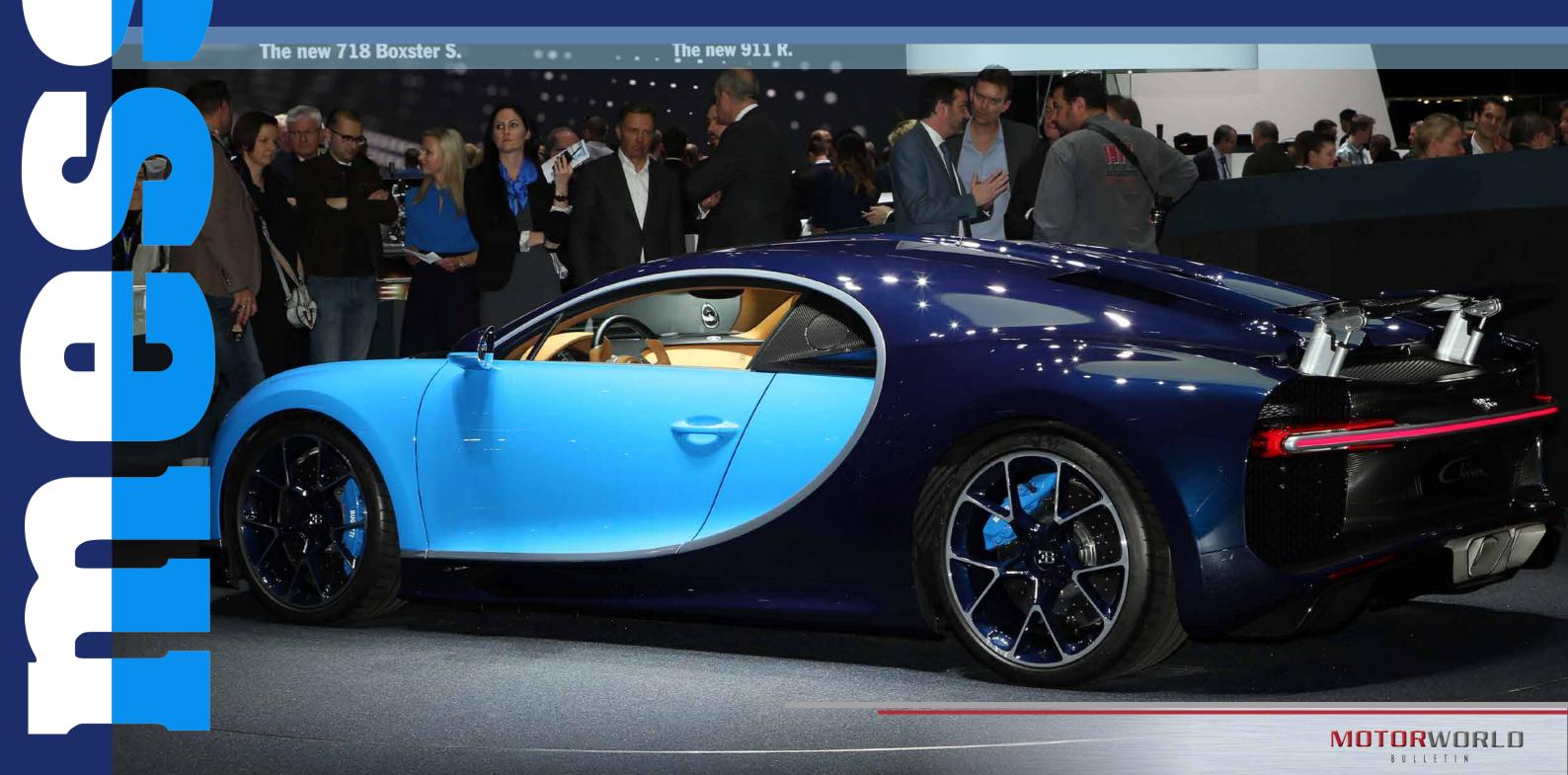




SAUTOMOBILE AUTOMOBILE SALON

Wie in jedem Jahr präsentierten die Fahrzeughersteller ihre Konzepte und Neuigkeiten Anfang März auf dem 86. Genfer Automobilsalon, der ersten europäische Automobilmesse des Jahres. Und es gab einiges zu sehen. Besonders Liebhaber exotischer Spotwagen kamen auf ihre Kosten. Zahlreiche Hersteller konventionell angetriebener, Hybrid getriebener und elektrisch angetriebener Performance Cars stellten ihre Modelle erstmals dieses Jahr vor. Die Leistungsgrenzen nach oben scheinen offen zu sein. Aber nur wenige der Super-Boliden konnte an das Highlight der Messe heranreichen: Dem 1.500 PS starken Bugatti Chiron, benannt nach Louis Chiron, der in den 1920er und 1930er Jahren entscheidende Siege auf Bugatti einfuhr.

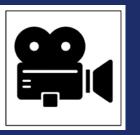
Like every year, the vehicle manufacturers presented their concepts and novelties early March at the 86th Geneva Motor Show, the first European motor show of the year. And there was plenty to see. Especially aficionados of exotic sports cars came at their own expense. Many manufacturers of conventionally powered, hybrid and electrically powered performance cars presented their models for the first time this year. The performance limits seem to be open upwards. But only a few of the super cars could come close to the highlight of the trade fair: the 1,500 HP of strong Bugatti Chiron, named after Louis Chiron, who rode a decisive victory on a Bugatti in the 1920s and 1930s.





Annähernd so schnell mit weniger Leistung zeigte sich der neue Centenario von Lamborghini. Der 6,5 Liter V12 Motor leistet ganze 770 PS und beschleunigt den 1,75 Mio Euro teuren Sprinter von 0 auf 100 km/h in 2,8 Sekunden. Die Spitze liegt bei 350 km/h. Was erwartet man mehr von einem Sportwagen, reinsitzen, die sportliche Gemütlichkeit erfahren, anlassen und den Sound und die Vibration des Treibwerks spüren, beschleunigen und den Drehzahlmesser beim Spiel des drehfreudigen Motors zusehen sind die Mindestanforderungen die man stellt. Natürlich erfüllt diese Lamborghini mit dem Centenario voll und ganz - sie setzen sogar noch eines drauf: Das Infotainmentsystem mit 10 Zoll Touchscreen, Apple Carplay, Navi und Speichermöglichkeit unterschiedlichster Telemetriedaten wie Beschleunigung, Kräfte und Geschwindigkeit. Für jeden einzelnen Fahrer zum Vergleich abrufbar. Zwei eingebaute Onboard Kameras zeichnen den Fahrer auf Abruf bei der Fahrt auf.

The new Centenario Lamborghini is nearly as fast with less power. The 6.5 litre V12 engine produces 770 HP and accelerates the 1.75 million euro sprinter from 0-100 mph in 2.8 seconds. The peak is at 350 km/h. What do you expect as a minimum requirement of a sports car, just sitting it, enjoy the athletic comfort, fireing up and feeling the sound and the vibration of the engine, speed up and watching the tachometer when playing with the forces of the engine. Of course, this Lamborghini Centenario meets fully with all these requirements - they even put one on top: the infotainment system with 10 inch touch screen, Apple car play, navigation system, and the storage of telemetry data such as speed, acceleration and forces. Available for each individual driver for comparison. Two built-in onboard cameras will record the driver on demand when driving.



Doch es gab auch ganz Neues. Die deutsche Sportwagen Manufaktur Gumpert präsentierte sich unter dem Namen Apollo Automobil GmbH, denn die Manufaktur war durch ein chinesisches Konsortium übernommen worden. Der werksintern noch als "Arrow" titulierte Sportwagen soll mit seinem 4 Liter V8 BiTurbo Motor ganze 1000 PS auf die Straße bringen. Die 100 km/h Marke überschreitet der Arrow in 2,9 Sekunden und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei ca. 360 km/h. Aufgebaut ist die windschnittige Kevlar Carbon Karosserie auf einem Gitterrohr Rahmen aus Stahl.

The German sports car manufacturer Gumpert was presented himself under the name Apollo Automotive GmbH, because the factory had been taken over by a Chinese Consortium. The internal titled sports car "Arrow" brings with his 4 litre V8 BiTurbo a total of 1000 HP on the street. The arrow passes the 100 km/h mark in 2.9 seconds and reaches a top speed of around 360 km/h. The streamlined Kevlar is carbon bodywork on a tubular steel frame.













Fast zahm wirkt dagegen der Prototyp des Aston Martin DB11. Der 5,2 Liter V12 BiTurbo Motor beflügelt den aus dem letzten James Bond Film bekannten Boliden zwar mit 517 PS, doch soll noch an der Leistung geschraubt werden. Gegenüber den vorangegangenen Boliden erscheint er dennoch wie eine Luxuslimousine.

Almost tame, however, seems the prototype of the Aston Martin DB11. The 5.2 litre V12 BiTurbo boosted engine known from the last James Bond movie produces 517 HP, still being developed in terms of the performance. Compared to the previous cars, he still appears like a luxury sedan.









Gegenüber dem in Großbritannien konstruierten Arash F10 könnte der Fahrer eines Bugatti Chiron dennoch blass aussehen. Ganze 2080 PS Systemleistung verspricht der Hybrid-Sportler. Im Heck wirkt ein 900 PS starker 6,2 Liter V8 Motor. An jedem der vier Räder wirkt zusätzlich ein Elektromotor mit eigenem Getriebe. So kommt dieser Sportler auf 5 Antriebsmotoren und 5 Getriebe. Dieses Gefährt ist ein Sprung in andere Dimensionen ...

The driver of a Bugatti Chiron might look still pale compared to the Arash F10, constructed in the UK. A whole of 2080 HP performance promises the hybrid athlete. In the rear acts a 900 HP 6.2 litre V8 motor. At each of the four wheels has an electric motor with its own gear. So this hyper athlete uses 5 engines and 5 transmission. This vehicle is a plunge into other dimensions.

Ganz im Sinne amerikanischer Muscle- und Performance Cars stand auf dem Genfer Automobil Salon die Chevrolet Corvette C7 Grand Sport. Ein angepasstes verstellbares Fahrwerk, ein Sperrdifferential und das Aerodynamik Paket machen die Corvette zu einer Rennmaschine. Der in der Z7 verbaute 6,2 Liter V8 Motor blieb indes unberührt und leistet weiterhin 466

Chevrolet Corvette C7 Grand Sport represented the spirit of American muscle and performance cars on the Geneva automobile Salon. A customized adjustable suspension, a limited-slip differential and the aerodynamics package make the Corvette to a racing machine. The Z7 built 6.2 litre V8 engine, however, stays untouched and still produces 466 HP.



PLATZ NEHMEN UND ABHEBEN.

Am 15. März starten wir pünktlich um 11.30 Uhr mit dem CHECK INN FOODPORT auf dem Flugfeld Böblingen: Ob im Restaurant oder bei sommerlichen Temperaturen im Biergarten, an der Bar oder bei Clubveranstaltungen und natürlich auch mit unseren Catering-Angeboten für das TERMINAL EINS.

Bitte schließen Sie Ihre Sicherheitsgurte und lassen Sie sich an Bord erstklassig verwöhnen. Wir freuen uns auf Sie und wünschen Ihnen einen angenehmen Aufenthalt.

CHECK INN FOODPORT auf dem Flugfeld Böblingen, direkt neben der MOTORWORLD, zwischen Bentley und dem medicum Gesundheitszentrum.

Öffnungszeiten: Dienstag-Sonntag, 11.30 Uhr-23.00 Uhr, Küche bis 22.00 Uhr geöffnet www.check-inn.events, kontakt@check-inn.events

Reservierungen: +49 7031 205 320 0 Bestellservice: +49 7031 205 320 8 Fax: +49 7031 205 320 1





Mal ehrlich? Kennen Sie einen Automobilhersteller aus Dänemark? Die dänische Sportwagenschmeide Zenvo ST1 zeigte den Zenvo TS1. Einem mindestens 850 PS starken Renn- bzw. Leistungsboliden, der bei Regen sogar auf 650 PS gezähmt wird. Im Heck wirkt ein zweifach Turbo geladener 5,9 Liter V8 Motor. Die Höchstegeschwindigkeit ist aufgrund einer elektronischen Drosselung auf ca. 375 km/h angegeben. Die dänische Manufaktur wird die Bauzahl des Zenvo TS1 voraussichtlich auf 15 Stück limitieren.

Be honest? Do you know a car manufacturer from Denmark? The Danish sport car manufacturer Zenvo ST1 showed the Zenvo TS1. An at least 850 HP strong racing and performance cars, which will be tamed in the rain to 650 HP. In the rear acts a biturbo charged 5.9 liter V8 motor. The maximum speed is limited to about 375 km/h due to an electronic throttle. The Danish manufacture will limit the number of deliveries of the Zenvo TS1 to 15 pieces.

Lesen Sie mehr | Read more http://www.luxury-cars.tv







Ausgewählt wurden 100 Meisterstücke, die die Unternehmensgeschichte und Innovationen der unterschiedlichen Epochen zeigen. Die Schau beginnt mit zwei Kapitälen-Säulen aus der ersten Werkstatt in Oberwiesenfeld vor München, die symbolisch für das erste Meisterstück, die Gründung der Bayerischen Motoren Werke im Jahr 1916 stehen.

Über alle fünf Plattformen in der Museums-Schüssel zieht sich die Ausstellung. Nach der Gründerzeit begleiten und illustrieren anschauliche Plakaten der jeweiligen Epochen die Reise durch die Firmenentwicklung. Ein besonderer Bereich ist den Mitarbeitern gewidmet, durch deren Einsatz der Erfolg des Unternehmens erst möglich wurde.

Flugzeuge, Motorräder und Automobile aus der Produktionszeit von BMW sind jedoch das Herzstück der Ausstellung. Unvergessen ist der BMW Flugzeug Sternmotor, Klassiker wie einer BMW R32 oder legendären Automobile wie der BMW M1 oder BMW 507.

Die Ausstellung ist bis 30.09.2017 geöffnet. www. bmw-welt.com

100 master pieces that show the history and innovations of different eras have been selected. The show begins with two columns from the first workshop in upper meadow field before Munich, representing symbolic the first masterpiece, the founding of Bavarian motors in 1916.

The exhibition extends over all five platforms in the bowl of the Museum. After the early years, vivid posters and illustrations of the respective eras accompany the journey through the development of the company. A special section is dedicated to the employees, through their effort the company's success was possible.

However, aircraft, motorcycles, and automobiles from BMW's production time are the centerpiece of the exhibition. The BMW is unforgotten aircraft radial engine, classics such as a BMW R32 or legendary cars such as the BMW M1 or BMW 507.

The exhibition is opened until 30.09.2017. www.bmw-welt.com





Der Name ist Programm MOTORWORLD Region Stuttgart auf der RETRO CLASSICS 2016

Die MOTORWORLD Region Stuttgart geht auf Tour und beweist einmal wieder, dass ihr Name Programm ist: Vom 17. bis 20. März 2016 präsentiert sie im Rahmen der diesjährigen RETRO CLASSICS auf ihrem rund 1.000 Quadratmeter großen Stand (Halle 1, Stand 1-G52) eine Vielzahl an Highlights: Faszinierende Oldtimer und Liebhaberfahrzeuge, Sportwagen und Motorräder, abenteuerliche Custombikes bis hin zu automobile Kunst und Accessoires. Für besondere Gaumenfreuden sorgt auf dem exklusiven Messestand der MOTORWORLD ein Airstream Diner. Und am Samstag, 19. März, steht um 11.00 und 14.00 Uhr Fahrerlegende Hans-Joachim "Strietzel" Stuck für Autogramme und das eine oder andere Selfie mit seinen Fans bereit.

The name says it all MOTORWORLD Region Stuttgart at RETRO CLASSICS 2016

MOTORWORLD Region Stuttgart is going on tour and proving once again that the name says it all. At this year's RETRO CLASSICS, being held on March 17-20, there will be many highlights on show at its 1,000 sqm large booth (1-G52 in Hall 1), from fascinating classic cars and enthusiasts' vehicles, sports cars and motorcycles, through to adventurous custom bikes and motoring art and accessories. An exceptional treat at the exclusive MOTORWORLD booth will be an Airstream Diner. And on Saturday, March 19, racing legend Hans-Joachim "Strietzel" Stuck will be here at 11 a.m. and 2 p.m. to sign autographs and to have selfies taken with his fans.

Auf den folgenden präsentieren wir Ihnen Mitaussteller auf dem RETRO-CLASSICS-Stand der MOTORWORLD in Halle 1, 1-G52

On the following pages we present the joining companies on the RETRO-CLASSICS-booth of the MOTORWORLD in Hall 1, 1-G52



PREMIUMMOTORRAD PRÄSENTIERT EGLI - MOTORRADTECHNIK

PREMIUMMOTORRAD präsentiert während der 50 Jahre leitete Fritz W. Egli seine Fima in Bettwil, vor Retro Classics in Stuttgart (17. bis 20. März 2016) in einem Jahr hat er an Alexander Frei verkauft, der sein Halle 1 auf dem Stand der Motorworld 50 + 1 Jahre Lebenswerk weiterführen möchte. Egli-Racing.

Motorräder haben Fritz W. Egli schon als Kind fasziniert - und die Begegnung mit der HRD Vincent Black Shadow machte für ihn deutlich: Motorräder 1975, gefahren von Godier Genoud sowie die Egli werden im Leben des gelernten Feinmechanikers Honda 1100 R, die hubraumstärkste Egli aller Zeiten, eine dominierende Rolle spielen.

einer Scheune selbständig - und bestritt Grasbahnrennen. 1965 schließlich gründete er Egli Motorradtechnik. Der von ihm konstruierte Zentralrohr-Rahmen, genaugenommen ein mächtiges über dem Motor verlaufendes Zentralrohr mit durchgestecktem und verschweißtem Lenkkopf und ausschließlich auf Zug und Druck belastete Schwingenlagerungen. Die Verwindungssteifigkeit dieser Konstruktion suchte damals ihresgleichen. Egli begann mit dem V2 der Vincent und wurde in Folge weltweit bekannt, in dem er die stärksten japanischen Triebwerke verbau-

Als Highlights zeigt Premiummotorrad eine frühe Egli-Vincent aus dem Jahr 1967, die Egli-Kawasaki als Recreation der Sieger-Rennmaschine für Bol d'Or bei der schon das Basisfahrzeug Anfang der achtzi-Bereits Anfang der sechziger Jahre machte sich Egli in ger Jahre knapp 20.000 Mark kostete. Weitere Eglis runden das Sonderthema ab - und Fritz W. Egli hat seinen Besuch angekündigt, wenn es sein Gesundheitszustand zulässt.

ARTHUR BECHTEL PRÄSENTIERT ARTHUR BECHTEL PRESENTS

Von der ersten Stunde seit Gründung der MOTOR-WORLD Region Stuttgart dabei, zeigt der Oldtimerpionier Arthur Bechtel, Arthur Bechtel Classic Motors, zwei automobile Preziosen als kleinen Auszug aus seinem Portfolio.

190 SL - A Star was born

1953 forderte der damals bedeutendste USA-Importeur für Mercedes Benz, Max Hoffmann, in einer legendären Vorstandssitzung eine preiswertere Variante des bis dahin nur als Rennsportwagen existierenden 300 SL "Gullwing". Sein Wunsch besaß offensichtlich Gewicht. Was als straßentaugliche und preiswertere Variante des großen Bruders "Gullwing" in Rekordzeit serienreif entwickelt wurde, avancierte schnell zu DER Design-Ikone der fünfziger Jahre.

An enduring presence at MOTORWORLD Region Stuttgart right from day 1, classic car pioneer Arthur Bechtel from Arthur Bechtel Classic Motors is displaying two motoring gems from his collection.

190 SL - a star is born

At a legendary board meeting held in 1953, the then leading United States importer for Mercedes-Benz, Max Hoffmann, called for a cheaper variant of the 300 SL "Gullwing", which up to that point had only existed as a racing car. His wish obviously carried a lot of weight. The roadworthy and more affordable version of its big brother, the "Gullwing", that was developed through to the series production stage in record time quickly became the iconic design of the 1950s.







Gut 25.000 Fahrzeuge wurden in den Jahren 1955 bis zum Ende der Produktionszeit 1962 gebaut. Zahlreiche Hollywood-Stars wie Grace Kelly und Frank Sinatra besaßen eine der vollendeten Schönheiten, die in unzähligen Farbkombinationen angeboten wurden. In Deutschland verbindet man bis heute mit dem schnittigen Flitzer der Oberklasse im deutschen Wirtschaftswunder den Namen Rosemarie Nitribitt. Die junge Frau aus einfachsten Verhältnissen schaffte es als Prostituierte bis in höchste Kreise und trug ihren schnell erlangten Wohlstand in einem schwarzen Mercedes Benz 190 SL zur Schau.

Sie wurde unter mysteriösen Umständen ermordet und der Skandal erschütterte das bürgerliche Nachkriegsdeutschland so tief, dass die Geschichte selbst Jahrzehnte später noch als Vorlage für eine Verfilmung diente.

Wer heute einen 190 SL besitzt, hat mindestens 3 gute Gründe sich zu freuen.

Der erste Grund ist die Freude an einem der vollendetsten Automobildesigns, das je entwickelt wurde, zweitens genießt er oder sie das Privileg ein historisches Automobil fahren zu können und last but not least kann er sich an der immensen Wertsteigerung erfreuen, die sein Schätzchen sowohl in der Vergangenheit, als auch in der Zukunft zu einem wahren Garagengoldstück macht.

Around 25,000 vehicles were built between 1955 and the end of production in 1962. Many Hollywood stars, among them Grace Kelly and Frank Sinatra, owned one of these beauties in perfection, which were made available in innumerable colour schemes. In Germany, the name Rosemarie Nitribitt has remained associated with the sleek, top-of-therange speedster of the German economic miracle years through to this very day. This young woman from the humblest of backgrounds climbed to the top of the social ladder as a call girl, and flaunted her rapidly acquired affluence with a black Mercedes-Benz 190 SL.

She was murdered under mysterious circumstances, and the scandal shook post-war, middle-class Germany so deeply that the story even served as the basis for a film adaptation several decades later.

Whoever owns a 190 SL today has at least 3 good reasons to be happy about it.

First of all, there is the pleasure of possessing one of the most perfect car designs ever developed; secondly, he or she enjoys the privilege of being able to drive an historic car; and last but not least, the owner can enjoy the huge increase in value which makes his or her treasure a true piece of garage gold in both the past and the future.

Mercedes-Benz 230 Cabriolet B - Vom Kommandeurswagen zum Familiencabriolet

Wenn dieses Auto erzählen könnte

... ein Oberklassefahrzeug als Spitzenleistung der deutschen Automobilindustrie mitten im Krieg. Er wurde in den Jahren 1936 bis 1941 gebaut, als die Rüstungsproduktion schon Vorrang hatte.

Wer damals einen 230er kaufte, konnte mit Subventionen rechnen, wenn er sich verpflichtete, das Fahrzeug im Mobilmachungsfall zur Verfügung zu stellen.

Er galt als Schönster in seiner Klasse und war berühmt für seine hohe Fertigungsqualität. Nicht zuletzt deshalb wurde das Erfolgsmodell vom Militär hoch geschätzt und gerne als Kommandeurswagen benutzt. Besonders beliebt war hier die Cabrioletvariante.

Dank der robusten Technik und seines hervorragenden Zustandes kann dieses Traumcabriolet heute jederzeit für größere und kleinere Fahrten genutzt werden. Seine vier Sitze machen ihn familientauglich und garantieren jede Menge Fahrspass in der warmen Jahreszeit. Darüber hinaus kann sich sein Besitzer auch ganzjährig an der Wertentwicklung erfreuen, die den Kaufpreis aus dem Jahre 1938 in Höhe von 7.200 Reichsmark schon längst um ein Vielfaches überrundet hat. Ein Ende dieser Entwicklung ist nicht in Sicht.

Mercedes-Benz 230 Cabriolet B - from commander's car to family convertible

If this car could talk...

... a top-of-the-range vehicle as the pinnacle of excellence of the German automotive industry in the midst of the war. Built between 1936 to 1941 when priority was given to manufacturing arma-

whoever bought a 230 at that time could count on receiving subsidies if he pledged to make his car available in the event of military mobilisation.

It was regarded as being the most attractive of its class, and was famous for its superb manufacturing quality. That was a compelling reason why this model of success was held in such high esteem by the armed forces, frequently being used as a commander's vehicle. The convertible variant was especially popular.

Thanks to its robust mechanics and outstanding condition, this dream convertible can today still be taken for a spin on long and short journeys whenever required. Its four seats make it suitable for families, and guarantee lots of fun during the summer. Its owner can also enjoy the year-round rise in value that has seen the 1938 purchase price of 7,200 Reichsmarks being multiplied many times over. And an end to this development is nowhere in sight.



FÜR ALTE, JUNGE UND MODERNE KLASSIKER - abcfinance classic-car-solutions For old, young and modern classics - abcfinance classic-car-solutions

Oldtimer sind Ihre Leidenschaft. Sie haben Ihr Wunsch- Fahrzeug endlich gefunden, möchten dieses nun privat erwerben und es vielleicht auch gleich wieder in neuem Glanz erstrahlen lassen.

Zur Finanzierung suchen Sie eine Alternative die weder Ihr Erspartes noch den Kreditrahmen bei der Bank belastet? Mit unseren flexiblen Finanzierungsmöglichkeiten sichern Sie sich günstige Konditionen, individuell anpassbare Raten und Laufzeiten sowie eine garantierte Übernahme zum Ende des Vertrages.

Classic cars are your passion. You have finally found the car you have always wanted, and now you wish to buy it as a private individual, and perhaps have it restored to its former splendour.

Are you looking for an alternative solution to finance your wish that will preserve your savings and not put any strain on your bank's credit line? With our flexible financing options, you will secure yourself favourable conditions, individually adaptable rates and loan periods, as well as a guaranteed transfer at the end of the contract.



Mit den classic-car-solutions setzen jetzt auch Privatkunden auf die Finanzexpertise von abcfinance.

Bereits seit Jahren profitieren Unternehmer, Freiberufler und Gewerbetreibende von unseren Leasingund Mietkaufangeboten für ihren Firmenwagen mit Stil. Mit dem praktischen Finanzierungsrahmen sichern sich darüber hinaus zahlreiche Händler von Oldtimern und modernen Klassikern Liquidität und Flexibilität im Einkauf.





With our classic-car-solutions, private customers are now also able to rely on abcfinance's financial expertise.

Entrepreneurs, freelancers and professional traders have been benefitting from our leasing and hire-purchase offers for their stylish company cars for many years now. The practical financing framework will provide you with purchasing liquidity and flexibility at numerous dealers of classic cars and classics-to-be.



Als starker Partner

des Mittelstandes unterstützen wir seit fast 40 Jahren den Geschäftserfolg deutscher Unternehmen. Ob maßgeschneiderte Leasingangebote, Factoring als Liquiditätsgarant oder gewinnbringende Geldanlagen: Mit der hauseigenen abcbank und der finanzstarken Werhahn-Gruppe im Hintergrund garantieren wir Ihnen Sicherheit und Stabilität.

Verlassen Sie sich auf Ihren starken Finanzierungspartner mit Branchen-Know-how!

As a strong partner

for the SME sector, we have been supporting the business success of German enterprises for almost 40 years. Be it made-to-measure leasing offers, factoring as a liquidity guarantor, or profitable financial investments: Backed up by our proprietary abcbank and the financially strong Werhahn Group, you will be guaranteed security and stability.

Put your trust in a strong financial partner with industry know-how!

www.abcfinance.de



B E R L I N
6. bis 9. Oktober 2016



ZAMELIA OISLAND BONHAMS ORESULTS

Rund um den Concours d'Elegance in Amelia Island finden auch zahlreiche Auktionen exklusiver Automobile statt. Eine der ersten Auktionen war die von Bonhams auf dem Gelände des Fernandina Beach Golf Club mit einem totalen Umsatz von 27,5 Millionen US-Dollar. Der Topseller dieser Auktion war der 1937 Bugatti 57SC Sports Tourer by Vanden Plas. Die Gebote für diesen Vorkriegswagen starteten bei 6 Millionen und stiegen schnell auf 8 Millionen. Den Zuschlag bekam schließlich ein amerikanischer Privatmann für die stolze Summe von 9.735 Millionen Dollar. Das ist der teuerste jemals verkaufte Type 57S, der während einer Auktion verkauft wurde und das teuerste Vorkriegs-Fahrzeug, das während Amelia Island je verkauft wurde.

Numerous auctions of exclusive automobiles were held during the Amelia Island Concours D´Elegance. The first auction was from Bonhams on the grounds of the Fernandina Beach Golf Club with total sales of \$ 27.5 million. The top seller of this auction was the 1937 Bugatti 57SC sports tourer by Vanden Plas. The bids for this pre-war coaches started at 6 million and quickly rose to 8 million. An American private citizen eventually got the nod for the princely sum of \$9,735 million. This is the most expensive ever sold Type 57, which was sold during an auction and the most expensive pre-war vehicle that was ever sold during the Amelia Island events.

Lesen Sie mehr | Read more http://www.luxury-cars.tv





ROUTE 66 MIT BODENSEEBLICK



Auf 1600 Kilometern führt die neue Touring-Route "Grand Tour of Switzerland" durch die schönsten Gegenden der Schweiz. Rund 75 Kilometer der Strecke führt durch den Thurgau, wo sich immer wieder herrliche Ausblicke über den Bodensee bieten. Vom Saurer Oldtimer-Museum bis zum Napoleon-Schloss Arenenberg locken entlang des Weges viele stilechte Ausfahrt-Ziele. Aussergewöhnliche Touring-Hotels und sehenswerte Hafen-Städtchen machen die Fahrt durch den Apfel-Kanton zu einem besonderen Highlight. Beliebte Aussichtpunkte, wie der Ortsteil Klingenzell oberhalb von Mammern, laden dazu ein, an die Seite zu fahren und zu geniessen. Acht bis zehn Tage kann die Grand Tour durch die ganze Schweiz dauern, im Thurgau kann man sich bei den vielen Sehenswürdigkeiten ruhig zwei gemütliche Tage Zeit lassen. Vom Schaffhauser Rheinfall führt

die Route bei Stein am Rhein direkt in den Thurgau. In leichten Schwüngen schmiegt sich die Strasse ans Ufer des Untersees, die Insel Reichenau ist zum Greifen nah. Oberhalb des fachwerkgeschmückten Fischerdorfs Ermatingen führt kein Weg an Schloss Arenenberg vorbei – die Schlossterrasse ist einer der schönsten Aussichtspunkte am Bodensee. Das Haus selbst zeigt im Original, wie sich die holländische Königin Hortense in ihrem Thurgauer Exil eingerichtet hat. Niemand geringerer als der spätere Kaiser Napoleon III. hat hier seine Kindheit und Jugend verlebt. Immer am See entlang führt die Landstrasse durch gemütliche Hafenörtchen wie Altnau, Güttingen und Kesswil nach Romanshorn und Arbon.











Sehenswürdigkeiten von stilvoll bis dröhnend Die Strecke hat große Vorbilder wie etwa die Route 66 in den USA oder die Garden Route in Südafrika. Bei der Zahl der Sehenswürdigkeiten entlang der Grand Tour hat die Schweiz im Vergleich die Nase vorn. Am Thurgauer Abschnitt locken neben Schlössern und Kunstmuseen jede Menge Ausflugsziele für Motorund Technikfans. Mit dem Katamaran ist es nur eine kurze Fahrt bis nach Friedrichshafen, der Heimat des Zeppelins. Hier kann die bedeutendste Sammlung zu Geschichte und Technik der Zeppelin-Luftschifffahrt bestaunt werden. Aus der ehemaligen Lokremise in Romanshorn

ist inzwischen die Eisenbahnerlebniswelt Locorama geworden. Im Fahrsimulator können sich die Besucher hier sogar wie richtige Lokomotivführer fühlen. Das Saurer Museum in Arbon beeindruckt mit seiner Sammlung schwerer Nutzfahrzeuge, das älteste von 1911. Und in Romanshorn ist die Autobau Erlebniswelt mit der Fahrzeugsammlung des ehemaligen Rennfahrers Fredy Lienhard ein heisser Tipp für Fans von schnittigen Flitzern. Im industriellen Ambiente einer ehemaligen Schnapsbrennerei sind neben klassischen Sportwagen auch Fahrzeuge aus verschiedenen Stationen seiner Rennkarriere zu sehen: von der Seifenkiste bis zum Formel-1-Boliden.



Lesen Sie mehr | Read more http://www.luxury-cars.tv







RENNSPORT LEGENDEN IN MONACO **RACING LEGENDS IN MONACO**

Während des Grand Prix de Monaco Historique wird RM Sotheby's eine exklusive Sammlung von historischen Rennwagen zum Aufruf bringen und dazu einige herausragende Straßenfahrzeuge. Mehr als acht Jahrzehnte führender Automobiltechnologie werden beim Monaco-Verkauf am 14. Mai den Besitzer wechseln. Eine mit Spannung erwartete Auktion.

Zu den herausragenden Automobilen gehört neben dem 1951 Ferrari 340 America Barchetta gesellt sich ein 1997 Porsche 911 GT1 Evolution mit der Chassis No. GT1 993-117. Es ist das einzig bekannte Model seiner Art mit Straßenzulassung und war bisher noch nie zum Verkauf gestanden. Von 31 Rennteilnahmen gewann der Wagen 13. Schätzpreis: 2.7 bis 3 Mio Euro.

During the Grand Prix de Monaco Historique, RM Sotheby's Auctions will sell an exclusive collection of historic race cars and some outstanding vehicles. More than eight decades of leading automotive technology are changing hands on the Monaco sale on May 14. A highly anticipated auction.

A 1951 Ferrari 340 America Barchetta is one of the outstanding cars, joined by the 1997 Porsche 911 GT1 evolution with the chassis No.. GT1 993-117. It is the only known street legal model of its kind and has never stood for sale. Of 31 race participations, the car won 13. Estimated value: 2.7 to 3 million euro.

> **Lesen Sie mehr** | Read more http://www.luxury-cars.tv









COUNTDOWN BMW ART CARS

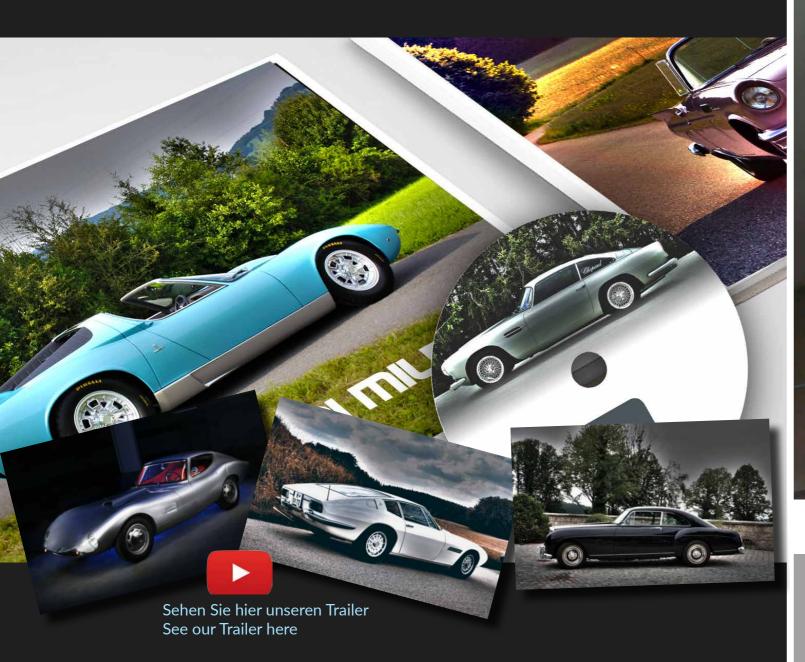
Vor 40 Jahren wagte BMW das Experiment, ein Auto von einem bekannten Künstler neu gestalten zu lassen. Ein BMW 3.0 CSL, dem der amerikanische Künstler Alexander Calder ein eigenständiges Design verpasste, war das Ergebnis. In Singen ist noch bis 1. Mai eine exklusive Sonderausstellung im MAC Museum Art & Cars (www. museum-art-cars.com) zu sehen. Das Auto sorgte bei den "24 Stunden von Le Mans" 1975 für Aufsehen. Seitdem stellt der Baverische Automobilhersteller Fahrzeuge zur künstlerischen Interpretationen zur Verfügung. Inzwischen umfasst diese einzigartige exklusive Sammlung 17

Unter der Festungsruine des Hohentwiel in Singen am Bodensee liegt das "Deutsche Bilbao" - das MAC Museum Art & Cars. Nur wenige Fahrminuten von der Grenze zur Schweiz entfernt, hat sich hier das Kunstmuseum mit dem Leidenschaft für Mobilität einen Namen gemacht. Die dritte Ausstellung mit dem Namen "Kunst in Bewegung" widmet sich den berühmten Art Cars von BMW. Die Ausstellung ist nun um drei Exponate reicher, dem BMW M3 Gruppe A, mit der Bemalung von Ken Done, dem BMW M3 GTR gestaltet von Sandro Chia und dem einzigen folierten Fahrzeuge aus dieser Serie, dem BMW 635 CSi mit der Gestaltung von Robert Rauschenberger.

Ken Done wurde 1940 in Sydney/Australien geboren. In seinen Kunstwerken spiegelt er immer wieder die Kraft und Schönheit der Australischen Kultur und Landschaft wieder. So auch auf der Nummer 8 der BMW Art Cars, dem 1989 er BMW M3 Gruppe A Rennwagen. Done gestaltete den Boliden in grellen bunten fließenden Farben, in Anlehnung an der australischen Küste lebenden Papageien und bunten Papageienfische. Die fließenden Linien symbolisieren die Geschwindigkeit und Bewegung der Tiere. Die Nummer 13 der BMW Art Cars ist der von Sandro Chia gestaltete 1992er BMW 3 Renn Prototyp. Chia wird als signifikanter Vertreter der italienischen "Transavangaurdia" gesehen, einer Kunstrichtung dies sich an die klassischen Bildsprache anlehnt. Die Bemalung des Fahrzeugs zeigt viele einzelne Gesichter. Chia erklärte dazu, dass ein solches Fahrzeug stets von vielen Schaulustigen betrachtet werde. Jeder dieser Betrachter soll sich im Lack dieses Fahrzeugs widerspiegeln und finden.







Ihr Klassiker auf DVD // Your classic on DVD

Professionell für die Ewigkeit festgehalten. Wir setzen Ihr Fahrzeug in Szene. Profitieren Sie von unserer 30-jährigen Film-Erfahrung .

Professionally recorded for eternity. We put your vehicle in the limelight. Benefit from our 30 years of movie experience.

Interessenten bitte Mail an info@classic-car.tv schicken For requests please send an email to info@classic-car.tv

HTTP://WWW.CLASSIC-CAR.TV

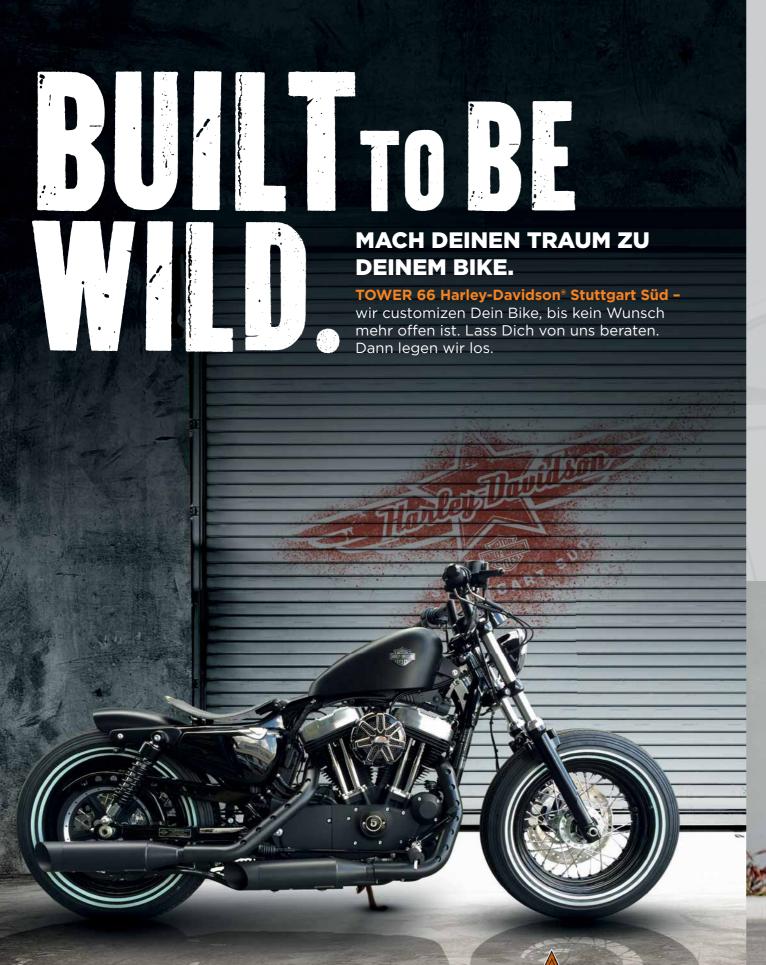


Der von Robert Rauschenberger gestaltete BMW 635 CSi ist das einzige Fahrzeug, das kein Rennfahrzeug ist, sondern ein Serienfahrzeug. Es war das sechste Art Car und auch das einizige bis dahin, das keine Bemalung erhielt, sondern fotografisch bearbeitete Folien aufgezogen bekam. Auf der linken Seite des Fahrzeugs ist ein historisches Bild des Malers Bronzino abgebildet, eingerahmt durch die von Rauschenberger gezeichneten Everglade Gräser. Die rechte Seite ziert ein Gemälde von Ingres, das ebenfalls durch die Gräser eingerahmt ist. Die Radkappen sind mit Motiven antiker Teller geziert.

Öffnungszeiten:
Mittwoch: 14:00-20:00 Uhr
Donnerstag: 14:00-18:00 Uhr
Freitag: 14:00-18:00 Uhr
Samstag: 11:00-18:00 Uhr
Sonn- & Feiertage: 11:00-18:00 Uhr

Montag-Dienstag: Ruhetag





OLDIE KÄFER FÜR 121.000 DOLLAR VERKAUFT OLDIE BEETLE SOLD FOR 121.000 DOLLAR

"Danke, ihr Verrückten!" mit diesen Worten begrüßte TV-Star Jerry Seinfeld die Zuschauer der Auktion von Gooding & Company im Umfeld des Amelia Island Concours. 18 Fahrzeuge aus der Sammlung des Amerikaners wurden versteigert. Die meisten davon waren Porsches. Und die meisten der angebotenen Oldtimer wurden deutlich über dem Schätzwert verkauft. Dann rollte ein 1960 VW Käfer auf die Bühne. Eigentlich – so der Hagerty Priceguide – sollte der Wagen bei 30.000 Dollar liegen. Aber: ein Riesenfan kaufte den Käfer für sage und schreibe 121.000 Dollar (Das Estimate lag bei 35.000 – 55.000 Dollar). In zwei Stunden waren 17 der Klassiker verkauft für die Gesamtsumme von 22.2 Millionen Dollar.

"Thank you, you crazy people!" were the words TV Star Jerry Seinfeld greeted the visitors of the auction by Gooding & company in the environment of Iceland of the Amelia Concours. 18 vehicles from the collection of the American idol were sold. Most of them were Porsches. And most of the offered vintage cars were sold well above the estimate. Then, a 1960 VW Beetle rolled on the stage. Actually - so the Hagerty price guide - the car should bring arround \$30,000. But: a great fan bought the beetles for staggering 121,000 dollars (the estimate was 35,000 55,000 dollars). In two hours, 17 of the classics were sold for the sum of \$22.2 million.

Lesen Sie mehr | Read more http://www.luxury-cars.tv





Hier erfährst Du mehr:
TOWER 66 Harley-Davidson® Stuttgart Süd
Graf-Zeppelin-Platz 2 · 71034 Böblingen
Tel.: 07031 309670 · www.hdstuttgartsued.de

Harley Davidson









Ein Projekt der Dünkel Investment GbR.





Ein Projekt der Freimann Besitz GmbH & Co. KG.





Ein Projekt der Butzweilerhof Nicolaus Otto Park GmbH & Co. KG.





Ein Projekt der Zeche Ewald Entwicklungs GmbH & Co. KG.





Eine Veranstaltung der MoWo Messe- und Veranstaltungs GmbH & Co. KG.



Ein Projekt der Insel 1 GmbH & Co. KG.

