

MOTORWORLD

BULLETIN



Edition 158 / 16. Juni 2023

158



HISTORY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



IMPRESSUM IMPRESS



Vorhang auf für die Automobile Erlebniswelt der Motorworld Köln-Rheinland und der Michael Schumacher Private Collection hieß es vor 5 Jahren. Jetzt zeigt der Standort mit der Eröffnung des neuen „El Carrito – Bar y Cocina Panamericana“ ein neues Gastro-Highlight. www.el-carrito.de

It was 5 years ago that the curtain went up for the automotive world of experience at Motorworld Köln-Rheinland and the Michael Schumacher Private Collection. With the opening of the new „El Carrito - Bar y Cocina Panamericana“, the location is now showing a new gastronomic highlight. www.el-carrito.de

MOTORWORLD Bulletin
„History Speed Lifestyle“

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

Motorworld – eine Marke der
Motorworld Trademark Management
AG

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

Ressortleitung / Redaktion Motorworld
Sybille Bayer

Redaktion:
Adrian Duncan
Valery Reuter

Erscheinungsweise:
Dreiwöchentlich
Auflage: 35.000
ISSN 2198-3291

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

Bitte haben Sie dafür Verständnis, dass es in weiter zurückliegenden Ausgaben

EDITORIAL ENQUIRIES

Für Anzeigen | For advertising
Bulletin@motorworld-bulletin.de

Cooperation Partner of the
» IAA MOBILITY 2023

MOTORWORLD
MOBILITY *Days*

3.- 6. SEPT 2023



HANDELSWELT

INHOUSE-FAIR

AUSSTELLUNG

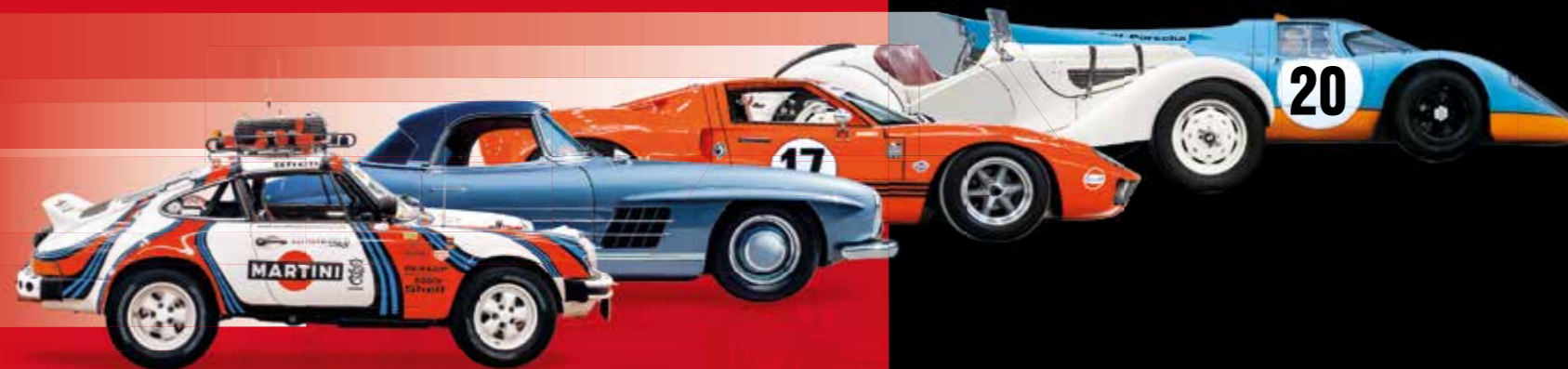
ERLEBNISWELT

HANDELN

VERKAUFEN

KAUFEN

NETZWERK



WWW.MOTORWORLD-MIAA.DE



CORVETTE MODEL C1

WORDS Kay MacKenneth

PHOTO Kay MacKenneth

Eine amerikanische Stilikone und einer der erfolgreichsten Sportwagen der Welt ist die Chevrolet Corvette C1. Die Chevrolet Corvette C1 – auch bekannt als Corvette der ersten Generation – wurde 1953 eingeführt und bis 1962 produziert. Sie markierte das Debüt des legendären Corvette-Sportwagens, der seitdem zu einer amerikanischen Automobilikone geworden ist. 2023 feiert die Ikone ihren 70. Geburtstag und ist schön wie eh und je.

Die C1 Corvette besaß eine Karosserie aus Fiberglas, einem für die damalige Zeit revolutionären Material, und ein schlankes, elegantes Design. In den ersten Jahren wurde sie von einem 4,3-Liter-Reihensechszylindermotor angetrieben, der später durch einen leistungsstärkeren V8-Motor ersetzt wurde. Im Laufe Produktionszeit wurde die Corvette C1 mehrmals aktualisiert und verbessert. Zu den bemerkenswertesten Varianten gehören die Corvette Z06, eine leistungsorientierte Version, und die Corvette Grand Sport, ein vom Rennsport inspiriertes Modell in limitierter Auflage.

The Chevrolet Corvette C1 is an American style icon and one of the most successful sports cars in the world. The Chevrolet Corvette C1 - also known as the first generation Corvette - was introduced in 1953 and produced until 1962. It marked the debut of the legendary Corvette sports car, which has since become an American automotive icon. In 2023, the icon celebrates its 70th birthday and is as beautiful as ever.

The C1 Corvette featured a fibreglass body, a revolutionary material at the time, and a sleek, elegant design. In its early years it was powered by a 4.3-litre straight-six engine, later replaced by a more powerful V8.

During its production life, the Corvette C1 was updated and improved several times. Notable variants include the Corvette Z06, a performance-oriented version, and the Corvette Grand Sport, a limited-edition, race-inspired model.

Die Corvette C1 spielte eine wichtige Rolle bei der Etablierung der Marke Corvette als Symbol für amerikanische Leistung und Stil. Sie legte den Grundstein für die nachfolgenden Generationen von Corvette-Modellen, die bis heute produziert werden. Ihr Debüt feierte sie auf der General Motors Motorama-Ausstellung im Januar 1953 als Konzeptauto. Aufgrund der überwältigenden positiven Resonanz beschloss Chevrolet, ihn in Produktion zu nehmen. Die C1 Corvette zeichnete sich durch ein unverwechselbares und aerodynamisches Design aus. Die lange, geformte Motorhaube, das abgerundete Heck und markanten Radkästen machten den Wagen einzigartig. Serienmäßig war die C1 Corvette mit abnehmbarem Hardtop ausgestattet. So war das Auto als offenen Roadster zu fahren oder für zusätzlichen Schutz und Komfort mit Hardtop zu fahren. Bei Sammlern äußerst beliebt sind die C1-Corvetten von 1961-1962, die über ein einzigartiges konkaves Heckscheibendesign verfügen.

The Corvette C1 was instrumental in establishing the Corvette brand as a symbol of American performance and style. It laid the foundation for subsequent generations of Corvette models still in production today. It made its debut as a concept car at the General Motors Motorama show in January 1953. Due to the overwhelmingly positive response, Chevrolet decided to put it into production.

The C1 Corvette had a distinctive and aerodynamic design. The long, sculpted bonnet, rounded tail and distinctive wheel arches made the car unique. The C1 Corvette came with a removable hardtop as standard. This allowed the car to be driven as an open roadster or with a hardtop for added protection and comfort. Extremely popular with collectors are the 1961-1962 C1 Corvettes, which feature a unique concave rear window design.



Eines der wichtigsten Highlights der C1 Corvette war aber die Glasfaser-Karosseriekonstruktion. Es war das erste Serienauto, dessen Karosserie vollständig aus diesem leichten und korrosionsbeständigen Material bestand. Diese Innovation ermöglichte eine größere Designflexibilität und trug zu einer verbesserten Leistung bei. Die frühen C1-Corvette-Modelle (1953-1955) waren mit einem 3,8-Liter-Reihensechszylindermotor „Blue Flame“ ausgestattet, der rund 150 PS leistete. Im Jahr 1955 führte Chevrolet den leistungsstärkeren Small-Block-V8-Motor ein, zunächst ein 4,3-Liter-Aggregat, das später auf 4,6 Liter erweitert wurde. Die V8-Motoroption steigerte die Leistung der Corvette deutlich, mit einer Leistung von 195 bis 290 PS.



Die C1 Corvette bot sowohl manuelle als auch automatische Getriebeoptionen. Das Standardgetriebe war ein Dreigang-Schaltgetriebe, während 1955 ein wünschenswerteres Viergang-Schaltgetriebe erhältlich war. 1957 wurde ein Viergang-Automatikgetriebe namens Powerglide als Option eingeführt.

Bei der Corvette C1 gab es auch bemerkenswerte Leistungsvarianten. Die 1963 eingeführte Corvette Z06 war eine renntaugliche Option mit einem Hochleistungsmotor, einer verbesserten Federung und größeren Bremsen. Eine weitere Sonderedition war die Corvette Grand Sport (es gab nur fünf Exemplare), die 1963 als leichtes, rennstreckenorientiertes Modell eingeführt wurde.

Zu den wichtigsten Design- Aktualisierungen gehörte die Einführung von Vierfachscheinwerfern im Jahr 1958, ein neues Heckdesign mit vier runden Rücklichtern im Jahr 1961 und die Hinzufügung eines Entenschwanz-Heckspoilers bei einigen späteren Modellen.

Insgesamt wurden 69.015 C1-Corvetten gebaut. Das Modelljahr 1962 verzeichnete mit 14.531 produzierten Einheiten das höchste Produktionsvolumen.

One of the highlights of the C1 Corvette, however, was its fibreglass body. It was the first production car to have a body made entirely of this lightweight and corrosion-resistant material. This innovation allowed greater design flexibility and contributed to improved performance. The early C1 Corvette models (1953-1955) were powered by a 3.8-litre Blue Flame inline six-cylinder engine that produced approximately 150 bhp. In 1955, Chevrolet introduced the more powerful small-block V8 engine, initially a 4.3-litre unit, later expanded to 4.6-litres. The V8 option significantly increased the Corvette's power output from 195 to 290 bhp.



The C1 Corvette offered both manual and automatic transmissions. The standard transmission was a three-speed manual, while a more desirable four-speed manual was available in 1955. In 1957 a four-speed automatic transmission called Powerglide was introduced as an option.

There were also notable performance variants of the Corvette C1. Introduced in 1963, the Corvette Z06 was a race-ready option with a high-performance engine, upgraded suspension and larger brakes. Another special edition was the Corvette Grand Sport (only five were built), introduced in 1963 as a lightweight, track-oriented model.

Major design updates included the introduction of quad headlights in 1958, a new rear design with four round taillights in 1961 and the addition of a ducktail rear spoiler on some later models.

A total of 69,015 C1 Corvettes were built. The 1962 model year saw the highest production volume with 14,531 units built.

ILLUMINATION IM RUHRGEBIET

Das Ruhrgebiet leuchtet seit einiger Zeit ein bisschen heller. Das Doppelbock-Fördergerüst der Motorworld Zeche Ewald-Ruhr, das rund 65 Meter hohe Wahrzeichen von Herten zeigt es sich täglich ab Einbruch der Dämmerung bis Mitternacht als „Leuchtturm“, der auch gut von der A2 aus zu sehen ist.

The Ruhr region has been shining a little brighter for some time now. The double headframe of Motorworld Zeche Ewald-Ruhr, the around 65-metre-high landmark of Herten, serves every day from dusk until midnight as a „lighthouse“ that can also be easily seen from the A2 motorway.





Die Zeche Ewald mit ihrer markanten Architektur stellt ein spannendes Stück Industriekultur dar und ist dank seines einzigartigen Ambientes eine faszinierende Event-Location und Kulisse für Veranstaltungen wie die „ExtraSchicht“, die „Gravel Games“, die „Youngtimer Show“ oder den „Oldtimer-Treff Ruhr“, aber auch für Hochzeiten, Firmenevents und vieles mehr.

Elmar Nothhelfer (Motorworld Group) illuminierte das Fördergerüst im Beisein von mehreren Gästen, darunter Hertens Baurätin Janine Feldmann, Frauke Wiering von der Wirtschaftsförderung Hertens, Susanne Brambora-Schulz, Markus Keil und Oliver Seidel vom Regionalverband Ruhr sowie Klaus Herzmanatus und Jörg Laftsidis, zwei ehemalige Bergleute, die sich mit Herzblut für die Beleuchtung engagierten.

Die Scheinwerfer, die das Doppelbock-Fördergerüst am ehemaligen Förderschacht 7 fortan anstrahlen können bei Bedarf auch die Farbe wechseln. Bei der feierlichen Illumination wurde der Turm in „Motorworld-Rot“ getaucht.

Ewald Colliery, with its striking architecture, is an enthralling piece of industrial culture and, thanks to its unique ambience, a fascinating event location and backdrop for events such as the „ExtraSchicht“, the „Gravel Games“, the „Youngtimer Show“ or the „Oldtimer-Treff Ruhr“, as well as for weddings, corporate events and many other occasions.

Elmar Nothhelfer (Motorworld Group) illuminated the headframe in the presence of several guests, including Hertens's building officer Janine Feldmann, Frauke Wiering from the Hertens Economic Development Agency, Susanne Brambora-Schulz, Markus Keil and Oliver Seidel from the Ruhr Regional Association, together with Klaus Herzmanatus and Jörg Laftsidis, two former miners who put their heart and soul into setting up the lighting.

The floodlights that will now light up the double headframe of the former winding shaft 7 can also change colour as required. The tower was bathed in „Motorworld red“ for the ceremonial illumination.



100 JAHRE / YEARS LE MANS

TOYOTA 84C PROTOTYPE

Der Toyota 84C Prototype ist eine Ikone des Rennsports und hat die Welt des Motorsports, insbesondere der Langstreckenrennen, nachhaltig geprägt. Der 84C Prototype wurde von Toyota für das prestigeträchtige 24-Stunden-Rennen von Le Mans entworfen und entwickelt. Er verkörperte den Geist der Innovation, sprengte die Grenzen der Technik und demonstrierte das Engagement des japanischen Herstellers für Spitzenleistungen im Motorsport. In diesem Artikel betrachten wir die reiche Geschichte, die technischen Daten und die bemerkenswerten Leistungen des Toyota 84C Prototype Le Mans, eines Wagens, der den Namen Toyota für immer in die Reihe der Großen des Langstreckensports stellte.

The Toyota 84C Prototype is a racing icon and has left a lasting mark on the world of motorsport, particularly endurance racing. The 84C Prototype was designed and developed by Toyota for the prestigious 24 Hours of Le Mans. It embodied the spirit of innovation, pushed the boundaries of engineering and demonstrated the Japanese manufacturer's commitment to excellence in motorsport. In this article, we look at the rich history, technical specifications and remarkable achievements of the Toyota 84C Prototype Le Mans, a car that forever placed the Toyota name among the greats of endurance racing.





Der Toyota 84C Prototype entstand aus dem Wunsch, Langstreckenrennen auf höchstem Niveau zu bestreiten und das 24-Stunden-Rennen von Le Mans zu gewinnen. Toyota erkannte, wie wichtig es ist, Spitzentechnologie mit einem leichten und aerodynamischen Design zu kombinieren, um einen beeindruckenden Rennwagen zu schaffen. Ein Team von Ingenieuren unter der Leitung der Toyota Motorsport Division startete ein ehrgeiziges Projekt, um einen Prototyp zu entwickeln, der nicht nur den harten Herausforderungen von Le Mans standhalten, sondern auch die Konkurrenz hinter sich lassen würde.

Das Fahrzeug verfügt über ein Monocoque-Chassis aus leichter Kohlefaser, das eine außergewöhnliche Steifigkeit und Festigkeit bei gleichzeitig minimalem Gewicht bietet. Die aerodynamische Karosserie wurde im Windkanal getestet, was zu einem optimierten Design führte, das den Luftwiderstand reduzierte und die Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten verbesserte. Toyota setzte außerdem innovative Aufhängungssysteme und fortschrittliche Bremstechnologie ein, um ein präzises Handling und eine effiziente Bremsleistung zu gewährleisten.

The Toyota 84C Prototype was born out of a desire to compete in endurance racing at the highest level and to win the 24 Hours of Le Mans. Toyota recognised the importance of combining cutting-edge technology with a lightweight and aerodynamic design to create an impressive race car. A team of engineers led by the Toyota Motorsport Division embarked on an ambitious project to develop a prototype that would not only withstand the rigours of Le Mans, but also leave the competition behind.

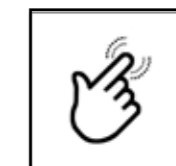
The car features a monocoque chassis made from lightweight carbon fibre, which offers exceptional rigidity and strength while keeping weight to a minimum. The aerodynamic body was wind tunnel tested, resulting in an optimised design that reduced drag and improved stability at high speeds. Toyota also used innovative suspension systems and advanced braking technology to ensure precise handling and efficient braking performance.





Unter seinem schnittigen Äußeren verbarg der Toyota 84C Prototyp einen beeindruckenden Antriebsstrang. Angetrieben wurde das Auto von einem 2,1-Liter-Turbomotor (4T-GTE), der bis zu 600 PS leistete. Der Motor verfügte über modernste Einspritz- und Motormanagementsysteme, die eine optimale Leistungsentfaltung und Kraftstoffeffizienz ermöglichten. Der 84C-Prototyp verfügte über Hinterradantrieb, der die Kraft über ein Sechsgang-Schaltgetriebe auf die Straße übertrug. Um den Anforderungen eines Langstreckenrennens gerecht zu werden, verfügte der Wagen über ein fortschrittliches Kühlsystem, das eine konstante Motorleistung während des zermürbenden 24-Stunden-Rennens der Klasse C gewährleistete. Der 84C Prototyp verfügte außerdem über ein umfassendes Telemetriesystem, das der Boxencrew Echtzeitdaten lieferte, damit sie während des Rennens wichtige Parameter überwachen und strategische Entscheidungen treffen konnte.

Beneath its sleek exterior, the Toyota 84C prototype hid an impressive powertrain. The car was powered by a 2.1-litre turbocharged engine (4T-GTE) that produced up to 600 hp. The engine featured state-of-the-art fuel injection and engine management systems that allowed for optimal power delivery and fuel efficiency. The 84C prototype was rear-wheel drive, transmitting power to the road via a six-speed manual gearbox. To meet the demands of endurance racing, the car featured an advanced cooling system that ensured constant engine performance during the gruelling 24-hour Class C race. The 84C Prototyp also featured a comprehensive telemetry system that provided real-time data for the pit crew to monitor key parameters and make strategic decisions during the race.



Lesen Sie mehr auf
Read more on
Classic Car.TV

INTERVIEW: DIRK STROHMENGER CENTER MANAGER

Wie fühlt sich das an: 5 Jahre Motorworld Köln-Rheinland? Sie sind von Anfang an mit an Bord gewesen?

Die Zeit verging wie im Flug. Ein klasse Gefühl. Wir haben den Standort in NRW und im Rheinland u.a. zu einem Stern auf dem Radar der Eventlocations entwickelt. Und wir haben die Motorworld Köln-Rheinland als exklusives Mobilitätszentrum und als Erlebniswelt platziert und stetig weiterentwickelt.

Was war ein wichtiger Schritt?

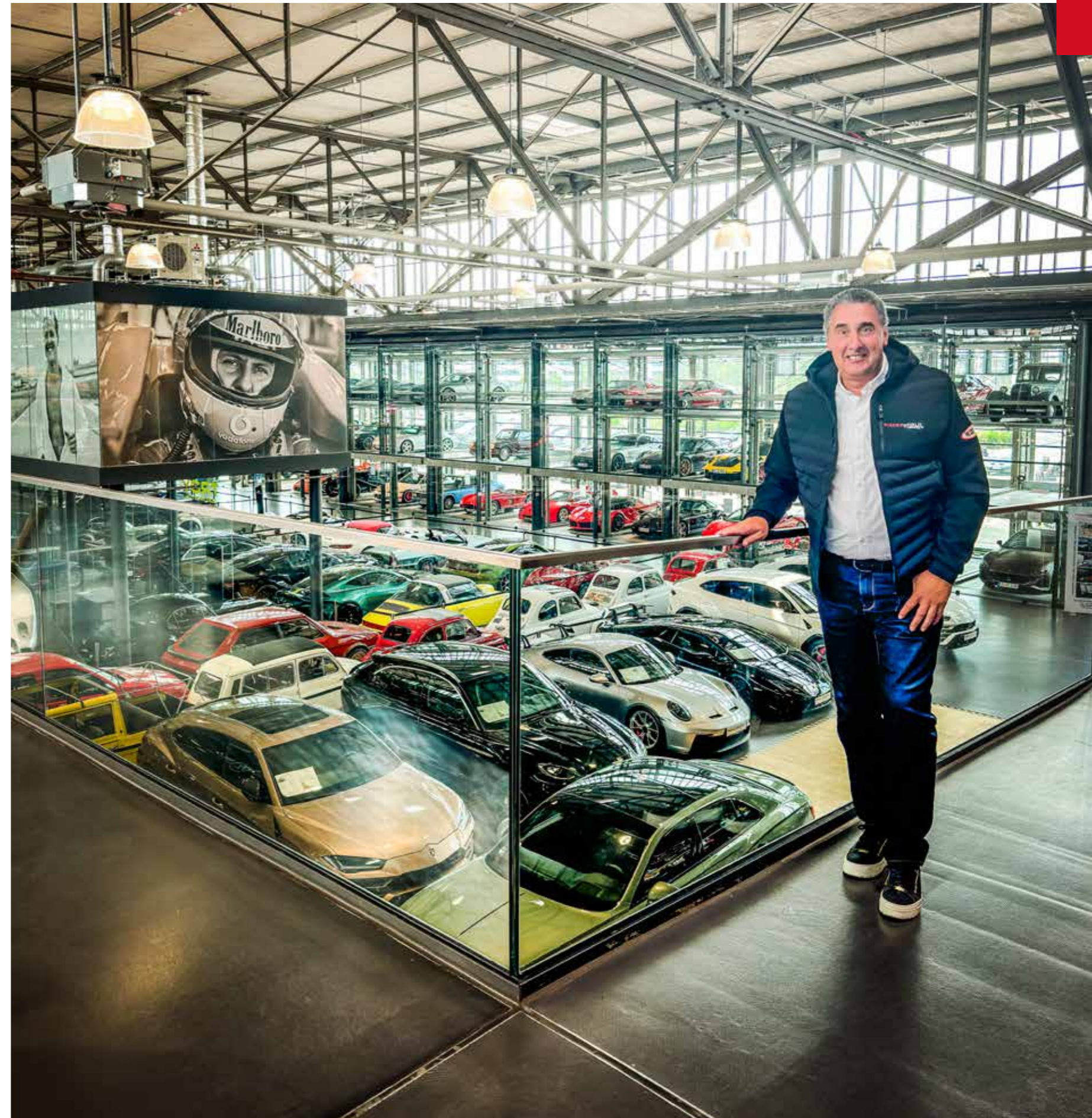
Nach einem guten Start in 2018 und trotz der Pandemie ist es uns gelungen in den vergangenen fünf Jahren viele Autoenthusiasten zu begeistern. Ich bin stolz ein Teil des Familienunternehmens von Andreas Dünkel zu sein und dass ich das stetige Vertrauen der Geschäftsführung der Motorworld Group genieße. Auch ist mir und dem kompletten Team der positive Dialog mit Mietern, Veranstaltern und mit unseren Besuchern besonders wichtig.

How does it feel: 5 years of Motorworld Köln-Rheinland? You have been involved right from the very beginning.

The time has flown by. A super feeling. We developed the location in NRW and the Rhineland, among others, to become a star on the radar of event locations. And we have positioned Motorworld Köln-Rheinland as an exclusive mobility centre and a world of experiences, and we have constantly developed it even further.

What was an important step?

After a good start in 2018, and despite the pandemic, we have managed to inspire many car enthusiasts over the past five years. I am proud to be part of Andreas Dünkel's family business, and that I enjoy the continued trust of the Motorworld Group management. A positive dialogue with tenants, event organisers and our visitors is also particularly important to me and the entire team.



Gibt es ein persönliches Highlight?

Ja sicher: Die Staatspreisverleihung des Landes Nordrheinwestfalen an Michael Schumacher in 2022. Das war mit großen Emotionen verbunden, weil die Familie dieses großartigen Sportlers und Menschen, und auch Sabine Kehm und sein ehemaliger Teamchef und Freund Jean Todt die Auszeichnung entgegennahmen. Das ist auch für die Michael Schumacher Private Collection ein prägendes Signal. Das Medienecho war weltweit wirklich groß und wir sind uns bewusst, dass wir stolz darauf sein können, dass die Michael Schumacher private Collection bei uns in Köln beheimatet ist.

Was war eine besondere Herausforderung?

Tatsächlich die Pandemie. Aber auch das haben wir im Team bewältigt und sogar währenddessen ein hochkarätiges Turnier – das zweimonatige internationale DBV-Event des Olympischen Boxens den ‚Cologne Boxing Worldcup‘ in 2021 – sozusagen in einer Blase – realisiert.

Was bereitet Ihnen am meisten Freude bei Ihrer Arbeit?

Es sind die täglich wechselnden Herausforderungen und Aufgabenstellungen. Gemeinsam mit meinem überschaubaren Team gehen wir mit großer Motivation gemeinsam und lösungsorientiert voran. Für mich ist das Team von großer Bedeutung. Ich bin zwar der Dirigent, aber gemeinsam machen wir die Musik.

FOTOS: Kay MacKenneth / Kai-Uwe Fischer

Do you have a personal highlight?

Certainly: The award of the State Prize of North Rhine-Westphalia to Michael Schumacher in 2022. This was an extremely emotional occasion, with the award being accepted by the family of this great sportsman and human being, together with Sabine Kehm and his former team boss and friend, Jean Todt. It was also a defining signal for the Michael Schumacher Private Collection. There was a huge media response worldwide, and we know that we can be proud of the fact that the Michael Schumacher Private Collection has found a home here in Cologne.

Was there a special challenge?

Indeed, the pandemic. But we also managed to overcome that as a team, and during the crisis we even organised a top-class tournament – the two-month-long international DBV Olympic boxing event in 2021, the ‚Cologne Boxing Worldcup‘ – so to speak in a bubble.

What do you enjoy most about your work?

The daily changing challenges and tasks. Together with my smallish team, we move forward together with great motivation and in a solution-oriented manner. The team is hugely important to me. I may be the conductor, but we make the music together.



Auf was dürfen die Besucher gespannt sein zum Jubiläum?

Wir feiern uns nicht selbst. Aber am 18. Juni startet auch eine die Classic-Car-Ausstellung in der historischen Empfangshalle des ehemaligen Flughafens aus dem Jahr 1930. Die exklusiven Fahrzeuge unseres Mieters Car Classics Cologne von Horch bis Rolls-Royce werden u.a. aus den 1930er Jahren sein und in Verbindung mit historischen Aufnahmen präsentiert.

Dann ist natürlich das große H-Kennzeichen-Treffen an diesem Wochenende ein Highlight und die offizielle Eröffnung des neuen Erlebnisrestaurants ‚El Carrito‘.

Was bringt die Zukunft?

Unser Ziel ist es das Angebot und die Attraktivität weiter zu steigern. Praktisch bedeutet das momentan für unseren Standort, dass neben den Classic Cars auch die Hersteller moderner, alternativer Mobilität und die Sportlichkeit durchaus ein Thema sind. Der stete Wandel prägt auch die Motorworld Köln-Rheinland. Vor fünf Jahren und heute und was in fünf Jahren ist – das sind Zeitschienen, die komplett unterschiedlich sein werden. Natürlich ist auch der Eventbereich spannend: Wir werden neue Highlights und neue Ideen entwickeln, die geprägt sind von den Bedürfnissen und den Wünschen unserer Besucher und den Gästen.

Es wird immer alles im Wandel bleiben – und spannend sein.



What can visitors look forward to mark the anniversary?

We won't be celebrating ourselves. But June 18 will also see the opening of a classic car exhibition in the historical terminal of the former airport, which dates back to 1930. The exclusive vehicles provided by our tenant Car Classics Cologne, from Horch to Rolls-Royce, will originate from the 1930s and later, and will be presented together with historical photographs.

Other highlights will, of course, be the big H-Kennzeichen-Treffen meeting this weekend and the official opening of the new ‚El Carrito‘ experience restaurant.

What does the future hold?

Our goal is to expand the portfolio and the location's appeal. In practical terms, this currently means for our location that, alongside classic cars, we are also bringing the manufacturers of modern, alternative mobility and sports vehicles into the fold. Ongoing change characterises Motorworld Köln-Rheinland as well. Five years ago, today, and what will be in five years – these are timelines that will be completely different. The event sector is naturally also an exciting one. We will develop new highlights and new ideas that are shaped by the needs and



CONCORSO DI ELEGANZA LUGANO



WORDS Kay MacKenneth

PHOTO Silvestrini & Vannetti Photography
maurizio.vanetti.ch/shop

Auch dieses Jahr findet in Lugano die dritte Ausgabe des Concorso d'Eleganza und der Gleichmässigerallye für historische Fahrzeuge statt, die vom Lions Club Monteceneri organisiert wird. Rund fünfzig Fahrzeuge werden vor einer renommierten internationalen Jury um den Titel kämpfen. Die Veranstaltung wurde 2013 als Wohltätigkeitsprojekt des Lions Club Monteceneri ins Leben gerufen und hat bis heute rund 140.000 Schweizer Franken für wohltätige Zwecke gesammelt und verteilt. 2019 wird die Gleichmässigerallye durch den Concours d'Elegance ergänzt. Die Ausgabe 2022 hat mit ihren Neuerungen und den begehrten Preisen ein aussergewöhnliches Publikum angezogen, das die Organisatoren 2023 unter dem Motto "Bello e ben fatto! Auch das italienische Alfa Romeo Register wird wieder mit von der Partie sein..

Once again this year, the third edition of the Concorso d'Eleganza and regularity rally for historic vehicles, organised by the Monteceneri Lions Club, will take place in Lugano. Around fifty vehicles will compete for the title in front of a prestigious international jury. The event was launched in 2013 as a charity project by the Lions Club of Monteceneri and to date has raised and distributed around 140,000 Swiss francs for charity. In 2019, the regularity rally will be complemented by the Concours d'Elegance. With its innovations and coveted prizes, the 2022 edition attracted an exceptional audience, which the 2023 organisers have chosen to celebrate under the motto "Bello e ben fatto!". The Italian Alfa Romeo Register will also be back in the mix.



NEWS



Fotos Links
Photos on the left

Ein Sonderfeld widmete sich dem legendären Mercedes 300SL.

A special field was dedicated to the legendary Mercedes 300SL.

Foto Rechts:
Photo right

Nicht nur die Jury, sondern auch die Besitzer begutachteten die ausgestellten Exponate.

Not only the jury, but also the owners examined the exhibits on display.



Die Veranstaltung begann am Donnerstag, den 5. Mai, mit einer Vernissage in der Imago Kunstgalerie. Am Samstag um 9.30 Uhr begann der Wettbewerb mit der Ausstellung der Fahrzeuge in der eleganten Via Nassa und auf den angrenzenden Plätzen (wo auch eine Ausstellung von Motorbooten stattfand). Am Nachmittag fand die Parade und Präsentation der verchromten Schmuckstücke am Seeufer statt.

Die Fahrzeuge, die die Jury, bestehend aus mehr als fünfzehn internationalen Superexperten, überzeugten, kämpften um die Titel in den verschiedenen Kategorien oder um den Best of Show. Die Kategorien waren: offene und geschlossene Vorkriegs- und Nachkriegsfahrzeuge sowie in diesem Jahr fünf Sonderkategorien: 75 Jahre Porsche, Schweizer Karosseriebauer, Fahrzeuge mit amerikanischen Motoren, Mercedes 300 SL Flügeltürer & Roadster und große italienische Sportwagen.

The event began on Thursday 5 May with a vernissage at the Imago Art Gallery. On Saturday at 9.30am, the competition began with the display of vehicles in the elegant Via Nassa and adjacent squares (where there was also an exhibition of motorboats). In the afternoon, the parade and presentation of the chromed jewels took place on the lakeshore.

The vehicles that convinced the jury, consisting of more than fifteen international super experts, competed for the titles in the different categories or for the Best of Show. The categories were: pre-war and post-war open and closed cars, and this year five special categories: 75th anniversary of Porsche, Swiss coachbuilders, cars with American engines, Mercedes 300 SL Gullwing & Roadster and large Italian sports cars.



Foto Rechts:
Photo right

Vor dem Luganer Kunst und Kultur Zentrum präsentierten sich die eleganten Grand Tourer aus England.

The elegant Grand Tourers from England presented themselves in front of the Lugano Art and Culture Centre.





Der begehrte „Best of Show“-Preis ging an die Besitzer des 1938er Bugatti T57 Gangloff. Als Preis erhielten sie eine Lonville Special Edition Uhr, den Rallyemaster Chronograph, der auf 88 Stück limitiert ist.

Die Jury setzte sich aus mehr als 15 international anerkannten Experten der renommiertesten Wettbewerbe zusammen. Vorsitzender der Jury ist der Deutsche Christian Kramer, Juror in Pebble Beach und Mitglied des Auswahlkomitees der Villa d'Este. In der ersten Phase werden die Klassensieger ermittelt.

Der Alfa Romeo 6C 2500 Villa D'Este aus dem Jahr 1949 wurde Klassensieger, die Klasse „Happy Birthday Porsche“ gewann der Besitzer des Porsche Carrera Speedster aus dem Jahr 1957.

Am Sonntag, 7. Mai, fand die neunte Ausgabe der Gleichmässigkeitrrallye „Lions in Classic 2023“ statt, mit einer noch nie dagewesenen Strecke im Herzen des Tessins und einer Durchquerung Graubündens. Rückkehr nach Lugano und Siegerehrung.

The coveted „Best of Show“ prize went to the owners of the 1938 Bugatti T57 Gangloff. As a prize, they received a Lonville Special Edition watch, the Rallyemaster Chronograph, which is limited to 88 pieces.

The jury was composed of more than 15 internationally renowned experts from the most prestigious competitions. The chairman of the jury is the German Christian Kramer, juror at Pebble Beach and member of the Villa d'Este selection committee. In the first phase, the class winners will be determined.

The Alfa Romeo 6C 2500 Villa D'Este from 1949 was the class winner, the class „Happy Birthday Porsche“ was won by the owner of the Porsche Carrera Speedster from 1957.

On Sunday, 7 May, the ninth edition of the „Lions in Classic 2023“ regularity rally took place, with an unprecedented route in the heart of Ticino and a crossing of the Grisons. Return to Lugano and award ceremony.



Fotos Links
Photos on the left

Sieger „Best in Show“ wurde der Bugatti T57 mit einer Gangloff Karosserie von 1938. Hier vor der 15 köpfigen Fachjury zu sehen.

The winner of „Best in Show“ was the Bugatti T57 with a Gangloff body from 1938, seen here in front of the jury of 15 experts.

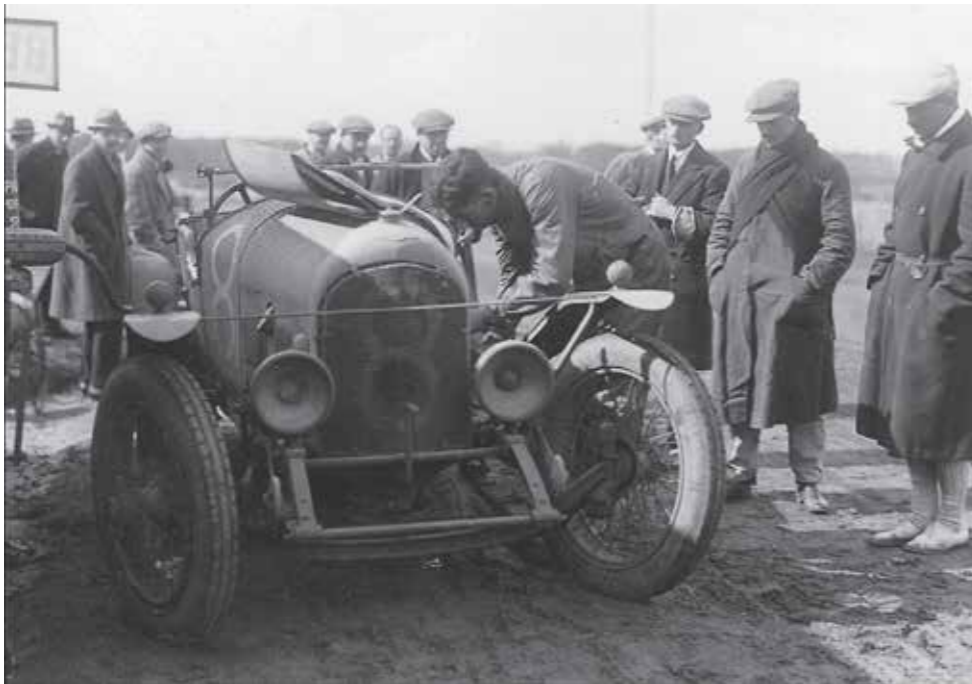


BENTLEY 3 LITRE

NEWS

Vor einem Jahrhundert war ein Bentley 3 Liter das erste britische Auto und der erste Bentley, der in seinem ersten Jahr an den strapaziösen 24 Stunden von Le Mans teilnahm. Heute, im Jahr des 100-jährigen Jubiläums dieses legendären 24-Stunden-Rennens, das Mensch und Maschine auf eine harte Probe stellt, wurde dieser allererste Bentley für über 3 Millionen Pfund an einen britischen Enthusiasten verkauft.

A century ago, a Bentley 3 Litre would become the first British car and the first Bentley to compete at the gruelling Le Mans 24 Hours race in its debut year. Today, as this iconic race – a 24-hour full-throttle test of man and machine – celebrates its centenary, that very first Bentley has been sold to a British enthusiast for in excess of £3m.



Über die von Simon Kidston, dem Neffen von Glen Kidston, der 1930 mit einem Bentley das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewann, gegründete Kidston SA, wurde mit diesem Wagen die Bentley-Legende und die Tradition der Bentley Boys“ begründet. Kidston, Clement, Duff und andere wie Sir Tim Birkin, Dr. Dudley Benjafield oder der ehemalige Bentley Chairman Woolf Barnato wurden aufgrund ihres rücksichtslosen Lebensstils als „Bentley Boys“ bekannt. Der Firmengründer W.O. Bentley über die Eskapaden dieser Gruppe: „Die Öffentlichkeit stellte sich gerne vor, dass sie in Wohnungen in Mayfair lebten. Sie tranken Champagner in den Nachtclubs, spielten mit Pferden und an der Börse und tobten sich am Wochenende auf den Rennbahnen aus. Für einige von ihnen war dieses Bild gar nicht so falsch.“

Brokered by Kidston SA, a company founded by Simon Kidston – the nephew of Glen Kidston, who won the 1930 Le Mans 24 Hours at the wheel of a Bentley – this car represents the beginning of the Bentley legend, and the establishing of the tradition of ‘The Bentley Boys’. Kidston, Clement, Duff and others like Sir Tim Birkin, Dr Dudley Benjafield or one-time Bentley Chairman Woolf Barnato would become known as The Bentley Boys for their hard-charging racing lifestyle. As company founder W.O Bentley said of this group’s antics: “The public liked to imagine them living in Mayfair flats. Drinking Champagne in nightclubs, playing the horses and the Stock Exchange, and beating furiously around the racing tracks at the weekend. Of several of them, this was not such an inaccurate picture.”



Lesen Sie mehr auf
[Read more on](#)
[Classic Car.TV](#)

Dieser Wagen, Chassis 141, wurde von dem kanadischen Weltkriegsveteranen, Abenteurer und Bentley-Händler John Duff für den doppelten 12-Stunden-Rekord in Brooklands angemeldet und gefahren (24-Stunden-Rennen waren verboten, damit die Einheimischen schlafen konnten). Er fuhr 2.082 Meilen mit 86,79 mph und stellte 38 internationale Rekorde auf. Dann bat er W.O. Bentley, seinen zuverlässigen Wagen für ein neues 24-Stunden-Rennen vorzubereiten, das in einem Ort namens Le Mans in Frankreich stattfinden sollte. Obwohl Bentley das für verrückt hielt, willigte er ein und stellte den Werkstestfahrer Frank Clement als Beifahrer zur Verfügung. Nach 24 Stunden am Steuer - in denen sie mit einem Wagen, der nur über Hinterradbremsen verfügte, einen Rundenrekord von 66,69 mph aufstellten - belegten sie den vierten Platz, obwohl ihnen wegen eines Steinschlags im Tank der Treibstoff ausgegangen war.

This car, Chassis 141, was entered and driven by Canadian WW1 veteran, adventurer and Bentley dealer John Duff at the Double 12 Hour Record at Brooklands (24-hour racing was banned so locals could sleep), covering 2,082 miles at 86.79mph and setting 38 international records. He then asked W.O Bentley to prepare his dependable car for a new 24-hour race to be held at a place in France called Le Mans. Although Bentley thought it mad, he agreed and lent factory test driver Frank Clement to co-drive. After 24 hours at the wheel – during which they set the lap record of 66.69mph, in a car with rear brakes only – they finished joint 4th, despite having run out of fuel due to stones puncturing the tank

AvD RUND UM BERLIN



Die „AvD Rund um Berlin-Classic“ garantierte zwei Tage Oldtimer-Faszination – für Zuschauer am Streckenrand ebenso wie für die Teilnehmer. Am zweiten Mai Wochenende starteten Fahrerinnen und Fahrer der automobilen Klassiker auf die ca. 400 Kilometer lange Fahrt und eröffneten somit die Oldtimersaison in Berlin und Brandenburg. In diesem Jahr lernten die Teilnehmer die zahlreichen Facetten des Nationalpark Unteres Odertal kennen. Gemäß des Mottos: „Touristische Ausfahrt entlang der Oder mit sportlichen Einlagen“ war der Weg gespickt mit Sonderaufgaben. Das Ergebnis waren zwei erlebnisreiche Oldtimertage – ein Erlebnis für Jung und Alt.



The „AvD Rund um Berlin-Classic“ guaranteed two days of classic car fascination – both for the spectators along the route as well as for the participants. On the second weekend in May, classic car drivers set off on the tour covering around 400 kilometres, which opened the classic car season in Berlin and Brandenburg. This year, the participants were able to explore the many facets of the Lower Oder Valley national park. True to the motto „Tourist excursion along the Oder with sporting interludes“, the route was sprinkled with special tasks. The result were two eventful classic car days – an experience for young and old alike.

Cooperation Partner of the
» IAA MOBILITY 2023

MOTORWORLD MOBILITY Days

Watch the movie:
Save the date, the tickets and your exhibition



3.-6. SEPT 2023

MOTORWORLD MÜNCHEN

DURING IAA

<https://motorworld-miaa.de>

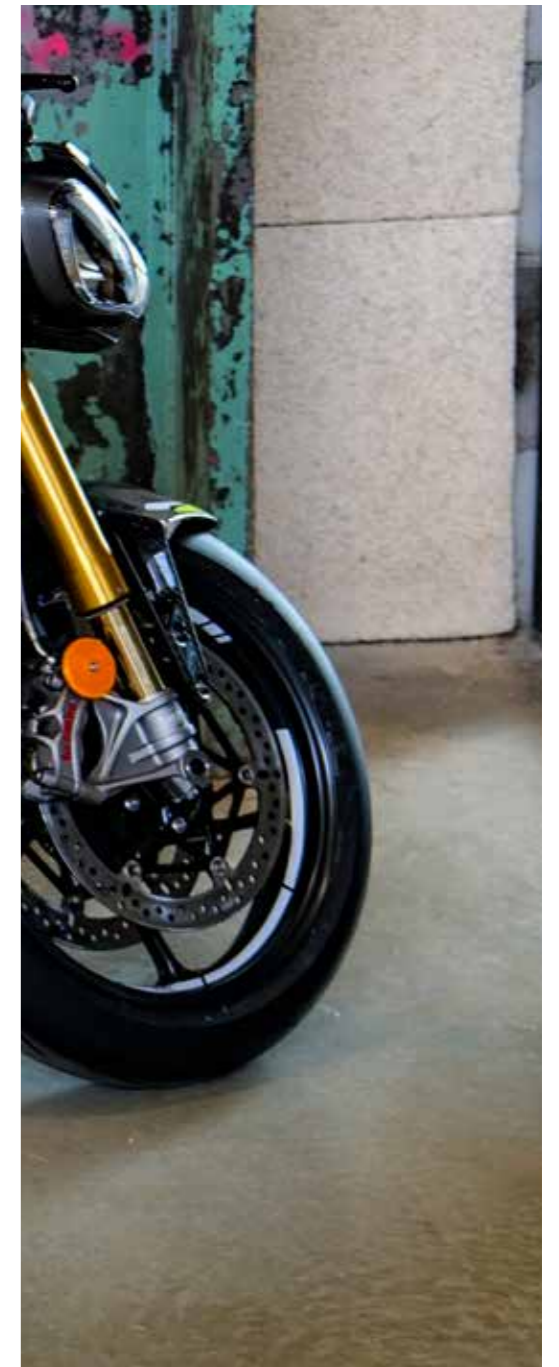


Fotos
Photos

Impressions von der "AvD Rund um
Berlin Classic" Rally

Impressions of the "AvD Rund um
Berlin Classic" Rally





Neu für 2023 präsentiert Triumph Motorcycles die leistungsstärkste und ausbalancierteste Street Triple 765, die es je gab, mit einem großen Update der Street Triple R, das sie zum neuen, definitiven Streetfighter macht, einer neuen Street Triple RS, die einen völlig neuen Maßstab für Naked-Performance-Sportler setzt, und einer exklusiven, limitierten Street Triple 765 Moto2TM Edition - die am besten ausgestattete und am stärksten fokussierte Street Triple aller Zeiten, die einem Moto2TM-Rennwagen für die Straße am nächsten kommt.

Die 2023 Street Triple 765 Moto2TM Edition ist auf nur 765 Exemplare jeder der beiden rennsportinspirierten Farbvarianten limitiert.

New for 2023, Triumph Motorcycles presents the most powerful and balanced Street Triple 765 ever, with a major update to the Street Triple R making it the new definitive streetfighter, a new Street Triple RS setting a whole new benchmark for naked performance sports bikes, and an exclusive limited edition Street Triple 765 Moto2TM Edition - the best equipped and most focused Street Triple ever, the closest thing to a Moto2TM race car for the road. The 2023 Street Triple 765 Moto2TM Edition is limited to just 765 examples of each of the two race-inspired colourways.

TRIUMPH STREET TRIPLE 765

MOTO 2 TM EDITION



Dank umfangreicher Upgrades, die direkt aus dem Moto2™-Rennmotorenprogramm abgeleitet wurden, liefert der 765-ccm-Triple-Motor jetzt einen Leistungssprung von 120 PS für die neue Street R und eine in der Kategorie führende Spitzenleistung von 130 PS für die RS und Moto2™ Edition.

Die Erkenntnisse aus dem Moto2™-Rennmotorenprogramm wurden auf den Street Triple-Motor 2023 übertragen und machen ihn noch leistungsorientierter und charaktvoller als je zuvor. Eine neue Getriebeübersetzungen verbessert die Leistung und das Ansprechverhalten.

Für das Jahr 2023 wurde das Getriebe überarbeitet und bietet nun kürzere Gangstufen für eine schnellere Beschleunigung. Zusammen mit einer neuen Achsübersetzung ist die Street Triple jetzt schärfer, lebendiger und reaktionsschneller als je zuvor. In Verbindung mit dem Zuwachs an Leistung und Drehmoment, der eine deutliche Leistungssteigerung mit sich bringt, festigt die Street Triple 765 ihre Position als Maßstab in ihrer Klasse.

Sowohl die 2023 Street Triple R als auch die RS profitieren von der fokussierteren und souveräneren Sitzposition der neuen Generation, die durch den neuen, 12 mm breiteren Lenker ermöglicht wird. Die rennsportinspirierte Moto2™ Edition geht noch einen Schritt weiter mit einem Clip-On-Lenker, der 80 mm tiefer und 50 mm weiter vorne angebracht ist als bei der R und RS, was in Kombination mit der einzigartigen, hochspezialisierten Öhlins-Gabel noch mehr Rennmotorrad-Position und -Gefühl für das dynamischste Street Triple-Fahrverhalten aller Zeiten bietet.

Thanks to extensive upgrades derived directly from the Moto2™ race engine programme, the 765cc Triple engine now delivers a power boost of 120 hp for the new Street R and a category-leading peak power of 130 hp for the RS and Moto2™ Edition.

Lessons learned from the Moto2™ race engine programme have been applied to the 2023 Street Triple engine, making it more performance-oriented and characterful than ever before. A new gear ratio improves performance and responsiveness.

For 2023, the transmission has been revised to offer shorter gear ratios for quicker acceleration. Together with a new final drive ratio, the Street Triple is now sharper, livelier and more responsive than ever before. Combined with the increase in power and torque, which brings a significant increase in performance, the 765 Street Triple cements its position as the benchmark in its class.

Both the 2023 Street Triple R and RS benefit from the new generation's more focused and confident riding position, made possible by the new 12 mm wider handlebars. The race-inspired Moto2™ edition goes one step further with clip-on handlebars that are 80 mm lower and 50 mm further forward than on the R and RS, which combined with the unique, high-spec Öhlins fork provides even more race bike position and feel for the most dynamic Street Triple ride ever.





Sowohl die RS als auch die Moto2™ Edition verfügen über eine überarbeitete Geometrie mit einer steileren Neigung und einem angehobenen Heck für flinkere, schnellere Kurvenfahrten. Die Street Triple ist immer noch so trittsicher und stabil wie eh und je, doch diese Verbesserungen beeinträchtigen keines der vertrauenserweckenden Attribute, für die die Street Triple bekannt geworden ist.

Mit einer erreichbaren Sitzhöhe von 839 mm bei der Moto2™ Edition, kann eine neue, als Zubehör erhältliche niedrige Sitzbank mit 3D-Netztechnologie für verbesserten Komfort montiert werden, um die Höhe um weitere 28 mm zu reduzieren. Für die Street Triple RS und die Moto2™ Edition können die Triumph-Händler die Sitzhöhe bei Bedarf um weitere 10 mm absenken, indem sie eine spezielle Anpassung der Hinterradaufhängung vornehmen, die in Kombination mit der als Zubehör erhältlichen niedrigen Sitzbank eine sehr gut erreichbare Höhe von 798 mm bei der RS und 801 mm bei der Moto2™ Edition ergibt.

Both the RS and Moto2™ editions feature revised geometry with a steeper slope and raised tail for nimbler, faster cornering. The Street Triple is still as sure-footed and stable as ever, but these improvements do not compromise any of the confidence-inspiring attributes for which the Street Triple has become known.

With an achievable seat height of 839 mm on the Moto2™ Edition, a new accessory low seat with 3D mesh technology can be fitted for improved comfort to reduce the height by a further 28 mm. For the Street Triple RS and Moto2™ Edition, Triumph dealers can lower the seat height by a further 10 mm if required by making a special adjustment to the rear suspension which, when combined with the low seat available as an accessory, gives a very achievable height of 798 mm for the RS and 801 mm for the Moto2™ Edition.



Bei der Street Triple RS und der Moto2™ Edition ist eine rennstreckentaugliche Bremsleistung serienmäßig, denn beide Modelle sind serienmäßig mit erstklassigen Brembo Stylema 4-Kolben-Radial-Monobloc-Bremsätteln vorne mit zwei 310-mm-Schwimmscheiben ausgestattet. Ein passender Brembo MCS-Bremshebel mit einstellbarer Übersetzung sorgt für noch mehr Kontrolle und Finesse, während hinten ein Brembo Einkolben-Gleitsattel die Bremsen im Zaum hält.

Die gekoppelten Bremsen sorgen für ein perfektes Gleichgewicht zwischen Vorder- und Hinterradbremse, was die Stabilität verbessert und den Bremsweg verkürzt.

Die Street Triple 765 Moto2™ Edition ist mit einer 43-mm-Upside-down-Gabel von Öhlins für präzises Handling und einem Öhlins-Dämpfer mit Huckepack-Reservoir für die Rennstrecke ausgestattet. Der Federweg am Vorderrad beträgt bei der Moto2™ Edition 131,2 mm

Die Street Triple RS und die Moto2™ Edition sind serienmäßig mit den Hochleistungsreifen Pirelli Diablo Supercorsa SP V3 ausgestattet. Sie bieten Grip auf Rennstreckenniveau und hervorragende Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten - und das alles mit einem Reifen mit Straßenzulassung.

Race-ready braking performance comes as standard on the Street Triple RS and Moto2™ Edition, as both models feature premium Brembo Stylema 4-piston radial monobloc calipers up front with twin 310mm floating discs. A matching Brembo MCS adjustable ratio brake lever adds even more control and finesse, while at the rear a Brembo single-piston sliding caliper keeps the brakes in check. The linked brakes provide a perfect balance between front and rear braking, improving stability and reducing stopping distance.

The Street Triple 765 Moto2™ Edition is equipped with a 43 mm Öhlins upside-down fork for precise handling and an Öhlins shock with piggyback reservoir for track use. Front wheel travel on the Moto2™ Edition is 131.2 mm

The Street Triple RS and Moto2™ Edition are fitted with high-performance Pirelli Diablo Supercorsa SP V3 tyres as standard. They offer track-level grip and excellent stability at high speeds - all with a street-legal tyre.



Versichern Sie Ihren Oldtimer dort, wo man Ihre Begeisterung teilt.



Die Allianz Oldtimerversicherung

Wir bei der Allianz verstehen Ihre Leidenschaft und sorgen dafür, dass Sie unbeschwert unterwegs sein können: mit einer maßgeschneiderten Versicherungslösung für Ihre Young- und Oldtimer. Auch für Motorräder, Traktoren und LKW.

Mehr unter [allianz.de/oldtimer](https://www.allianz.de/oldtimer)

PORSCHE FAN FORUM



FOTOS: Julian Reichl, Solitude GmbH

Fast 1000 Porsche-Modelle aus den Baujahren von den 1950er Jahren bis zur Gegenwart lockten über 4000 Besucher in die Motorworld Region Stuttgart zum Jahrestreffen des Porsche Fan Forums (PFF). Das große Treffen fand 2023 bereits zum 14. Mal statt und hat in der Motorworld in Böblingen seit 2015 seine Heimat beim Flugfeld Böblingen/Sindelfingen gefunden.

Almost 1,000 Porsche types from the 1950s through to the present day attracted over 4,000 visitors to Motorworld Region Stuttgart for the annual meeting of the Porsche Fan Forum (PFF). 2023 marked the 14th edition of this great event, which has found its home at the Böblingen/Sindelfingen airfield at the Motorworld location in Böblingen since 2015.



Großes Interesse fand auch der besondere Fund der Solitude GmbH: KMW-Porsche mit Turboantrieb, zu dessen Präsentation Tobias Aichele (Solitude GmbH) Zeitzeugen eingeladen hatte wie z.B. den Motorenmann Valentin Schäffer, der 1967 den Viernockenwellen-911-Motor, der im KMW eingebaut ist, entwickelt hatte. Detailliert beantwortete der 91-jährige Fragen für das technisch interessierte Publikum. Auch der ehemalige Porsche-Rennmechaniker Gustav Nietzsche war nach Böblingen gekommen. Ein besonderer Höhepunkt war in diesem Jahr die Autogrammstunde des inzwischen 95jährigen legendären Rennfahrers Hans Herrmann, dem in der Motorworld Stuttgart auch eine Ausstellung (Hans Herrmann Galerie) gewidmet ist.

Great interest was also shown in Solitude GmbH's special find, a KMW Porsche with turbocharger. Tobias Aichele from Solitude GmbH had invited several contemporary witnesses to the presentation, among them engine developer Valentin Schäffer. In 1967, he had developed the four-camshaft 911 engine installed in the KMW. The 91-year-old gave in-depth answers to questions posed by the technically interested audience. Former Porsche racing mechanic Gustav Nietzsche had also come to Böblingen. A special highlight this year was the autograph session with the now 95-year-old legendary racing driver Hans Herrmann. An exhibition (Hans Herrmann Galerie) is also dedicated to him at Motorworld Stuttgart.

TOYOTA LAND CRUISER J40

Der legendäre Geländewagen Toyota Land Cruiser J40, Baujahr 1963 bis 1967, hat einen besonderen Platz in den Herzen der Autoliebhaber. Mit seinem robusten Design und seinen außergewöhnlichen Fähigkeiten wurde er zu einem Symbol für Beständigkeit und Abenteuer. Entdecken Sie die Geschichte des Toyota Land Cruiser und seinen Einfluss auf die Automobilindustrie.

Der Land Cruiser wurde 1951 als Toyota BJ eingeführt und entwickelte sich im Laufe der Jahre zu einem robusten und zuverlässigen Geländewagen. Bis 1964 hatte Toyota das Design des Land Cruiser verfeinert und zahlreiche Verbesserungen und Erweiterungen eingeführt. Dieses Jahr markiert einen wichtigen Meilenstein in der Entwicklung des Land Cruiser.

The legendary off-road vehicle Toyota Land Cruiser J40, built from 1963 to 1967, has a special place in the hearts of car lovers. With its rugged design and exceptional capabilities, it has become a symbol of durability and adventure. Discover the history of the Toyota Land Cruiser and its influence on the automotive industry.

Introduced in 1951 as the Toyota BJ, the Land Cruiser evolved over the years into a rugged and reliable off-road vehicle. By 1964, Toyota had refined the Land Cruiser's design and introduced numerous improvements and upgrades. This year marks an important milestone in the development of the Land Cruiser.





Der Land Cruiser wurde 1951 als Toyota BJ eingeführt und entwickelte sich im Laufe der Jahre zu einem robusten und zuverlässigen Geländewagen. Bis 1964 hatte Toyota das Design des Land Cruiser verfeinert und zahlreiche Verbesserungen und Erweiterungen eingeführt. Dieses Jahr markiert einen wichtigen Meilenstein in der Entwicklung des Land Cruiser.

Der Toyota Land Cruiser ab 1964 zeichnete sich durch eine zeitlose und funktionale Ästhetik aus. Seine kantige Form, die ausgestellten Radkästen und der markante Kühlergrill vermittelten Robustheit und Zuverlässigkeit. Mit seinem kurzen Radstand meisterte er auch schwieriges Gelände mit Leichtigkeit, sei es beim Erklimmen steiler Hänge oder beim Überwinden felsiger Pfade.

Unter der Motorhaube des Land Cruiser J40 arbeitete ein zuverlässiger 3,9-Liter-Reihensechszylinder, der genügend Drehmoment lieferte, um jedes Hindernis zu überwinden. Dieser Motor war für seine Langlebigkeit bekannt und sorgte dafür, dass der Land Cruiser auch unter härtesten Bedingungen nicht schlapp machte. Seine Robustheit machte ihn zu einem beliebten Fahrzeug für Abenteurer, Forscher und Versorgungsunternehmen.

Introduced in 1951 as the Toyota BJ, the Land Cruiser evolved over the years into a rugged and reliable off-road vehicle. By 1964, Toyota had refined the Land Cruiser's design and introduced numerous improvements and upgrades. This year marks an important milestone in the development of the Land Cruiser.

The Toyota Land Cruiser from 1964 onwards was characterised by a timeless and functional aesthetic. Its angular shape, flared wheel arches and distinctive grille conveyed robustness and reliability. With its short wheelbase, it mastered difficult terrain with ease, whether climbing steep slopes or negotiating rocky paths.

Under the bonnet of the Land Cruiser J40 worked a reliable 3.9-litre in-line six-cylinder engine that delivered enough torque to overcome any obstacle. This engine was known for its durability and ensured that the Land Cruiser did not break down even under the toughest conditions. Its ruggedness made it a popular vehicle for adventurers, explorers and utility companies.



Das Interieur des Land Cruiser war funktional und geradlinig und stellte Langlebigkeit vor Luxus. In der geräumigen Kabine fanden die Passagiere bequem Platz, während das funktionale Armaturenbrett einen einfachen Zugriff auf die wichtigsten Bedienelemente ermöglichte. Bei dem hier gezeigten Exemplar, das bei GT-A in der Motorworld München steht, handelt es sich um einen Pickup bei dem auch das Hardtop der Kabine entfernt werden kann. Die Frontscheibe lässt sich vollständig nach vorne klappen und liegt flach auf der Motorhaube auf. Dieser minimalistische Ansatz unterstrich den Zweck des Fahrzeugs: die Erkundung der Natur und die Erforschung unerforschter Gebiete.

Abseits der ausgetretenen Pfade konnte der Land Cruiser ab 1964 seine Stärken ausspielen. Dank seines Allradantriebs und der robusten Federung konnte er schlammige Pfade überwinden, Flüsse durchqueren und unwegsames Gelände durchqueren. Ob auf Safari oder in der Wildnis, der Land Cruiser bot unvergleichliches Vertrauen und Können.

The interior of the Land Cruiser was functional and straightforward, putting durability before luxury. The spacious cabin seated passengers comfortably, while the functional dashboard provided easy access to key controls. The example shown here, which is on display at GT-A in Motorworld Munich, is a pickup on which the hardtop of the cabin can also be removed. The windscreen can be folded completely forwards and lies flat on the bonnet. This minimalist approach underlined the purpose of the vehicle: exploring nature and exploring unexplored areas.

Off the beaten track, the Land Cruiser was able to show its strengths from 1964 onwards. Thanks to its four-wheel drive and robust suspension, it could negotiate muddy paths, cross rivers and traverse rough terrain. Whether on safari or in the wilderness, the Land Cruiser offered unparalleled confidence and skill.



Veranstaltungen 2023

23. - 25.06.2023 Caravan & Vanlife MeetUp Treffen
Ein mehrtägiges Treffen in entspannter Atmosphäre, Austausch und Musik
- 23.07.2023 MotorTreff
Ein markenoffener Treff vor den Hallen der Motorworld
- 27.08.2023 MotorTreff am Flugfeld H-Kennzeichen
Ein Treffen für historische Fahrzeuge
- 10.09.2023 American Power
Das große Treffen rund um amerikanische Fahrkultur
- 24.09.2023 MotorTreff
Ein markenoffener Treff vor den Hallen der Motorworld
- 08.10.2023 MotorTreff am Flugfeld Saisonabschluss
Der gemeinsame Abschluss der Saison – ein überregionaler Besuchermagnet



Toyotas Ruf für Qualität und Zuverlässigkeit wurde durch den Land Cruiser von 1964 verkörpert. Er erlangte schnell den Ruf, praktisch unverwundlich zu sein und auch den härtesten Bedingungen standzuhalten. Diese Zuverlässigkeit machte ihn zu einem beliebten Fahrzeug für Organisationen, die in abgelegenen Gebieten arbeiteten, darunter humanitäre Missionen, Bergbauunternehmen und Erkundungsteams.

Über seine funktionalen Fähigkeiten hinaus wurde der Land Cruiser zu einem ikonischen Symbol. Seine Präsenz auf der Straße vermittelte ein Gefühl von Abenteuer und Erkundung. Ob als Familienfahrzeug oder als Arbeitstier, er wurde zu einem zuverlässigen Begleiter für alle, die Grenzen überschreiten und ihren eigenen Weg gehen wollten. Der Toyota Land Cruiser von 1964 schrieb mit seiner Geländetauglichkeit und unerschütterlichen Zuverlässigkeit Automobilgeschichte. Er legte den Grundstein für die folgenden Versionen des Land Cruiser, der sich ständig weiterentwickelte und innovativ war, ohne dabei seine Wurzeln aus den Augen zu verlieren.

Toyota's reputation for quality and reliability was epitomised by the 1964 Land Cruiser. It quickly gained a reputation for being virtually indestructible and able to withstand the harshest conditions. This reliability made it a popular vehicle for organisations working in remote areas, including humanitarian missions, mining companies and exploration teams.

Beyond its functional capabilities, the Land Cruiser became an iconic symbol. Its presence on the road conveyed a sense of adventure and exploration. Whether as a family vehicle or a workhorse, it became a reliable companion for those who wanted to push boundaries and forge their own path. In summary, the 1964 Toyota Land Cruiser holds an important place in the automotive world. Its rugged design, exceptional capabilities and unwavering reliability have made it an icon of off-road adventure. Whether it was conquering difficult terrain or symbolising the spirit of discovery, the 1964 to 1967 Land Cruiser left an indelible impression on the automotive world.



Lesen Sie mehr auf
[Read more on](#)
Classic Car.TV

MOTORWORLD BUCHPREIS

**EIN BEWEGENDES EVENT /
A MOVING EVENT**

FOTOS: Kay MacKenneth



Ein wahrhaft bewegendes Event war die Verleihung des „Motorworld Buchpreis 2023“ in der Motorworld München. Aus rund 80 Einreichungen wurden die spannendsten und interessantesten Autobuch-Neuerscheinungen gekürt: insgesamt 21 literarische Werke, die sich mit verschiedensten Aspekten der Mobilität befassen, machten das Rennen in den Kategorien „Marke“, „Biografie“, „Motorsport“, „Design“ und „Historie“. Zudem wurden mehrere Sonderpreise vergeben.

Die Themenvielfalt reichte von Dokumentationen mit Fokus Historie oder Modelle über Biografien von Rennfahrern bis hin zu einer literarischen Reise durch das italienische Auto-Design. Beeindruckt war die Jury auch von einem Nürburgring-Album, das den Zeitgeist der 60er Jahre mit Amateur-Aufnahmen hervorragend widerspiegelt, oder einem Buch mit bisher teils noch unveröffentlichten Fotografien von Edward Quinn, der in den 50er und 60 Jahren die großen Motorsportevents in Monaco festhielt – inklusive Lifestyle, Glamour und Prominenter.

The presentation of the “Motorworld Book Prize 2023” at Motorworld München was a truly moving event. The most fascinating and interesting new car books were selected from around 80 submissions: a total of 21 literary works dealing with various aspects of mobility made the running in the categories “Brand”, “Biography”, “Motor Sport”, “Design” and “History”. Several special prizes were also awarded.

The variety of topics ranged from documentary works focussing on history or models to biographies of racing drivers and a literary journey through the history of Italian car design. The jury was also impressed by a Nürburgring album that excellently reflects the zeitgeist of the 1960s with amateur photographs, or a book containing previously unpublished photographs by Edward Quinn, who captured the major motor sport events in Monaco in the 1950s and 1960s – including





Ein Einblick in die Garage des letzten Schahs vom Iran inklusive der Geschichte der iranischen Gesellschaft und der Automobilkultur, sowie ein umfassendes Werk zur Geschichte der E-Mobilität von 1881 bis morgen punktet ebenfalls. Zwei Überraschungen: die umfangreiche Darstellung der japanischen Automobilgeschichte und die Präsentation des Porsche 962 dar, für die die Jury die Extra-Kategorie „Jenseits von Allem“ schuf.

Unterstützt wurde die diesjährige Auszeichnung von der BASF Coatings GmbH und dem AvD – Automobilclub von Deutschland.

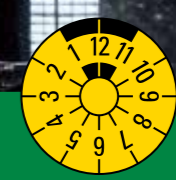
An insight into the garage of the last Shah of Iran, which also covers the history of Iranian society and automobile culture, as well as a comprehensive work on the history of e-mobility from 1881 to tomorrow, also scored a lot of points. Two special surprises were the comprehensive presentations of Japanese automobile history and of the Porsche 962, for which the jury created an extra category called „Beyond Everything“.

This year's awards were supported by BASF Coatings GmbH and the AvD (Automobilclub von Deutschland).



Weil ewige Liebe von Sicherheit getragen wird

dekra.de/oldtimer



Damit Ihr Klassiker Sie ein Leben lang begleitet, begleiten wir Sie bei allen Fragen rund um Werterhalt, Gutachten und Sicherheit.

0800.333 333 3 · dekra.de/hu-standorte



ALLE PREISE IM ÜBERBLICK

Extra-Kategorie „Jenseits von Allem“



Ehrenpreis
Mark R. Brinker
& Myron T. Vernis:
„A Quiet Greatness:
Japan's Most
Astonishing
Automobiles“



Ehrenpreis
Serge Vanbockryck:
„Ultimate Works
Porsche 962 -
The Definitive
History“,
Porter Press



Ehrenpreis
Mitch Bergeron:
„Harley-Davidson –
120 Jahre Kult“,
Delius Klasing-Verlag



1. Platz
Eckhard Schimpf:
„Kurt Ahrens“,
Delius Klasing-Verlag

Kategorie „Marke“



1. PLATZ
Klaus Buschbaum:
Tatra in Deutschland



Ehrenpreis
Hagen Nyncke /
Rainer Simons / Walter
Zeichner:
„BMW 1929 bis 1945“,
GeraMond Verlag



Ehrenpreis
Uwe Gusen &
Stefan Dierkes:
„Glas V8 und BMW
Glas V8“,
Glas Automobilclub

Ehrenpreis
Tobias Aichele:
„Eberhard Mahle –
150 Siege“,
Motorbuch-Verlag

Kategorie „Motorsport“



1. Platz:
Michael Behrndt /
Jörg-Thomas Födisch /
Nils Ruwisch:
„Nürburgring-Album“,
McKlein Publishing

Kategorie „Historie“



1. Platz:
Wolfgang Frei:
„Edward Quinn –
Monaco Motor Racing
1950 – 1965“, Delius
Klasing-Verlag

Ehrenpreis
Daniel Reinhard:
„Inside Formel 1 – Eine
Motorsport-Zeitreise“,
GeraMond Verlag



Kategorie „Marke“



Ehrenpreis
Dr. Peter Schroeder:
„Mercedes-Benz –
Langstreckenfahrten
1950-1964“,
Heel-Verlag



Ehrenpreis
Thomas Nehlert:
„Porsche 956-001 –
Creating a Legend“,
Sportfahrer-Verlag

Kategorie „Design“



1. Platz
Piotr Degler:
„Made in Italy“,
Degler Studio

Kategorie „Design“



Ehrenpreis
 Andy Saunders:
 „The Automotive
 Alchemist“,
 Dalton Watson Fine
 Books

Ehrenpreis
 Andreas K. Vetter:
 „Haus und Auto“,
 Callwey Verlag



Volker Christian Manz
 / Halwart Schrader:
 „Alternativ Mobil –
 Die Geschichte der
 E-Mobilität“,
 Olms Verlag

Harald Täger:
 „Fahrzeuggeheimnisse
 der DDR“,
 GeraMond Verlag

Kategorie „Biografie“



Kategorie „Sonderpreise“



Barzou Sepasi:
 „Fit for a King –
 The Royal Garage of
 the Shahs of Iran“,
 Dalton Watson Fine
 Books



René Edenhofer: „Das
 fliegende Motorrad“,
 Verlag Brüder Hollinek

Gwendolin Engels /
 Claude Haas /
 Dirk Naguschweski /
 Elisa Ronzheimer:
 „Im Fuhrpark der
 Literatur“,
 Wallstein Verlag

DISTINGUISHED GENTLEMAN'S RACE

FOTOS: Sven Wedemeyer



Fahren für Männergesundheit – der Distinguished Gentleman's Ride vereint Motorradfahrer aus aller Welt, die im klassischen und Vintage-Stil unterwegs sind, um Geldmittel und Aufmerksamkeit für die Prostatakrebsforschung und die psychische Gesundheit von Männern zu sammeln. In Berlin war auch der Motorworld Standort beteiligt als Zwischenstopp oder Start und Ziel.

Riding for Men's Health – the Distinguished Gentleman's Ride brings together motorcyclists from around the world who ride in classic and vintage style to raise funds and awareness for prostate cancer research and men's mental health. The Motorworld location in Berlin were also involved as a stopover or the starting and finishing lines.





Vom Babelplatz führte die Route ins Ziel Motorworld Manufaktur Berlin, wo Centermanager Alexander Gregor die Teilnehmer mit Grills- und Getränkeständen in der schönen Location direkt am Wasser erwartete. In Berlin sammelten die 429 angemeldete Teilnehmer 13.396 Euro Spenden.

From Babelplatz, the route led to the finishing line at Motorworld Manufaktur Berlin, where centre manager Alexander Gregor awaited the participants with barbecue and beverage stands at the beautiful waterside site. In Berlin, the 429 registered participants collected 13,396 euros in donations,



In München sammelten 521 Fahrer 21.844 Euro. Seit 2014 ist Triumph offizieller Motorradpartner des Distinguished Gentleman's Ride und hat es sich auf die Fahnen geschrieben, das Bewusstsein für diesen guten Zweck zu schärfen sowie die Teilnehmerzahl und die Spendenbereitschaft zu steigern.

... while in Munich 521 drivers raised 21,844 euros. Triumph has been the official motorbike partner of the Distinguished Gentleman's Ride since 2014, and is committed to raising awareness and increasing the participation and donations for this worthy cause.

Die abwechslungsreiche Landschaft Kaliforniens bietet die perfekte Kulisse, um den vielseitigen Charakter des Huracán Sterrato zu erleben, der sich sowohl auf Asphalt als auch auf Sand, auf der Straße und auf der Rennstrecke zeigt.

The diverse landscapes of California provide the perfect environment in which to appreciate the eclectic spirit of the Huracán Sterrato[1], evident as soon as the tyres hit tarmac and then sand, on road and raceway.

LAMBORGHINI HURACAN STERRATO





Auf den Panoramastraßen des Joshua-Tree-Nationalparks genießen Abenteurer den Fahrkomfort des Sterrato auf Asphalt, bevor sie sich im Rallye-Modus auf dem Chuckwalla Valley Raceway auf die aufregenden Schotterpisten wagen. Der Rundkurs in der Wüste des Coachella Valley kombiniert auf einer Gesamtlänge von rund 4 km eine traditionelle Asphaltstrecke mit Abschnitten auf unbefestigtem Untergrund. Die bahnbrechende und unkonventionelle Herangehensweise der Marke Lamborghini spiegelt sich in der Leistung des Huracán Sterrato in solch unterschiedlichen Umgebungen wider, mit einer optimierten Fahrzeugdynamik für perfekte Fahrkontrolle auf allen Untergründen.

Der abenteuerliche Charakter des Sterrato wird auf den ersten Blick deutlich: Die Bodenfreiheit wurde im Vergleich zum Huracán EVO[2] um 44 mm erhöht, um mehr Federweg zu ermöglichen, und die Spurweite wurde vorne um 30 mm und hinten um 34 mm verbreitert.



Driving the panoramic roads of the remarkable Joshua Tree National Park, adventurers appreciate the driving comfort of the Sterrato on asphalt before hitting the exhilarating dirt tracks in Rally mode at Chuckwalla Valley Raceway. The circuit in the Coachella Valley desert combines a traditional tarmac track with sections of dirt surfaces over a total length of around 4km. The pioneering and unconventional approach of the Lamborghini brand is evident in the Huracán Sterrato's performance in such diverse environments, with optimized vehicle dynamics for perfect driving control on all surfaces.

The adventurous character of the Sterrato is clear at first glance: ground clearance is increased by 44mm compared to the Huracan EVO[2] for greater suspension travel, with wider tracks both front and rear of +30 mm and +34 mm respectively.





Auf den Panoramastraßen des Joshua-Tree-Nationalparks genießen Abenteuerer den Fahrkomfort des Sterrato auf Asphalt, bevor sie sich im Rallye-Modus auf dem Chuckwalla Valley Raceway auf die aufregenden Schotterpisten wagen. Der Rundkurs in der Wüste des Coachella Valley kombiniert auf einer Gesamtlänge von rund 4 km eine traditionelle Asphaltstrecke mit Abschnitten auf unbefestigtem Untergrund. Die bahnbrechende und unkonventionelle Herangehensweise der Marke Lamborghini spiegelt sich in der Leistung des Huracán Sterrato in solch unterschiedlichen Umgebungen wider, mit einer optimierten Fahrzeugdynamik für perfekte Fahrkontrolle auf allen Untergründen.

Der abenteuerliche Charakter des Sterrato wird auf den ersten Blick deutlich: Die Bodenfreiheit wurde im Vergleich zum Huracán EVO[2] um 44 mm erhöht, um mehr Federweg zu ermöglichen, und die Spurweite wurde vorne um 30 mm und hinten um 34 mm verbreitert.

Driving the panoramic roads of the remarkable Joshua Tree National Park, adventurers appreciate the driving comfort of the Sterrato on asphalt before hitting the exhilarating dirt tracks in Rally mode at Chuckwalla Valley Raceway. The circuit in the Coachella Valley desert combines a traditional tarmac track with sections of dirt surfaces over a total length of around 4km. The pioneering and unconventional approach of the Lamborghini brand is evident in the Huracán Sterrato's performance in such diverse environments, with optimized vehicle dynamics for perfect driving control on all surfaces.

The adventurous character of the Sterrato is clear at first glance: ground clearance is increased by 44mm compared to the Huracan EVO[2] for greater suspension travel, with wider tracks both front and rear of +30 mm and +34 mm respectively.



FERRARI ENZO FERRARI

Der Ferrari ‚Enzo Ferrari‘ war wirklich exklusiv und nur ausgewählten Kunden vorbehalten. Insgesamt wurden von diesem zweisitzigen Supersportwagen zwischen 2002 und 2004 nur 399 Exemplare gebaut. Die form-schöne Außenlinie wurde von Pininfarina gezeichnet. Die Technik basiert auf Formel 1 Modifikationen. Kern der Supersportwagentechnik war der Sechsliter V12-Zylinder-Motor mit rund 660 PS. Der Wagen hat nur eine Höhe von 115 cm, sodass das Ein- und Aussteigen Beweglichkeit erfordert. Für stabile Fahreigenschaften sorgt der ausfahrbare Heckspoiler.

The Ferrari ‚Enzo Ferrari‘ was truly exclusive and reserved for selected customers only. Only 399 examples of this two-seater super sports car were built between 2002 and 2004. The shapely outline was drawn by Pininfarina. The technology is based on Formula 1 modifications. The core of the super sports car technology was the six-liter V12 cylinder engine with around 660 hp. The trolley is only 115 cm high, so getting in and out requires mobility. The retractable rear spoiler ensures stable driving characteristics.

| | |
|---|---------------------------|
| Motor | 12-Zylinder Motor |
| Leistung | 660 PS / 485 KW |
| Vmax | 350 km/h |
| 0-100 km/h | 3,65 Sek |
| ccm | 5.998 Liter |
| kg / Leergewicht | 1.365 kg |
| Auktionspreise aktuell (je nach Historie & Zustand) | € 2.000.000 - € 4.500.000 |
| Baujahr | 2002 - 2007 |

TESTFAHRTEN

TEST DRIVES

Lucid Motors ist ein auf Elektrofahrzeuge spezialisiertes amerikanisches Automobilunternehmen, das 2007 von den ehemaligen Tesla-Mitarbeitern Bernard Tse und Sam Wenig gegründet wurde. Das erste Produkt des Unternehmens ist der Lucid Air, eine elektrisch angetriebene Luxuslimousine.

Lucid Motors is an American automotive company specialising in electric vehicles, founded in 2007 by former Tesla employees Bernard Tse and Sam Wenig. The company's first product is the Lucid Air, an electrically powered luxury sedan.

FOTOS: Gaston Westphal

The Lucid Air Tour visits *Motorworld Zurich.*

Visit us to test drive the groundbreaking Lucid Air – a new standard of electric performance and luxury.

June 28 – July 9

Wednesday to Friday, 12:00 to 19:00

Saturday, 12:00 to 21:00

Sunday, 12:00 to 18:00

Monday and Tuesday, closed

Kemptpark 3, 8310 Kempththal, Switzerland

LUCID

BIKER FESTIVAL INTERNATIONAL US CARS WELCOME

An der italienischen Adria, in Lignano Sabbiadoro, fand zum 37. Mal das größte und älteste Biker- und US-Car-Treffen Italiens statt. Mehr als 400 Automobile kamen zum ‚BFI‘ (Biker Festival Italia), das ursprünglich als älteste Custom Bike Show Europas ein reines Zweirad-Festival war. Organisiert wird das große Treffen vom „Crusin“ Magazine und dem „Old School Garage Club“.

Die Besucher kommen zu diesem mehrtägigen Festival mit ihren Gefährten aus Italien, Österreich, der Schweiz und aus Deutschland.

On the Italian Adriatic coast, in Lignano Sabbiadoro, Italy's biggest and oldest biker and US car rally took place for the 37th time. More than 400 cars came to the 'BFI' (Biker Festival Italia), which was originally a pure two-wheeler festival as the oldest custom bike show in Europe. The event is organised by Crusin' magazine and the Old School Garage Club.

Visitors come from Italy, Austria, Switzerland and Germany to this multi-day festival.



Von klassisch bis modern, von Youngtimern bis Sonderanfertigungen: Mehr als 400 Fahrzeuge nahmen an der 28. U.S. Car Reunion teil. U.S. Car Reunion teil. Am Sonntag um 11 Uhr formierte sich die eindrucksvolle Schar röhrender Muscle Cars, verrückter Hot Rods, überdimensionaler Limousinen und wuchtiger Pick-ups zu einer langen Schlange, die sich von der Viale Europa in Richtung Stadtzentrum zur traditionellen Parade in Bewegung setzte, begleitet von einer Schar Pin-Ups im Stil der 50er Jahre.

Ein Highlight ist für viele Besucher die Off-Road Strecke auf der sich die Liebhaber der Marke Jeep tummelten mit dem Ziel die Kultur des Allradantriebs zu verbreiten und die Fahrtechnik im Gelände zu fördern, aber auch die Liebe zu historischen 4x4-Fahrzeugen mit besonderem Augenmerk auf Umwelt und Territorium zu pflegen.

From classic to modern, from youngtimer to custom: More than 400 vehicles took part in the 28th US Car Reunion. US Car Reunion. At 11 a.m. on Sunday, the impressive crowd of roaring muscle cars, crazy hot rods, oversized sedans and massive pickup trucks formed a long line that set off from Viale Europa towards the city centre for the traditional parade, accompanied by a crowd of 50s-style pin-ups.

A highlight for many visitors was the off-road track, where Jeep enthusiasts gathered to spread the culture of four-wheel drive and promote off-road driving skills, as well as the love of historic 4x4 vehicles, with a special focus on respect for the environment and territory.

**MOTOR
TREFF**
MÜNCHEN
OFFENER OLDTIMER TREFF FÜR DEUTSCHE MARKEN

TYPISCH DEUTSCH ?!
1. MÜNCHENER DACKELRACE 9. JULI 2023



Motorworld München, Am Ausbesserungswerk 8, 80939 München

Welcome to MOTORWORLD München



Dr. Jens Thieme
SVP Customer & Brand BMW



Gordon Wagener
Chief Design Officer
Daimler Group



Sabine Kehm
The MS Office



Charles Gordon-Lennox
11. Duke of Richmond



Leopold Prinz von Bayern
Rennfahrer



Hans Herrmann
Rennfahrer



Frank Marrenbach
CEO, Managing Director
Althoff Collection



Rainer Dörr
Geschäftsführer und
Eigentümer Dörr Group



Prof. Dr. Wolfgang Reitzle
Wirtschaftsmanager



Horacio Pagani
Gründer
Pagani Automobili



Walter Röhrl
Rennfahrer



Ralf Moeller
Schauspieler



Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck
Rennfahrer



Norbert Haug
ehem. Motorsport-Chef
Mercedes-Benz



Zak Brown
CEO McLaren Racing



Andreas Dünkel
Founder & Vorstandsvorsitzender
MOTORWORLD-Group

„Thank you for these words!“



Monisha Kaltenborn
CEO Racing Unleashed Group



Dr. Christoph Walther
Unternehmer und Präsident
Drivers & Business
Club Munich



Christian Geistdörfer
Rennfahrer/Copilot



Hildegard Müller
Präsidentin des Verbandes
der Automobilindustrie



Christof R. Sage
Society Fotograf
Herausgeber Sage Magazin



Prof. Dr. Mario Theissen
Senior Vice President FIVA
ADAC Klassik Referent
ehem. Motorsportdirektor BMW



Auch im e-Mobility Village, dem traditionell den Elektrofahrzeugen gewidmeten Bereich des Festivals, tummelten sich amerikanische Autos, allerdings in „grüner“ Ausführung. Am Sonntag öffnete das e-Mobility Meeting seine Pforten für rund 40 emissionsarme Fahrzeuge: Beim offiziellen Treffen des Tesla Club Italien übernahmen die elektrisch angetriebenen Texaner die Führung und fuhren kurz nach ihren amerikanischen Kollegen mit Verbrennungsmotor durch die Straßen der Stadt.

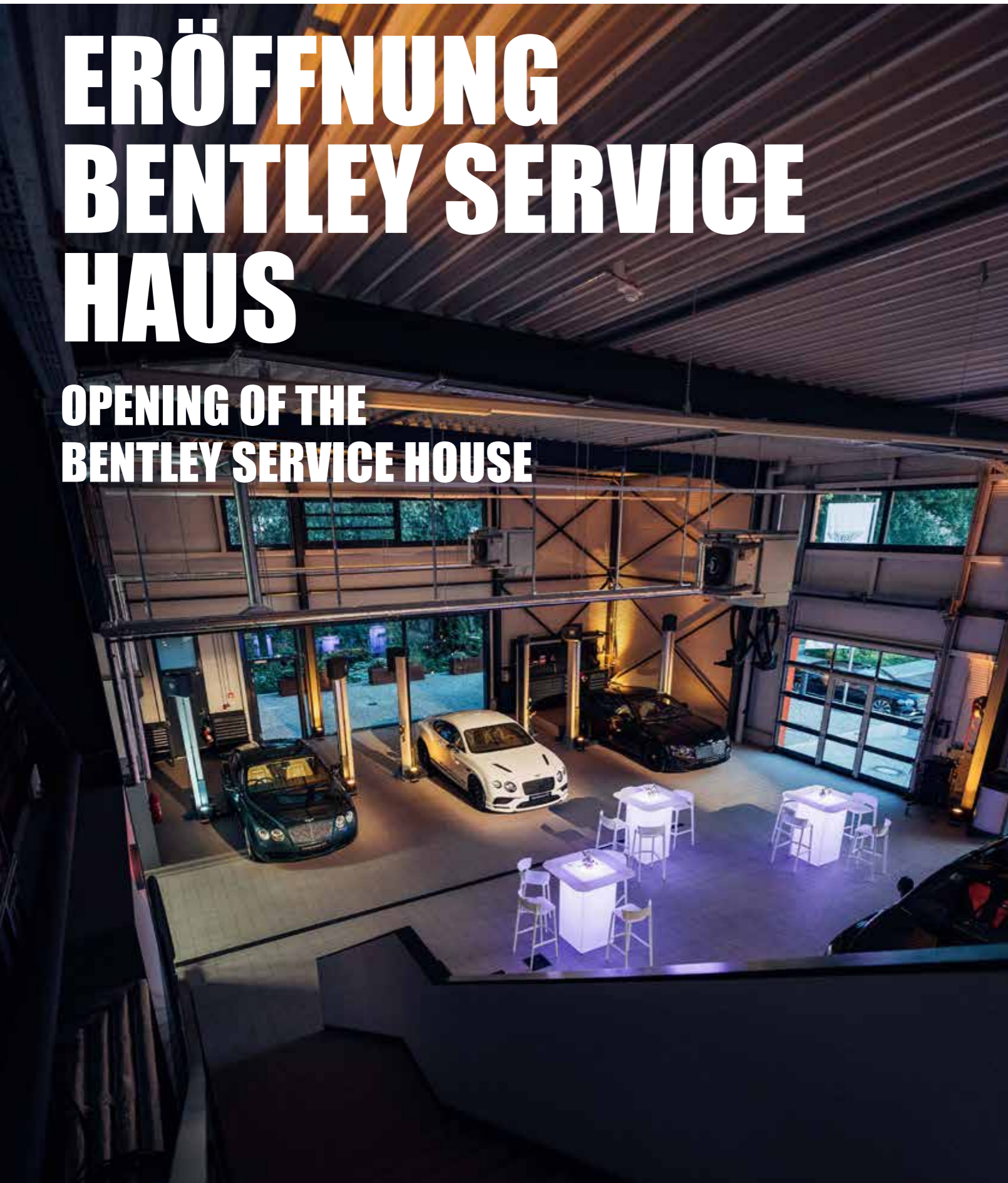
Ein Muss für alle Sportwagenliebhaber war schließlich das von Lowered Garage organisierte Treffen RacenLow, das den aufregendsten alten und neuen Autos gewidmet war.

American cars were also on display in the e-Mobility Village, the part of the festival traditionally dedicated to electric vehicles, albeit in a „green“ version. On Sunday, the e-Mobility meeting opened its doors to around 40 low-emission vehicles: at the official meeting of the Tesla Club in Italy, the electric Texans took the lead, driving through the city streets just after their American counterparts with internal combustion engines.

Finally, a must for sports car enthusiasts was the RacenLow meeting organised by Lowered Garage, dedicated to the most exciting old and new cars.

ERÖFFNUNG BENTLEY SERVICE HAUS

OPENING OF THE BENTLEY SERVICE HOUSE



FOTOS: Marc Pleh

Die Motorworld Manufaktur Berlin feierte vergangene Woche die Eröffnung des ‚Bentley Service Haus‘ auf der Spree-Halbinsel mit rund 200 geladenen Gästen. Balazs Roos (Regionaldirektor für Europa von Bentley Motors), Amel Boubaaya (Leiterin Marketing und Kommunikation Bentley Europa) und Ali Khalouf (Geschäftsführender Gesellschafter Bentley Berlin) hießen die Gäste willkommen.

Last week, Bentley Berlin celebrated the official opening of its Service Haus at Motorworld Manufaktur Berlin in the presence of some 200 invited guests. Ali Khalouf (Managing Partner Bentley Berlin) and Balazs Roos (Bentley Motors Regional Director for Europe), welcomed the guests, among whom was the Head of Marketing and Communications Bentley Europe, Amel Boubaaya.



In den Jahren 2022 war Bentley Berlin bereits ausgezeichnet worden als ‚Bester Dealer Deutschland 2022‘ und als ‚Bester Dealer Europe 2022‘.

Mit dem Einzug von Bentley Motors erweitert verstärkt sich das Portfolio der schon vorhandenen starken Marken am Standort Berlin (Graf Design, Mohr Group, Werkspflege, Silverpine, Meister Weiß, Urban Cars, DG Weine, American Motorcycles, Aston Martin und Lamborghini Berlin) um ein weiteres Highlight..

The opening began with the honouring of Bentley Berlin as ‚Best Dealer Germany 2022‘ and ‚Best Dealer Europe 2022‘, and many guests celebrated well into the summer night.

The arrival of Bentley Motors adds another highlight to the portfolio of brands already represented at the Berlin location (among them Abt, Brabus, Recaro, Graf Design, Werkspflege, Silverpine, Drivers Hall, DG Weine, American Motorcycles, Aston Martin Berlin and Lamborghini Berlin).

PORSCHE 718 SPYDER RS

Porsche krönt die Mittelmotor-Modellreihe 718 mit einem Sportwagen, der auf maximalen Fahrspaß ausgelegt ist: Der neue 718 Spyder RS ist das offene Gegenstück zum 718 Cayman GT4 RS. Erstmals kommt in einem offenen Mittelmotor-Sportwagen der frei saugende Sechszylinder-Boxer des 911 GT3 mit 368 kW (500 PS) zum Einsatz. Das gleiche Leichtbau-Aggregat mit Hochdrehzahlkonzept treibt auch das Rennfahrzeug Porsche 911 GT3 Cup an. Im 718 Spyder RS mit seinem besonders leichten und puristischen manuellen Verdeck ist der hochemotionale Sound des Motors besonders gut zu erleben. Dazu tragen auch die serienmäßige Leichtbau-Sportabgasanlage aus Edelstahl und die markanten Prozesslufteinlässe seitlich hinter den Kopfstützen bei.

Porsche crowns the 718 mid-engine model series with a sports car designed for maximum driving pleasure: the new 718 Spyder RS is the open counterpart to the 718 Cayman GT4 RS. For the first time, the free-suction six-cylinder boxer engine of the 911 GT3 with 368 kW (500 hp) is used in an open mid-engine sports car. The same lightweight power unit with a high-revving concept also drives the Porsche 911 GT3 Cup racing car. In the 718 Spyder RS with its particularly light and puristic manual soft top, the highly emotional sound of the engine can be experienced especially well. The standard lightweight stainless steel sports exhaust system and the striking process air intakes at the side behind the headrests also contribute to this.



Be a part, become a #MEMBER

Jetzt Mitglied werden und Vorteile genießen!

<https://membercard.motorworld.de>

Explore history, speed and lifestyle

#BULLETIN

Kostenfreies E-Magazin für Sie!

<https://www.motorworld-bulletin.de>

Discover our merchandise

#SHOP

Online Shop für Freunde, Familie und für Sie!

<https://www.motorworld-shop.de>



Der Antrieb des neuen 718 Spyder RS ist identisch mit dem des geschlossenen 718 Cayman GT4 RS. Der Sechszylinder-Boxermotor mit 4,0 Liter Hubraum dreht bis zu 9.000/min und entwickelt eine Leistung von 368 kW (500 PS) und ein maximales Drehmoment von 450 Newtonmetern. Verbunden mit einem kurz übersetzten Siebengang-PDK-Getriebe, beschleunigt der Sechszylinder den zweisitzigen Roadster binnen 3,4 Sekunden auf 100 km/h. Nach 10,9 Sekunden ist Tempo 200 erreicht. Im Vergleich zum 718 Spyder ohne den Zusatz „RS“ ist das neue Topmodell nicht nur um 59 kW (80 PS) stärker, sondern beschleunigt auch eine halbe Sekunde schneller auf Tempo 100. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt hier 308 statt 300 km/h. Wie jedes moderne RS-Modell wird auch der neue 718 Spyder RS ausschließlich mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ausgeliefert: Es wechselt die sieben Gänge blitzschnell und garantiert maximale Performance. Dank der Schalt paddle können die Hände auch bei manuellen Gangwechseln stets am Lenkrad bleiben. Alternativ kann der Fahrer die Gänge mit dem ergonomisch gestalteten Wählhebel auf der Mittelkonsole einlegen. Neben dem stärkeren Motor ist auch das geringere Gewicht für den Performance-Zuwachs verantwortlich: Mit 1.410 Kilogramm wiegt der Spyder RS 40 Kilogramm weniger als der 718 Spyder mit PDK und ist sogar fünf Kilogramm leichter als der geschlossene 718 Cayman GT4 RS. So bildet der Spyder RS Höhepunkt der seit 2016 angebotenen Modellreihe.

The powertrain of the new 718 Spyder RS is identical to that of the closed 718 Cayman GT4 RS. The six-cylinder boxer engine with 4.0 litres of displacement revs up to 9,000 rpm and develops an output of 368 kW (500 hp) and a maximum torque of 450 Newton metres. Combined with a short-ratio seven-speed PDK gearbox, the six-cylinder engine accelerates the two-seater roadster to 100 km/h within 3.4 seconds. It reaches 200 km/h in 10.9 seconds. Compared to the 718 Spyder without the “RS” suffix, the new top model is not only 59 kW (80 hp) more powerful, but also accelerates half a second faster to 100 km/h. Top speed here is 308 instead of 300 km/h. Like every modern RS model, the new 718 Spyder RS comes exclusively with Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK): It changes the seven gears at lightning speed and guarantees maximum performance. Thanks to the shift paddles, the hands can remain on the steering wheel at all times, even during manual gear changes. Alternatively, the driver can engage the gears with the ergonomically designed selector lever on the centre console. In addition to the more powerful engine, the lower weight is also responsible for the increase in performance: at 1,410 kilograms, the Spyder RS weighs 40 kilograms less than the 718 Spyder with PDK and is even five kilograms lighter than the closed 718 Cayman GT4 RS. Thus, the Spyder RS is the highlight of the model series offered since 2016.

Der Vorderwagen des neuen Porsche 718 Spyder RS ist nahezu identisch mit dem des 718 Cayman GT4 RS. Die vordere Haube besteht serienmäßig aus CfK und ist oberhalb des Stoßfängers mit einem breiten Luftauslass versehen. Die beiden NACA-Lufteinlässe dienen der besseren Bremsenkühlung, ohne den cW-Wert negativ zu beeinflussen. Sideblades an den äußeren Enden des Stoßfängers erhöhen den Abtrieb. Die Frontspoilerlippe ist etwas kürzer ausgefallen als beim 718 Cayman GT4 RS, der in Verbindung mit seinem großen Heckflügel einen höheren Gesamtabtrieb erzeugt und daher für die aerodynamische Balance eine größere Buglippe benötigt. Der 718 Spyder RS trägt stattdessen am Heck eine prägnant ausgeformte Abrisskante, die wie ein Entenbürzel geformt ist. Alle Aerodynamikbauteile sind aufeinander abgestimmt. Sie halten das Auto in der aerodynamischen Balance und gewährleisten höchste Fahrstabilität bei hohen Geschwindigkeiten.

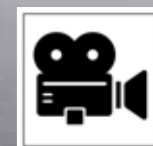
Der neue 718 Spyder RS verfügt über ein manuell bedienbares einlagiges Leichtbau-Verdeck. Es ist besonders platzsparend ausgelegt und besteht aus zwei Teilen: einem Sonnensegel und einem Wetterschott. Beide sind komplett abnehmbar und können einzeln oder zusammen im Fahrzeug verstaut werden. Das Sonnensegel kann auch alleine als sogenanntes „Bimini-Top“ genutzt werden. Fahrer und Beifahrer sind so vor intensiver Sonneneinstrahlung geschützt. Gleichzeitig bleibt der Fahrgastraum seitlich und hinter den Passagieren größtenteils geöffnet. Zusammen mit dem Wetterschutz ergibt sich ein Kompletterverdeck, das bei hochgefahrenen Seitenscheiben einen wirkungsvollen Schutz vor Regen bietet. Das gesamte Verdeck wiegt inklusive Mechanik nur 18,3 Kilogramm. Das sind 7,6 kg weniger als beim 718 Spyder und 16,5 kg weniger als beim 718 Boxster. Wer sein Verdeck bei stabiler Witterung zu Hause lässt, kann das Fahrzeuggewicht um weitere acht Kilogramm senken.

Das Fahrwerk des 718 Spyder RS verwendet Komponenten des 718 Cayman GT4 RS und des 718 Spyder und ist auf maximalen Fahrspaß auf kurvenreichen Straßen abgestimmt. Es verfügt serienmäßig über Porsche Active Suspension Management (PASM) mit Sportabstimmung und einer Tieferlegung um 30 Millimeter, Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachs-Quersperre, Fahrwerkslager mit Kugelgelenken sowie 20 Zoll große Aluminium-Schmiederäder. Das Fahrwerk zeichnet sich durch messerscharfe Lenkpräzision, agiles Handling und ein äußerst neutrales Fahrverhalten aus. Fahrhöhe, Sturz, Spur und Stabilisator lassen sich individuell einstellen. Im Vergleich zum 718 Cayman GT4 RS wurden Feder- und Dämpferaten reduziert, um eine cabriotypischere Abstimmung zu erreichen.

The front end of the new Porsche 718 Spyder RS is almost identical to that of the 718 Cayman GT4 RS. The front bonnet is made of Cfk as standard and features a wide air outlet above the bumper. The two NACA air intakes serve to improve brake cooling without negatively affecting the cW value. Sideblades at the outer ends of the bumper increase downforce. The front spoiler lip is slightly shorter than on the 718 Cayman GT4 RS, which, in conjunction with its large rear wing, generates higher total downforce and therefore requires a larger front lip for aerodynamic balance. Instead, the 718 Spyder RS carries a concisely shaped breakaway edge at the rear, shaped like a duck's rump. All aerodynamic components are coordinated with each other. They keep the car in aerodynamic balance and ensure maximum driving stability at high speeds.

The new 718 Spyder RS features a manually operated single-layer lightweight soft top. It is designed to be particularly space-saving and consists of two parts: a sun canopy and a weather bulkhead. Both are completely removable and can be stowed separately or together in the vehicle. The sun awning can also be used on its own as a so-called "bimini top". The driver and front passenger are thus protected from intense sunlight. At the same time, the passenger compartment remains largely open to the sides and behind the passengers. Together with the weather protection, the result is a complete soft top that provides effective protection against rain when the side windows are raised. The entire soft top, including the mechanism, weighs only 18.3 kilograms. That is 7.6 kg less than the 718 Spyder and 16.5 kg less than the 718 Boxster. If you leave your soft top at home in stable weather, you can reduce the vehicle weight by a further eight kilograms.

The chassis of the 718 Spyder RS uses components from the 718 Cayman GT4 RS and the 718 Spyder and is tuned for maximum driving pleasure on winding roads. It features Porsche Active Suspension Management (PASM) with sports tuning and lowering by 30 millimetres, Porsche Torque Vectoring (PTV) with mechanical rear axle cross-lock, suspension mounts with ball joints and 20-inch forged aluminium wheels as standard. The chassis features razor-sharp steering precision, agile handling and an extremely neutral ride. Ride height, camber, toe and anti-roll bar can be individually adjusted. Compared to the 718 Cayman GT4 RS, spring and damper rates have been reduced to achieve a more convertible-like set-up.



ASTON MARTIN BULLDOG RECORD

Der Aston Martin Bulldog 2022 konnte nach einer sehr detaillierten und umfangreichen Restaurierung die Coppa D'Oro Trophäe beim weltberühmten Concorso D'Eleganza mit nach Hause nehmen. Die aufwendige Restauration sollte den Bulldog aber nicht nur als stehendes Meisterwerk präsentieren, sondern man wollte unbedingt den Rekordversuch wiederholen, den Aston Martin damals anstrebte: die 200 MPH-Grenze zu durchbrechen.

Der Bulldog verfügt über einen 5,3-Liter-V8-Motor mit Doppelturboaufladung, der es auf 600 PS bringt.

After a very detailed and extensive restoration, the Aston Martin Bulldog 2022 was able to take home the Coppa D'Oro trophy at the world-famous Concorso D'Eleganza. However, the elaborate restoration was not only intended to present the Bulldog as a standing masterpiece, but they were keen to repeat the record attempt that Aston Martin was aiming for at the time: breaking the 200 MPH barrier.

The Bulldog has a 5.3-litre twin-turbocharged V8 engine that produces 600 hp.



SPORT
- FOR -
GOOD



KINDER BRAUCHEN UNSERE UNTERSTÜTZUNG. MANCHE MEHR ALS ANDERE.

Laureus Sport for Good Germany wurde 2001 als erste nationale Laureus Stiftung gegründet und nutzt die Kraft des Sports mit dem Ziel, benachteiligte Kinder und Jugendliche in ihrer persönlichen Entwicklung zu unterstützen und dadurch einen positiven Einfluss auf die Gesellschaft zu nehmen. Seit 2009 gehört auch Österreich zum Aktionsbereich der Stiftung.

Bisher leisteten die deutschen und österreichischen Laureus Förderprojekte für mehr als 50.000 Kinder und Jugendliche aus sozialen Brennpunkten Hilfe, Beratung und Förderung. Laureus Sport for Good vermittelt Werte wie Teamgeist, Respekt, Disziplin und Fairplay – Werte, die den Kindern und Jugendlichen auch im Alltag, in der Schule und bei der Berufsausbildung helfen. Die Kinder und Jugendlichen mit

Behinderung oder aus sozialen Brennpunkten lernen über die Kraft des Sports, an sich zu glauben, ihre Ziele zu verfolgen, Rückschläge zu überwinden und ihr Leben selbst in die Hand zu nehmen. Ob Straßenfußball, Skateboarding, Therapeutisches Reiten, Basketball oder Boxen: Die sozialen Sportprojekte motivieren die Kinder nicht nur, ein aktives Leben zu führen, sondern sie geben ihnen langfristig Halt.

Helfen Sie mit einer Spende! Jeder Euro zählt:

Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria
IBAN: DE65 6007 0070 0171 8196 00
BIC: DEUTDESSXXX
Kreditinstitut: Deutsche Bank Stuttgart
www.laureus.de/spenden



Mit dem keilförmigen Design von William Towns wollte Aston Martin das schnellste Auto der Welt bauen. Es sollte ein Meilenstein in der Geschichte von Aston Martin werden. Im Jahr 1980 behaupteten sie, dass dies das erste Auto sein würde, das die 200 Meilen pro Stunde (ca. 320 km/h) überschreiten würde. Mehr als 192 mph (ca. 302 km/h) wurden jedoch nie erreicht. Dennoch eine beachtliche Leistung, aber Classic Motor Cars, die die Restaurierung durchführten, wollten es noch einmal versuchen.

Schließlich - wenn auch mit 44 Jahren Verspätung - erreichte der Aston Martin Bulldog kürzlich auf einer ehemaligen NATO-Basis in Schottland eine Höchstgeschwindigkeit von 205,4 mph (330,6 km/h).

„Die Bedingungen waren perfekt für das Rennen, und das Auto hat perfekt funktioniert und die 200-Meilen-Marke mit Leichtigkeit erreicht“, sagte der dreimalige Le Mans-Sieger Darren Turner, Werksfahrer bei Aston Martin. „Der Bulldog hat nun das Versprechen gehalten, das Aston Martin in den 1980er Jahren gegeben hat, und alle, die an diesem Auto gearbeitet haben, von denen, die es ursprünglich entwickelt und gebaut haben, bis hin zu Classic Motor Cars, die die Restaurierung unter der Leitung von Richard Gauntlett durchgeführt haben, können sehr stolz sein.

Ein Weltrekord! Dennoch ist es das einzige existierende Exemplar, da Aston Martin die damals geplanten 16-17 Fahrzeuge nie in Produktion brachte.

With William Towns' wedge-shaped design, Aston Martin wanted to build the fastest car in the world. It was to be a milestone in the history of Aston Martin. In 1980, they claimed that this would be the first car to exceed 200 mph (approx. 320 km/h). However, more than 192 mph (approx. 302 km/h) was never achieved. Still a remarkable achievement, but Classic Motor Cars, who carried out the restoration, wanted to try again.

Finally - albeit 44 years late - the Aston Martin Bulldog recently reached a top speed of 205.4 mph (330.6 km/h) at a former NATO base in Scotland.

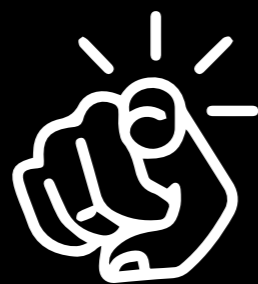
„The conditions were perfect for the race and the car performed perfectly, reaching the 200-mile mark with ease,“ said three-time Le Mans winner Darren Turner, factory driver at Aston Martin. „The Bulldog has now delivered on the promise made by Aston Martin in the 1980s and all those who worked on this car, from those who originally designed and built it to Classic Motor Cars who carried out the restoration under the guidance of Richard Gauntlett, can be very proud.

A world record! Yet it is the only example in existence, as Aston Martin never put the 16-17 cars planned at the time into production.



Lesen Sie mehr auf
[Read more on](#)
Classic Car.TV

**WERBE
FLÄCHE
MIETEN***)



> 1,5 Mio. Blicke im Jahr! Kein Streuverlust!

Interesse? Daniel Rest | 0178 9062771 | rest@motorworld.de

*) Nur noch wenige Flächen frei.

MEMBER
ME

<https://membercard.motorworld.de>

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

ME AND MY CARD





• POP-UPS • EVENTS
• ROADSHOWS • FAIRS

state of the art
10 - 4.200 sqm
2 - 6.000 pers.
hotel, gastro
catering, technic
parking areas
www.motorworld.de



Be the **MOTOR**
change the **WORLD**



STUTTGART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN MALLORCA ZÜRICH



DEUVET Kolumne



Warum es sich lohnt, Mitglied im DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. zu sein

Seit 1976 kümmert sich der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. um die politische Arbeit auf Bundes- und Länderebene, im Europaparlament und bei einzelnen Meinungsbildnern in der Wirtschaft, der Politik und der Öffentlichkeit.

Ohne den DEUVET gäbe es kein H-Kennzeichen und viele andere wichtige Errungenschaften. Die Hauptaufgabe zur Zeit ist, die individuelle historische Mobilität gegen Anfeindungen aller Art zu schützen und dafür zu sorgen, dass die Rahmenbedingungen für Old- und Youngtimer sich nicht verschlechtern.

Aber es gibt für DEUVET Mitglieder auch ganz direkte Vorteile: mit der DEUVET Card gibt es Eintrittskartenrabatt auf wichtigen Oldtimerveranstaltungen wie in Bremen, Essen oder Friedrichshafen. Auch für die Classic Days in Düsseldorf können Mitglieder Karten vergünstigt erhalten, solange der Vorrat reicht.

Fördermitglieder des DEUVET wie der AvD bieten Sonderkonditionen und selbst sämtliche Pflegeprodukte des Marktführers SONAX können die im DEUVET organisierten Liebhaber der klassischen Fahrzeuge in diesem Jahr mit 20% Rabatt beziehen. Da ist der Jahresbeitrag von 7 Euro (über einen DEUVET Mitgliedsclub) oder 25 Euro bei einer Einzelmitgliedschaft schnell wieder eingespart.

Generell sollte eine solche Interessenvertretung jedem Fahrer dieser Betrag wert sein. Nur solidarisch werden wir alle politischen Stürme meistern.



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

**Die Motorworld Group ist Country Patron der
Laureus Sport for Good Foundation Germa-**



Vom 08. bis 12. Mai 2023 fand der Laureus Sport for Good Digital Summit statt, der Mitarbeitenden aus dem Laureus Sport for Good Programmnetzwerk die Möglichkeit zur Weiterbildung und zum Austausch bot. Die Veranstaltung umfasste Workshops und inspirierende Inputs, die darauf abzielten, Kompetenzen zu fördern und Lösungswege für gemeinsame Herausforderungen zu finden.

Synergien schaffen: Wie bringen wir Nachhaltigkeit und Sport for Good zusammen?

Ein Schwerpunkt der Workshops lag auf dem Thema Wirkungsmessung. Die Referenten André Gersmeier und Felipe Isidor-Serrano von der Mainlevel Consulting AG zeigten den Teilnehmenden, wie sie Projektziele setzen, Indikatoren definieren, Fragebögen erstellen und Daten erheben können. Ein weiterer Workshop konzentrierte sich auf die Auswertung und Visualisierung von Daten. In einer individuellen Sprechstunde arbeitete Nina Hauser, Projektmanagerin bei der Bertelsmann Stiftung, mit interessierten Organisationen an der Visualisierung ihrer Wirkungslogiken.

The Laureus Sport for Good Digital Summit took place on 8 - 12 May 2023. The event offered staff from the Laureus Sport for Good programme network the opportunity to take part in training workshops, and share their experiences and knowledge, with inspiring input aimed at building skills and finding solutions to overcome collective challenges.

Creating synergies: How can we bring together sustainability and Sport for Good?

One of the topics addressed by the workshops concerned impact assessment. Speakers André Gersmeier and Felipe Isidor-Serrano from Mainlevel Consulting AG demonstrated to the participants how to set project goals, define indicators, draft questionnaires and collect data. Another workshop focused on the evaluation and visualisation of data. In an individual consultation session, Nina Hauser, project manager at the Bertelsmann Foundation, worked with interested organisations on visualising their impact logics.



Ein weiterer Workshop widmete sich der Verbindung von Nachhaltigkeit und Sport for Good. Oliver Mergens von der VAUDE Academy erklärte, warum Nachhaltigkeit wichtig ist, wie sie umgesetzt werden kann und welche Rolle Teamsport dabei spielt. Er gab auch Tipps zum Umgang mit Überforderung und fehlendem Optimismus.

Another workshop was dedicated to the connections between sustainability and Sport for Good. Oliver Mergens from the VAUDE Academy explained why sustainability is important, how it can be implemented, and the role that is played by team sports. He also gave tips on how to deal with excessive demands and a lack of optimism.

Die Förderprogramme von Laureus Sport for Good waren ebenfalls als Referentinnen präsent. Deborah Helmbold und Katharina Martin von FAIR.STÄRKEN sprachen über die Partizipation von Kindern und Jugendlichen in der Praxis. Nadine Heptner von KICKFAIR stellte die Belonging-Theorie vor und erläuterte, wie die Organisation „Orte der Zugehörigkeit“ schafft. Youth Leader Tim gewährte Einblicke in seine Teilnahme am KICKFAIR-Programm.

The Laureus Sport for Good support programmes were also represented by speakers. Deborah Helmbold and Katharina Martin from FAIR.STÄRKEN spoke about the practical participation of children and young people. Nadine Heptner from KICKFAIR presented the sense of belonging theory and explained how the organisation creates „places of belonging“. Youth leader Tim gave insights into his involvement with the KICKFAIR programme.

Der Digital Summit wurde durch die großzügige Unterstützung der Deutschen Postcode Lotterie ermöglicht. Die Referierenden und Teilnehmenden der Workshops trugen mit spannenden Diskussionen und Gedanken zu einer inspirierenden Veranstaltung bei.

The Digital Summit was made possible by the generous support of the Deutsche Postcode Lottery. The speakers and workshop participants contributed to creating an inspiring event with fascinating discussions and thoughts.



Als National Partner 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, gerade in solchen durch Covid-19 erschwerten Zeiten, bei unserem sozialen Engagement helfen und an folgendes Konto spenden:

The Motorworld Group has been supporting Laureus Sport for Good German, Austria as a National Partner since 2017, and in doing so helps to create new perspectives for disadvantaged children and adolescents. We would really appreciate it, especially in such difficult times caused by Covid-19, if you would help us in our social commitment and make a donation:

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

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

PREVIEW - MOTORWORLD-TERMINE 2023

Juni

| | | |
|---------------------|--|--|
| 17.06.2023 | Oldtimer Show, 17:00 - 21:00 Uhr Oldtimer Disco, 21:00 - 2:00 Uhr | Motorworld Manufaktur Berlin Motorworld Manufaktur Berlin |
| 17.+18.06.2023 | Route 66, US-Car-Meeting | Motorworld München |
| 18.06.2023 | 5-Jahre Motorworld Köln & H-Kennzeichen-Treffen | Motorworld Köln-Rheinland |
| 18.06.2023 | Emotion E-Bike Messe | Motorworld Zeche Ewald Ruhr |
| 23.06.2023 | „Mit dem Bulli einmal um die ganze Welt“ Vortrag von Dieter Krauss | Motorworld Region Stuttgart |
| 23.-25.06.2023 | Caravan & Vanlife MeetUp 2023 | Motorworld Region Stuttgart |
| 24.06.2023 | Extra Schicht | Motorworld Zeche Ewald Ruhr |
| 25.06.2023 | RCB/GoKart-Meisterschaften | Motorworld Region Stuttgart |
| 28.06. - 09.07.2023 | Lucid Air Tour visits Motorworld Zurich | Motorworld Manufaktur Region Zürich |
| 30.06. - 01.07.2023 | Race 61, more info: www.racesixtyone.com | Raceway Finowfurt |

MOTORWORLD
KÖLN | RHEINLAND

EL CARRITO

La Carrera Panamericana
BAR Y COCINA PANAMERICANA
MOTORWORLD KÖLN

ab Fr. 16-06 2023

<https://www.el-carrito.de>

Eine kulinarische Rallye durch die Küchen Mittel- und Südamerikas trifft auf die **NIKKEI-KITCHEN** der japanischen Einwanderer **PERUS**. Genießen Sie die **KÖSTLICHKEITEN** aus Küche und Bar.

MOTORWORLD
MÜNCHEN

MOBILITY Days

3.-6. SEPT 2023

PREMIERE MOTOR WORLD

Cooperation Partner of the
» IAA MOBILITY 2023

TAGESAKTUELL/HIGHLY CURRENT: WWW.MOTORWORLD.DE, TERMINE

[HTTPS://EVENT.MOTORWORLD.DE/EVENTS/](https://event.motorworld.de/events/)

112 Ausgabe 158 / 2023

Änderungen bleiben vorbehalten.

PREVIEW - MOTORWORLD-TERMINE 2023

Juli

| | | |
|---------------------|--|--|
| 28.06. - 09.07.2023 | Lucid Air Tour visits Motorworld Zurich | Motorworld Manufaktur Region Zürich |
| 02.07.2023 | Oldtimertreff Ruhr | Motorworld Zeche Ewald Ruhr |
| 02.07.2023 | Motorcafé, 11:00 - 13:00 Uhr | Motorworld Manufaktur Berlin |
| 02.07.2023 | Motortreff am Butz | Motorworld Köln-Rheinland |
| 09.07.2023 | Oldtimertreff „Typisch Deutsch“ 1. Münchner Dackel Race | Motorworld München Motorworld München |
| 14.07.2023 | Food Truck Festival | Motorworld Zeche Ewald Ruhr |
| 15.07.2023 | Motorworld Trackdays | Salzburgring, Women´s Trackday, Österreich |
| 23.07.2023 | Motortreff am Flugfeld | Motorworld Region Stuttgart |
| 23.07.2023 | Motortreff „Very British“ | Motorworld München |

Aug

| | | |
|------------------|---|--|
| 02. + 03.08.2023 | Motorworld Trackdays | Automotodrom Grobnik, Kroatien |
| 04. - 06.08.2023 | Classic Days | Düsseldorf, www.classic-days.de |
| 05. - 06.08.2023 | Kaiserzeitausfahrt für Motorräder aus der Kaiserzeit einschl. BJ 1918 | Haag/ Amper, Freisinger Str. 1, Biergarten Schlossallee |
| 06.08.2023 | Oldtimertreff Ruhr | Motorworld Zeche Ewald Ruhr |
| 06.08.2023 | Motortreff am Butz & Fiat Barchetta-Treffen | Motorworld Köln-Rheinland |
| 06.08.2023 | Motorcafé, 11:00 - 13:00 Uhr | Motorworld Manufaktur Berlin |
| 13.08.2023 | Older Classics | Motorworld Manufaktur Region Zürich |
| 18. - 20.08.2023 | Legomesse Bricks & Friends | Motorworld Köln-Rheinland |
| 24.08.2023 | Start der „Hamburg Berlin Klassik“ | Motorworld Manufaktur Berlin |
| 25.-27.08.2023 | Töffmäss, Schweizer Motorradmesse | Motorworld Manufaktur Region Zürich |
| 27.08.2023 | Treffen der Leichtgewichte, unter 1.000 kg Fahrzeuge | Motorworld Manufaktur Region Zürich |
| 27.08.2023 | Motortreff am Flugfeld, H-Kennzeichen | Motorworld Region Stuttgart |

Sept

| | | |
|---|---|--|
| 01. - 03.09.2023 | ASC-Classic-Gala Schwetzingen, int. Concours d´Elegance | Schlossgarten Schwetzingen |
| 02.09.2023 | American Classic Car Treffen - Cruisin Cologne | Motorworld Köln-Rheinland |
| 03.09.2023 | Motortreff am Butz | Motorworld Köln-Rheinland |
| 03.09.2023 | Youngtimer Show | Motorworld Zeche Ewald Ruhr |
| 03.09.2023 | Motorcafé, 11:00 - 13:00 Uhr | Motorworld Manufaktur Berlin |
| 03.09.2023 03. - 05.09.2023 05. - 10.09.2023 | Motortreff Motorworld Mobility Days IAA Mobility | Motorworld München www.motorworld-miaa.de München |
| 08. - 10.09.2023 | Goodwood Revival Swiss Edition | Motorworld Manufaktur Region Zürich |
| 09. - 10.09.2023 | 4. Klassiker im Kloster | Kloster Lehnin, Klosterkirchplatz |
| 10.09.2023 | Oldtimertreff Ruhr | Motorworld Zeche Ewald Ruhr |
| 10.09.2023 | American Power | Motorworld Region Stuttgart |
| 16.09.2023 | 5. Fürstenfelder Classic Motorrad Tour, Start: 10:00 Uhr | Fürstenfeldbruck bei München |
| 16. + 17.09.2023 | Gravel Games | Motorworld Zeche Ewald Ruhr |
| 21. - 23.09.2023 | Kaiser Classic Tour: www.kaiser-classic.de | Start: Heringsdorf/ Usedom |
| 24.09.2023 | Motortreff am Flugfeld | Motorworld Region Stuttgart |
| 29. + 30.09.2023 | Running EXPO, Marathon Messe 2023 | Motorworld Köln-Rheinland |

Okt

| | | |
|------------------|--|---|
| 01.10.2023 | Motortreff am Butz | Motorworld Köln-Rheinland |
| 01.10.2023 | Motorcafé, 11:00 - 13:00 Uhr | Motorworld Manufaktur Berlin |
| 01.-04.10.2023 | Motorworld Trackdays | Genusstour Toskana, Italien |
| 07.10.2023 | 2. ADRIANA Wohnmobil-Treffen am Butz | Motorworld Köln-Rheinland |
| 08.10.2023 | Motortreff am Flugfeld, Saisonabschluss | Motorworld Region Stuttgart |
| 18. - 22.10.2023 | Mallorca Car Week | Mallorca - Stopover Motorworld Mallorca |
| 21.10.2023 | Die große Poliermeisterschaft des Bundesverbandes für Fahrzeugaufbereitung (BFA) | Motorworld Köln-Rheinland |
| 22.10.2023 | Saisonausklang + Motortreff am Butz | Motorworld Köln-Rheinland |
| 29.10.2023 | Motortreff Saisonabschluss „powered by DEKRA“ | Motorworld München |

Nov
Dez

| | | |
|-------------------|---|---------------------------|
| 24.11.-22.12.2023 | Die Weihnachtsengel, Dinnershow mit Tommy Engel | Motorworld Köln-Rheinland |
|-------------------|---|---------------------------|

Änderungen bleiben vorbehalten.

MOTORWORLD
BULLETIN

MOTORWORLD

United colours of mobility, kindness, respect, freedom & peace.

Be the **MOTOR**
change the **WORLD**

<https://motorworld.de>



STUTT GART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

LUXEMBOURG

ZÜRICH

MALLORCA

