



Laudationen MOTORWORLD Buchpreis 2024

Jenseits von Allem

Rainer Schlegelmilch

Porsche Racing Moments

Rainer Schlegelmilch ist zweifellos eine der Legenden unter den Motorsport-Fotografen – der heute 82jährige hatte 1962 im Rahmen seines Abschlussexamens an der Bayerischen Staatslehranstalt für Photographie Portraits von Rennfahrern gemacht, die er 1962 anlässlich des 1000 Kilometer-Rennens auf dem Nürburgring gemacht hatte. Es war der Beginn einer lebenslänglichen Obsession – und der anschließende Besuch beim GP von Belgien sollte seine Leidenschaft für den GP-Sport auslösen. So begann Schlegelmilch – parallel zu seiner Fotoarbeit für sein Studio für Fotodesign und Werbefotografie in Frankfurt – verstärkt bei Autorennen zu fotografieren. Und da er seine Technik immer weiterentwickelte, kristallisierte sich dann der typische Schlegelmilch-Stil heraus mit der Spezialität Zoom Shots – Bewegungsaufnahmen mit Langzeitbelichtung, die Schlegelmilch bei jedem Training machte und dabei den Versuch unternahm, den Helm des Fahrers scharf zu bekommen, während der Rest „farbiger Speed“ ist.

Berühmt für seine Formel 1-Fotos überrascht Schlegelmilch nun mit einem überwältigenden Prachtband mit Fotos zur Porsche-Renngeschichte – Fotos, die jahrzehntelang vergessen waren, und die er nun wieder aus seinem Archiv herausgeholt hat. „Ich habe parallel zum Grand Prix-Sport von 1963 an bis 1988 auch – wenn es die Grand Prix-Rennen zuließen – die großen Klassiker des Motorsports besucht: Le Mans, Targa Florio, den Nürburgring – und später auch die Rennen in den USA. Ich fand die Fahrer, die Technik und die Atmosphäre der Rennen als beruhigend, denn ich hatte Stunden Zeit, die besten Plätze zu suchen und Stellen zu finden, an denen das Licht besonders beeindruckend war – was bei der Hektik eines GP unmöglich ist. Und da das netteste Team immer von Porsche kam – Ferrari hat ja Nicht-Italiener nie näher an das Team gelassen – entstanden so diese Fotos, die ich nun im Ruhestand in monatelanger Arbeit herausuchte und in langer Arbeit anschließend in ein Design hob, das meinen Ansprüchen genügt“.

Nun muss man sagen, dass der renommierte Taschen-Verlag wahrscheinlich eine der besten Adressen weltweit ist, um ein derart ambitioniertes Projekt in die Realität umzusetzen – und so hat der Rezensent auch erst einmal ein knapp 6 Kilogramm schweres Paket vorsichtig auszupacken, bevor er das 356 Seiten dicke, in Kunstleder gebundene Werk mit den beeindruckenden Ausmaßen von 34,4 mal 40,8 Zentimetern vorsichtig in die Hände nimmt und die Magie der Fotos von Rainer Schlegelmilch und des vorzüglichen Drucks auf sich wirken lässt.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:
Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Marke

Sieger

Motorbuch Verlag

Peter Weidenhammer

Destination 901

Wie der 911 als 901 das Licht der Welt erblickte

Auch wenn der Mercedes-Benz 300 SL in den vergangenen 90er Jahren zum Sportwagen des Jahrhunderts gewählt wurde, so schrieb der Porsche 911 doch seine eigene, offenbar unverwüsthliche Erfolgsgeschichte. Kein anderer Sportwagen hat derart viele Mutationen ohne Gesichts- und Formverlust überstanden – kein anderer hat seit 60 Jahren derartige Motorsportsiege errungen und Titel eingeheimst wie der ikonisch verehrte Elfer.

Da stellt sich natürlich die Frage, wie es dem in den 50er Jahren noch kleinen und überschaubaren Team gelang, dem durchaus erfolgreichen und beliebten 356 einen mehr als adäquaten Nachfolger hinzuzufügen – und warum der 1963 auf der IAA in Frankfurt vorgestellte 901 (die Bezeichnung 911 folgte erst ein Jahr später) trotz erheblicher technischer und terminlicher Probleme doch noch rechtzeitig fertig wurde. Fragen, mit denen sich Peter Weidenhammer in seinem mehr als 400 Seiten umfassenden Basiswerk intensiv beschäftigt hat. Wurden die Entwicklungsjahre früher eher mit Vorsicht kommentiert – sie sorgten intern für etliche Verwerfungen und Irritationen – so hat Weidenhammer nun den vollen Einblick in die Unterlagen erhalten und ein dementsprechendes Basiswerk geschaffen, nach dessen Lektüre kaum noch Fragen offenbleiben.

Es ist faszinierend zu lesen, wie Ferry Porsche das Thema 356-Nachfolger vorantrieb, obwohl seine noch kleine Mannschaft eigentlich mit Aufträgen für andere Unternehmen – vor allem VW – zugedeckt war. Irgendwo musste ja das Geld für die Entwicklung des 901 herkommen. Aber das hoch motivierte Team schuf eine Ikone, der auch verziehen wurde, dass sie erst ein Jahr später als geplant zu den Kunden gelangte. Und man akzeptierte auch, dass der Elfer erst im Laufe der ersten Produktionsjahre die Perfektion erreichte, mit der er bis heute Käuferinnen und Käufer auf der ganzen Welt begeistert – ein weiteres Werk, das sich als Basis-Lektüre herauskristalisieren wird.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:
Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Ehrenpreise

Edizioni Ephedis

Gianni Tonti

Reparto Corse Lancia
Beta Silhouette, LC1, LC2.

Mehr Lancia ist nicht möglich

Es gibt im Fürstentum Monaco – auch wenn man das neben den vielen Luxus-Geschäften nicht für möglich halten mag – auch kleine Verlage, darunter die *Edizioni Ephedis*, die sich vollständig der Marke Lancia ergeben hat. Dahinter steht Paolo Borgogno, der sich in den vergangenen Jahren unter der schlichten Bezeichnung „Reparto“ – also „Abteilung“ – durch die Renngeschichte der Kronjuwelen der italienischen Marke hindurchgearbeitet hat.

Ich wurde auf den kleinen Verlag das erste Mal aufmerksam, als mir ein Freund das 2018 in einer Auflage von 750 Exemplaren produzierte Basiswerk zum Lancia Stratos zeigte – sechs Bände im Schuber, davon ein Band mit fünf DVDs, auf denen so ziemlich alle wichtigen Rallies, die der Stratos bestritten hatte, zu sehen sind. Nach diesem mehr als beeindruckenden Werk – alleine die Arbeit, die in diesen sechs Bänden steckt! – war das Interesse an der Edizioni Ephedis geweckt und mittlerweile haben weitere Bände über den Lancia Fulvia HF und – als neuestes Werk – 440 Seiten über die legendären Beta Silhouette, LC1 und LC2 den Weg zu mir gefunden.

Auf 400 Exemplare limitiert erzählt das von Gianni Tonti geschriebene und mit Vorworten von Giampaolo Dallara und Riccardo Patrese geschmückte Werk die Geschichte dieser Lancia-Beiträge zur Sportwagen-WM, mit denen die Turiner von 1978 an den Rennen teilnahmen. Jeder der drei Rennwagen wird ausführlich beschrieben: Von den ersten Skizzen und Designideen über ihre Entwicklung und Evolution bis hin zu den Ergebnissen und Erfolgen auf den Rennstrecken der Welt.

Robert Weber, der Chef vom Sportfahrer-Verlag schreibt: „Die Rennen werden durch die Augen der Manager und Mechaniker gesehen und es fehlt nicht an Anekdoten, Rennstrategien, dem Scharfsinn des Sportdirektors Cesare Fiorio, den technischen Entscheidungen und den Aktivitäten der Piloten“. Und es hilft, wenn Gianni Tonti, der Autor dieses Mammutwerks, sich als einer der großen Architekten der Lancia-Erfolge herauskristallisiert hat. Er kennt die Rennabteilung bis in die hintersten Ecken – und teilt dieses Wissen gerne mit seinen Lesern. Ein faszinierendes Buch über faszinierende Rennwagen – es macht Spaß die Evolution dieser Fahrzeuge verfolgen zu können.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:
Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Delius Klasing

Harald Hamprecht

Opel Love

125 Jahre Opel – 125 Jahre Autogeschichte

Die automobile Welt verändert sich rasch, Historie ist nur noch bedingt gefragt, Vergangenheit wird vergessen. Und wer weiß heute noch wirklich, dass das Haus Opel bereits vor 125 Jahren gegründet wurde, mit Nähmaschinen und Fahrrädern groß wurde, früh das Potential des eben zum Laufen gebrachte Automobil entdeckten und mit der Produktion begannen – klar, dass auch das Motorrad rasch ins Portfolio eingegliedert wurde.

Der Beginn einer Firmen- und Familiensaga, mit Wahnsinnigen wie Fritz von Opel – man war noch rechtzeitig geadelt worden –, der dem Rausch der Geschwindigkeit geschuldet Autos, Motorräder, Schienen-Draisinen und sogar ein Flugzeug mit Raketen versieht und 1928 das Berliner Publikum mit 238 km/h auf der Avus und feuerspeienden Raketen im Heck begeistert.

Harald Lamprecht, gelernter Journalist und Kommunikations-Chef von Opel und Vauxhall weltweit hat es geschafft, die 125 Jahre Opel auf 270 Seiten zusammenzufassen und dabei keinen der wichtigeren Aspekte zu vergessen: Historie um Ur-Vater Adam Opel über den Verkauf 1929 an General Motors und die Übernahme durch PSA 2017; ein repräsentativer Überblick über die wichtigsten Modelle der Marke, die einst der größte Autoproduzent in Deutschland war, eine ausführliche Würdigung des Opel-Designs mit Ikonen wie dem Diplomat Coupé und dem Opel GT sowie der interessantesten Design-Studien. Hamprecht beschreibt auch die großen Jahre des Opel Motorsports und vergisst nicht einmal zu beschreiben, was aus den Mitgliedern der von Opel-Nachfahren geworden ist – wozu natürlich auch Gunter Sachs (seine Mutter war eine von Opel) und Brigitte Bardot gehören. Kurz gesagt: Sehr viel mehr Opel-Historie kann man nicht auf 270 Seiten unterbringen. Lesens- und durchblätternswert – nicht nur wegen der Opel-Geschichte, sondern auch als Reise durch ein Stück deutscher Automobil- und Wirtschaftsgeschichte.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:
Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Historie

Sieger

Motorbuch-Verlag
Edition Porsche Museum

356#1 – Die Geschichte des Porsche 356 „Nr. 1“ Roadster

Die Geburt einer Legende

Es scheint, dass man bei Porsche gar nicht aufhören kann, die diversen Jubiläen zu feiern – so landeten auch noch sehr spät, erst kurz vor Weihnachten noch weitere Werke über die Stuttgarter Edelschmiede auf dem Schreibtisch. Es wird also auch noch die nächsten Bulletin-Ausgaben mit viel Porsche Büchern gefüllt sein.

Auf das Basis-Werk über den ersten gebauten Porsche mit der Chassis-Nummer 356#1 hat man lange gewartet – aber das Warten hat sich gelohnt. Peter Weidenhammer hat – mit tatkräftiger Unterstützung des Archivs – die Genese des ersten Porsche aufgezeichnet und beginnt sein Buch mit den drei ersten Zeichnungen, die Walter Hüttisch am 11. Juni 1947 im Maßstab 1:10 zur Diskussion stellte. Man erkennt bereits bei diesen ersten Zeichnungen, die typische Porsche-Linie, auch wenn der Wagen noch mit einem Mittelmotor angelegt ist. Im Februar 1948 ist das Fahrgestell fertig, Dann setzte der Spengler Friedrich Weber die Karosseriekonstruktion in Handarbeit mit Aluminiumblechen um und am 13. Mai kommt der Prototyp grundiert aus der Lackiererei. Und dass der Wagen tatsächlich existiert, beweist die allgemeine Betriebserlaubnis, die die Landesbaudirektion Kärnten am 8. Juni 1948 erteilt.

Der erste Porsche steht auf der Straße und wird bald in die Schweiz verkauft – man benötigte das Geld, um weitermachen zu können. Der Band folgt nun den Spuren, die der erste Porsche bis heute hinterlassen hat – am 11. Juli 1948 bei einer Demonstrationsrunde bei einem Rennen in Innsbruck, es folgen erste positive Fahrberichte und im Herbst des Jahres gesellt sich dann das erste 356 Coupé zum Roadster. Glatte 300 Seiten füllt Weidenhammer mit den Geschichten rund um den Wagen, wie er wieder zurück in den Besitz des Werks kam, wann er restauriert wurde – und wo er seitdem gezeigt wurde. Eine lesenswerte Würdigung des Wagens, der den Mythos begründete.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:
Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Ehrenpreise

Prova Edition

Hartmut Lehbrink / Jörg-Thomas Födisch

Faces of Formula 1

Photos: Dr. Benno Müller

Die Gesichter der Formel 1

Es gab eine Zeit, in der Rennfahrer Menschen wie Du und Ich waren – in der man im Fahrerlager herumschlendern konnte, sich die Rennwagen im Detail betrachten und die Mechaniker befragen konnte. Und vor allem: Sie waren nicht in Strampelanzüge verpackt und versteckten sich nicht in ihren Helmen. Die Rennfahrer waren zugänglich – ein Freund von mir schrieb in den 60er Jahren einen Brief an Stirling Moss und fragte ihn, was man tun müsse, um Rennfahrer zu werden. Er bekam ein Antwortschreiben von Stirling Moss mit Ratschlägen und einem Autogramm.

Dass sie Menschen waren, haben wenige Fotografen so gut gezeigt wie Dr. Benno Müller – Jörg-Thomas Födisch schreibt über ihn: Der Allgemeinmediziner, der am 24. Januar 1912 in Freiburg zur Welt gekommen war, hatte nach dem Studium zunächst die Praxis des Vaters in Kirchhofen im Breisgau übernommen. Schon beruflich stand deshalb für ihn der Mensch stets im Mittelpunkt. „Irgendwie fotografierte ich später dann immer auch mit dem Blick des Arztes“, erklärte Müller. „In meiner Praxis habe ich mir ja auch zunächst genau das Gesicht des Patienten angesehen.“

So war es dann auch bei den Rennsportveranstaltungen, die Müller besuchte. „Die Rennen haben mich eigentlich nie interessiert – es war immer schade um die Zeit, in der ich im Fahrerlager keine Gesichter sah, gewiss, die Technik gab ab und an ein interessantes Detail, ein skulpturenartiges Gebilde, das sich abfotografieren ließ – wenn man denn den Müller`schen Blick dafür besaß. Aber was war ein Stück Plastik, Metall oder Kautschuk im Vergleich zu Graham Hills Schnurrbart oder Jim Clarks Lächeln?“

Und zeigt ist der wunderbare Band (Auflage: 100 Exemplare Stück) mit Fotos von Dr. Benno Müller die Formel 1-Helden der 60er Jahre als Menschen – besser geht es nicht.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:
Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Dalton Watson

Richard Adatto
Figoni on Delahaye

Art Deco auf Rädern

Es war höchste Zeit, einmal den genialen Karosseriebauer Joseph Figoni und dessen phantastische Entwürfe für die französische Marke Delahaye zu würdigen – und natürlich hat sich der amerikanische Verlag Dalton Watson dieses Themas angenommen. Wer auch sonst?

Émile Delahaye – Besitzer einer kleinen Gießerei – begann 1895 mit dem Bau von kleinen Einzylinder-Fahrzeugen, stellte ab 1908 Vierzylinder-Motoren her und baute von 1911 an einen innovativen V6-Motor. Berühmt wurde der 1935 präsentierte Type 135, der mit einem Reihen-Sechszylinder mit 3,2 und 3,6 Liter Hubraum und bis zu 110 PS Leistung ausgestattet, rasch in seiner „Compétition“-Variante bei Rallies Siege über Siege erringen konnte. So gewannen René Le Bègue und Julio Quinlin mit einem Typ 135 MS Spéciale 1937 die Rallye Monte Carlo.

Der Ruf von Delahaye gründete aber nicht nur auf den sportlichen Erfolgen des Hauses, sondern auch auf den – von den besten Karosseriefirmen der damaligen Zeit – geschaffenen Art-Déco-Karosserien. Neben den Firmen Chapron, De Villars und Letourneur et Marchand sind es vor allem die Kunstwerke von Joseph Figoni und Ovidio Falaschi, die – von Figoni gezeichnet – Fahrzeuge schufen, die als Kunstwerke verstanden werden müssen. Richard Adatto hat zusammen mit der Co-Autorin Diana Meridith sowie dem Fotografen Michael Fuhrman ein großartiges Buch geschaffen, das die Genese der Formen und die Geschichte dieser – heute millionenteuren Gefährte – ausführlich beschreibt. Man merkt, dass sich Adatto seit Jahrzehnten mit den Kunstwerken von Delahaye und Talbot-Lago beschäftigt und so Archiv-Material gefunden hat, das bislang noch nicht veröffentlicht wurde. Nach der Lektüre versteht man, warum diese Autos bei den großen Concours dieser Erde regelmäßig die „Best of Show“-Pokale mit nach Hause nehmen. Eines der schönsten Bücher, das über die Art Déco-Gefährte jemals veröffentlicht wurde.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:
Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





WAFT

Paolo Tumminelli / Bart Lenaerts

De Tomaso

The Rise and Fall of Alejandro

Alejandro de Tomaso – alleine der Name weckt schon Sehnsüchte. Der Argentinier, sein Vater war bereits im Alter von 24 Jahren Minister im argentinischen Parlament, wuchs reich auf, flüchtete nach einem Putsch gegen Peron nach Italien, fuhr dort Rennen, lernte eine sehr reiche Amerikanerin kennen, mit der er (erfolgreich) Autorennen fuhr, begann seine eigenen Rennwagen zu bauen (nicht ganz so erfolgreich), stellte eigene Sportwagen auf die Räder, schuf mit dem Mangusta eine erste Ikone und verkaufte dann die Idee eines italienischen Mittelmotor-Sportwagens mit US-Triebwerk an Lee Iacocca und die Ford Motor Company und wurde so mit dem Pantera berühmt.

Aber damit ist die Geschichte noch nicht fertig – es folgten weitere De Tomaso-Modelle wie die Deauville-Limousine und das Longchamps Coupé. Und als er der italienischen Regierung für Peanuts das bei Citroën gestrandete Haus Maserati und Innocenti abkaufte, ging der Wirbelsturm weiter: Vom De Tomaso Innocenti bis zum opulenten Quattroporte war alles lieferbar – der Name Maserati wurde sogar auf ein Chrysler Cabriolet geklebt, dem Geldgeber zuliebe. Noch mehr Wahnsinn gefällig? Bei Maserati entstand ein 2-Liter-V6-Motor mit zwei Turboladern als Konkurrenz zum BMW 320 – der Biturbo war Segen und Verderben zugleich, zuerst stiegen die Stückzahlen, dafür war Maserati nun ein AllerweltsHersteller. Am Ende seines Lebens war das Imperium wieder zerfallen – es lag wohl auch daran, dass de Tomaso sich immer mehr vornahm, als er bewältigen und organisieren konnte. Und dass sein Temperament, es wurde als etwas herrisch bezeichnet, ihm zuweilen im Weg stand.

Paolo Tumminelli und Bart Lenaerts haben dem Wirbelwind Alejandro de Tomaso das lange fällig Buch gewidmet – spannend, was für ein Leben dieser Argentinier führte. Schade, dass es nur in englischer Sprache gedruckt wurde.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:

Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Biografie

Ehrenpreise

Springer-Verlag

AutoHistorica

Erik Eckermann (Hrsg.)

Technikpionier Karl Maybach

Einer der großen Pioniere

Als Sohn des Automobilkonstruktors Wilhelm Maybach waren Karl Maybach die Maschinenbau-Gene wahrscheinlich in die Wiege gelegt worden – und so arbeitete sein ältester Sohn nach dem Studium zuerst von 1904 bis 1906 bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft, bevor er von 1909 an als technischer Leiter bei der Luftfahrzeug-Motorenbau GmbH daran arbeitete, spezielle – besonders für den Luftschiffbau geeignete – Motoren zu entwickeln. Dafür zog er 1912 nach Friedrichshafen, um dort die Zeppelin-Triebwerke zum Laufen zu bringen, wo ihm mit dem überverdichteten Flugmotor *Mercedes Mb.IVa* ein technisch großer Wurf gelang.

Es gibt viele Bücher, die die glanzvolle Zeit der Zeppeline dokumentieren – eingebettet in die Weltkriegswirren der ersten Hälfte des 20. Jahrhundert – symbolisieren die großen Zeppeline noch heute technologischen Fortschritt und die Hoffnung auf eine besser vernetzte Welt. Weit weniger ist hingegen über die Männer hinter dem Zeppelinbau, die Baugeschichte und die Auswirkungen auf die heutige Mobilität bekannt. Wilhelm Treue und Stefan Zima haben das Wirken von Wilhelm und Karl Maybach unter diesen Aspekten auf mehr als 550 Seiten zusammengestellt. Hier ist die Geschichte des Maybach-Motorenbaus in Friedrichshafen beschrieben – die Entwicklung schnelllaufender Hochleistungsmotoren und Antriebe für Zeppeline, Flugzeuge, Motorschiffe, Treibwagen und schwere Diesellokomotiven und Sonderfahrzeuge. Und natürlich fehlt auch nicht die Beschreibung über die Luxus-Fahrzeuge der 30er Jahre – und die Wiederbelebung der Marke Maybach durch Mercedes-Benz von 2002 bis zur Beendigung des Projekts 2012. Die Autoren haben in diesem Sachbuch unendlich viel Wissen zusammengetragen – wer sich für Technik interessiert und etwas Fachwissen mitbringt, wird in dem großen Werk viel Interessantes finden. Wer ein Coffee-Table-Buch sucht, wird mit dem Werk nicht zwangsläufig glücklich werden.

McKlein Publishing

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:
Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Robert Hahn

Schlaflos im Renntransporter

Schlaflos im Renntransporter

Bücher, die sich mit den guten alten Zeiten im Motorsport beschäftigen, finden immer ihre Leser – egal ob das Bücher über mehr oder weniger berühmte Rennställe oder über die Legenden, die dereinst am Steuer saßen, sind, es macht einfach Spaß von denen zu hören, die dabei waren. „Schlaflos im Renntransporter“ gehört perfekt in dieses Genre, erzählt jedoch eine etwas andere Geschichte: Die eines Mechanikers, der von 1968 bis 1995 von Rennen zu Rennen zog, um die Fahrzeuge der Rennfahrer zu warten, am Leben zu erhalten und – nach Unfällen – wieder in Form zu bringen. Und er arbeitete an hochkarätigen Rennwagen: Dem McLaren M5A-BRM mit dem fragilen V12-Motor und dem Lola T70 des schwedischen Rennfahrers Joakim Bonnier, später ist er als Rennmechaniker in der Schweizer Automobil-Meisterschaft und der Formel 2-Europameisterschaft aktiv.

Robert Hahn war einer dieser Männer, die stets im Verborgenen arbeiten und die Kärnerarbeit für die Teams in einer Welt verrichten, die weit hinter dem Glamour des Rennsport-Zirkus verborgen blieb. Hahn erzählt von den Erfolgen, aber auch prekären Arbeitsverhältnissen. Er beschreibt die bescheidenen Mittel, den enormen Zeitdruck und die schier endlosen Transportfahrten quer durch Europa, die zu den besonderen Herausforderungen des Rennmechaniker-Alltags gehören.

Ein spannendes Buch, das jedem, der mehr über nicht immer nur „guten, alten Zeiten“ erfahren möchte, viele Geschichten zum Staunen und Weitererzählen bietet. Und nach der Lektüre ahnt man auch, wie viele Stunden Robert Hahn schlaflos im Renntransporter verbracht hat.

Motorbuch Verlag

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:

Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Siegfried Tesche

Motor Legenden – The Beatles

Die Autos der Beatles

Vor ein paar Jahren hat der Motorbuch-Verlag in Stuttgart eine kleine, unterhaltsame Buch-Reihe angefangen, die mit Themen wie Die Autos von James Bond, Elvis Presley, James Dean, Steve McQueen und – besonders skurril – Cars and Crimes beim Lesen Interesse und Neugierde geweckt haben. Kein Wunder, dass der zumeist für die Texte zuständige Siegfried Tesche nach weiteren Themen gesucht und sich bei seinem neuesten Band mit den Autos der Beatles beschäftigt hat. Ergänzt mit den entsprechenden Song-Titeln – „Baby you can drive my car“ oder „The long and winding road“ – hat Tesche auf 240 Seiten eine Vielzahl von Automobilen zusammengetragen, die weit über den MINI oder den psychedelisch bemalten Rolls-Royce Phantom V hinausgehen, die jedem Beatles-Fan geläufig sind.

Und natürlich ist auch der schnee-weiße Mercedes-Benz 600 mit dem Schallplattenspieler im Fond erwähnt, der vor ein paar Jahren in Deutschland perfekt restauriert wurde – oder der Aston Martin DB 5 von Paul McCartney. Aber in Wirklichkeit waren es natürlich bedeutend mehr Autos, die Tesche hier zusammengetragen hat – vom ersten Transporter für das Equipment bis hin zu den Aston Martin-, Ferrari-, Lamborghini- und Iso Rivolta-Modellen, mit denen die Musiker ihre Garagen schmückten. Da war wirklich alles dabei, was damals richtig Spaß machte: Ferrari 275 GTB, 330 GT, Iso Fidia, Facel-Vega II, Lamborghini 400 GT, Espada und später kamen diverse Mercedes-Benz AMG-Modelle dazu. Dass das eine oder andere Auto auch bei Unfällen zerstört wurde, bleibt ebenfalls nicht unerwähnt.

Eine beeindruckende Fleißarbeit, deren Lektüre Spaß macht und so *The best of both Worlds* – Musik und Autos der wahrscheinlich wichtigsten Band der Welt – zusammenfasst. Schade nur, dass der Verlag mittlerweile auf den sympathischen und originellen Leinen-Buchrücken der frühen Bände verzichtet. Aber es muss ja an allem gespart werden...

Motorsport

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:
Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Sieger

Palawan Press

Franco Lini / Doug Nye
Seventies Motor Racing

Die 70er Jahre rufen mit Macht

Die 70er Jahre begannen, den Motorsport nachhaltig zu verändern – die Rennwagen (Porsche 917! / Ferrari 512 S! / Porsche 935!) wurden immer stärker, wie auch die Formel 1-Gefährte immer schneller gerieten. Noch war der Motorsport gefährlich, wie die vielen Toten bewiesen, aber er wurde auch professioneller, Sponsoren begannen damit, ihren Claim abzustecken, der Commerz übernahm langsam eine immer wichtigere Rolle. Mit dazu trug auch Bernie Ecclestone bei, der die Formel 1 nach seinen Vorstellungen umformte – kurz gesagt: Der Motorsport verlor seine Unschuld und die Firmen erkannten, dass man auf diesem Schlachtfeld viel Geld und viel Ehre erringen konnte.

Franco Lini war 40 Jahre lang als Fotograf und Journalist Begleiter dieser Entwicklung und steuerte die auch als Sport-Direktor von Ferrari direkt – seine Fotosammlung ist legendär, es war also an der Zeit, sie in einem Band zu veröffentlichen. Eine typische Aufgabe für den britischen Palawan-Verlag, der seit Jahrzehnten mit die schönsten und leider auch die teuersten Automobil-Bände in kleinen Auflagen druckt und vertreibt. Bände, bei denen die Basis-Auflage zwischen 500 und 1.000 Exemplare – wie hier – beträgt, dazu kommen edel ausgestattete Luxus-Editionen, die in diesem Fall 50 Exemplare beträgt. Luxus-Bände, die jedoch – wenn sie einmal vergriffen sind – zu vielfach höheren Preisen gehandelt werden.

Das wird wohl auch mit dem *Seventies Motor Racing*-Band geschehen, in dem der renommierte Autor Doug Nye eine exzellente Auswahl an Fotos von Franco Lini zusammengetragen und kongenial kommentiert hat. Ja: 400 £ Sterling sind eine beachtliche Summe, doch die 430 Seiten verführen gleichermaßen zum Lesen und zum Schauen – und man saugt den Klang, den Duft und die Atmosphäre dieser Jahre förmlich ein. Ergänzt wird der Band im Schubser von einem kleinen Band mit einem Essay von Michael Bracewell über die Pop-Kultur dieses Jahrzehnts. Sehr empfehlenswert.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:
Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Ehrenpreise

Edition A.T.H.

Jean-Philippe Müller / Gerhard Schütz

Bugatti 32 – Der Aero Tank

Der Beginn der Aerodynamik

Dass Ettore Bugatti eine der großen, prägenden Figuren der frühen Automobil-Geschichte war, steht außer Zweifel. Bugatti hat – was die Technik und die Ästhetik betrifft – wegweisende automobile Geschöpfe geschaffen, die bis heute zu Recht einen legendären Ruf genießen und teilweise zu aberwitzigen Preisen gehandelt werden.

Er hat aber auch Fahrzeuge gezeichnet und gebaut, die unseren ästhetischen Anforderungen nur bedingt entsprechen – Modelle wie den Typ 32, der als „Der Tank“ in die Geschichte einging. Eine Bezeichnung, die sich bereits beim ersten Blick erschließt, denn der 1923 für den Grand Prix im französischen Tours gezeichnete Rennwagen unterscheidet sich optisch grundlegend von allen anderen Gefährten aus dem Hause Bugatti – hier hat sich Bugatti erstmals mit dem Thema „Aerodynamik“ beschäftigt. Die Basis der fünf gebauten Rennwagen war der Typ 30, der erste Bugatti mit einem 2-Liter-Reihenachtzylinder, der in den Rennwagen bis zu 100 PS leistete.

Bugatti erkannte nun, dass der Luftwiderstand erheblich Leistung kostete und schuf eine aerodynamisch ausgefeilte Form, die den Luftwiderstand um rund 50 Prozent senkte – interessant, dass Gabriele Voisin zu diesem Rennen ebenfalls mit einem ähnlichen Gefährt antrat. Bugatti baute fünf dieser Rennwagen, sie sind alle – bis auf einen – verschollen, bei Rennen verunfallt. Das Rennen selbst hätte Bugatti gewinnen können, wenn es ein paar Runden länger gelaufen wäre.

Jean-Philippe Müller und Gerhard Schütz haben die Geschichte dieses Aerodynamik-Marvels – so gut es heute noch nachvollziehbar ist – aufbereitet und dabei auch nicht die Konkurrenz vergessen und die späteren aerodynamischen Entwicklungen von Ettore Bugatti und seinem Sohn ergänzt. Ein spezielles, aber spannendes Buch, das in einer kleinen Auflage von nur 160 Exemplaren im Eigenverlag entstand und direkt über Jean-Philippe Müller unter jpm@jpmc.ch bestellt werden kann.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:
Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Porter Press

Serge Vanbockryck
TWR-Porsche WSC95

Der Porsche, der ein Jaguar war

Kann man sich vorstellen, dass Jaguar und Porsche – in den frühen 90er Jahren Rivalen auf der Rennstrecke – sich zusammenschließen und einen gemeinsamen Rennwagen bauen? Eigentlich unvorstellbar, aber genau das geschah im Frühsommer 1994, als sich Tony Dowe, der USA-Chef von Tom Walkingshaw Racing und Alwin Springer, der Porsche Motorsport North America leitete, in einer Bar trafen. Man kannte sich gut, vertraute einander und als Tony Dowe erzählte, dass er ein tolles Chassis, aber keinen Motor mehr hatte – erwiderte Alwin Springer, man habe einen tollen Motor, aber kein Chassis.

Man wollte einen Prototypen für die International Motor Sports Association (IMSA) unter den World Sports Car (WSC)-Regeln bauen – aber bei Porsche war der Dauer 962 nicht mehr vom Reglement zugelassen und der 911 GT1 noch nicht in Planung – so lag die Lösung auf der Hand: Porsche erwarb das Jaguar XJR-14-Chassis 791, verwandelte es nach den Reglement-Vorgaben und mit dem 956-Motor in dem Chassis WSC 001 zum TWR-Porsche WSC95. Doch dann wurde einmal mehr das Reglement geändert – und der Rennfahrer und Team-Chef Reinhold Joest erkannte, die Chance und erwarb die zwei gebauten Fahrzeuge. Und er gewann 1996 und 1997 die 24 Stunden von Le Mans – gegen die vom Werk eingesetzten 911 GT1. Nach diesen Siegen übernahm Porsche dann selbst das Projekt. Ein faszinierendes Buch über einen Jaguar-/Porsche-Hybriden, der in nur fünf Rennen antrat – und dabei zweimal Le Mans gewann.

Das Buch ist – wie bei Serge Vanbockryck (er gewann letztes Jahr mit seinem Porsche 962-Buch den Autobuch-Preis) nicht anders zu erwarten – perfekt recherchiert und erzählt die Geschichte incl. aller Testfahrten und Briefwechsel im Detail. Ein spannendes Buch zu einem spannenden Kapitel der Porsche-Renngeschichte.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:
Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Porter Press

James Page
SUPERBEARS
The Story of Hesketh Racing

SUPERBEARS – The Story of Hesketh Racing

Thomas Alexander Fermor-Hesketh, 3. Baron Hesketh, [KBE](#), [PC](#) war nicht nur finanziell bestens abgesichert, er liebte auch den Motorsport und wurde als Initiator und Inhaber des [Motorsportteams Hesketh Racing](#), das von 1972 bis 1978 aktiv war, bekannt. Der Adelige, stieg bereits ein Jahr später in die Formel 1 ein und hatte mit James Hunt einen Top-Fahrer unter Vertrag, der 1975 sogar den GP der Niederlande gewinnen konnte – was dazu führte, dass Hunt zu McLaren wechselte und 1976 in einem atemberaubenden Endlauf beim GP von Japan gegen Niki Lauda Weltmeister wurde. Ein Rennjahr, das in dem Film *Rush* 2013 nachvollzogen wurde.

Seine Karriere verdankt Hunt jedoch Lord Hesketh, der sich nicht nur – wie Ettore Bugatti – „Le Patron“ nennen ließ, sondern auch ein vom typisch englischen Sportsgeist durchdrungenes Team schuf, das nicht nur patriotisch antrat, sondern auch auf Sponsorgelder verzichtete und die Kultur großer exzessiver Feiern nach Siegen (und auch nach Niederlagen) zu kultivieren wusste. James Page hat diesem faszinierenden Team, das in vielerlei Hinsicht Farbe und Leben in das sonst doch sehr von Technik dominierte Grand Prix-Geschehen brachte, ein großartiges Buch gewidmet, das die Exzentrizität und Hingabe des Lords zum Motorsport perfekt und lustvoll beschreibt.

Wenn Lord Hesketh zum GP von Monaco mit seiner Privatjacht angereist kam, dann wusste das Fürstentum bereits, dass – neben dem professionellen Teil des Rennens – danach auch groß gefeiert werden würde. Lord Hesketh gründete darüber hinaus eine eigene Motorrad-Fabrik, die jedoch kein Erfolg wurde – dafür ernannten ihn Margareth Thatcher später von 1990 bis 1991 zum Staatsminister im Handels- und Industrieministerium. Was sicher dazu beigetragen haben dürfte, dass Lord Hesketh 1997 zum *Knight Commander of the Order of the British Empire* (KBE) ernannt wurde. Ein faszinierendes Leben – und ein Buch, das dieses schillernde Leben kongenial schildert.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:
Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Design

Sieger

Artioli Editore 1899

Daniele Buzzonetti

Berlinetta Boxer – The Legend

Mit den Genen der Rennwagen

Man muss – um die Geschichte der Ferrari Berlinetta Boxer-Modelle zu verstehen, etwas in die automobile Geschichte eintauchen. So war Enzo Ferrari kein Freund von Mittelmotor-Fahrzeugen und er folgte diesem Trend erst, als ihm die englische Konkurrenz um die Ohren fuhr. Und ähnlich war es bei seinen Straßen-Modellen – als Lamborghini den wegweisenden Miura präsentierte, zeigte er den 365 GTB/4 „Daytona“, dessen Zwölfzylinder noch vor den Insassen montiert wurde. Nur der 206 und 246 „Dino“ bekam seinen Sechszylinder vor der Hinterachse platziert.

Doch der Ruf nach einem Mittelmotor-Zwölfzylinder wurde immer lauter und im November 1971 erschien auf der Turin Motorshow der 365 GT/4 BB als Prototyp, während die Serien-Produktion zwei Jahre später begann. Letztlich sollten drei Modellreihen entstehen, der 365 GT/4 BB mit 4.390 cm³ Hubraum und 360 PS Leistung – von ihm sollten 387 Exemplare gebaut werden. Dann folgte von 1977 bis 1981 der 512 BB mit 4942 cm³ Hubraum (512 steht für 5 Liter Hubraum / 12 Zylinder) und ebenfalls 360 PS – aber mit deutlich mehr Drehmoment (929 Exemplare). Und mit dem 512 BBi (für Iniezione oder Einspritzung) stand dann bis 1984 das Top-Modell mit nunmehr 340 PS in 1004 Exemplaren gebaut bei den Händlern. Warum die PS-Zahl abnahm? Daran waren die neuen Abgasgesetze schuldig, die weltweit in diesen Jahren in Kraft traten.

Daniele Buzzonetti hat diesem Ferrari-Meilenstein mit der Hilfe von Guglielmo Miani und Niki Hasler ein großartiges Buch gewidmet – das gleichermaßen mit Gesprächen mit den Designern und Ingenieuren und mit wunderbaren Fotos etlicher Fahrzeuge glänzt. Mit diesem Buch ist eine weitere Lücke in der Ferrari-Bibliothek geschlossen.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:

Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Ehrenpreise

Delius Klasing

Michael Mauer
911 Design

Mit den Worten des Meisters

Wer diese Zeilen hin und wieder verfolgt, hat mitbekommen, dass das vergangene Jahr übervoll mit Büchern rund um die Jubiläen „75 Jahre Porsche“ und „60 Jahre Porsche 911“ gefüllt war. Haben wir auf diesen Seiten das Buch über den ersten Porsche 356#1 gewürdigt, so hat Michael Mauer, der Design-Chef von Porsche in seinem Werk mit dem schlichten Titel *911 Design* die Aufgabe übernommen, alle acht Elfer-Generationen und deren Design in ihren zeitlichen Kontext zu stellen und zu kommentieren – und über die Beschreibung der Evolution hinaus das optische Erscheinungsbild der restlichen Porsche Modellreihen zu erläutern.

Natürlich ist Michael Mauer wie kein anderer prädestiniert, die Optik dieser 911-Generationen zu würdigen – wenn jemand die DNA dieser Sportwagen-Ikone verinnerlicht hat, dann Mauer. Und man spürt bei der Lektüre der brillant geschriebenen Beiträge, dass der bei Mercedes-Benz und Saab geschulte Designer Porsche zu seiner Lebensaufgabe gemacht hat – und wie er erklärt, wie das Unternehmen stets darum gerungen hat, die Ikone 911 über Generationen hinweg zu modernisieren und zu aktualisieren, ohne die ikonische Ur-Form zu beschädigen, ist alleine schon die Lektüre wert.

Der interessanteste Part ist jedoch das Gespräch von Michael Mauer mit Edwin Baaske über die Frage „Was ist Schönheit“ – in dem der Porsche Design-Chef über den Reiz der Berge, die Faszination des Lichts und die immer im Raum stehende Frage „Ist gutes Design immer schön?“ spricht. Und auf die Frage „Wie entsteht Design?“ folgt die Antwort: „Gutes Design ist eine Ahnung. Ein Gefühl, ob eine Linie passt oder nicht. Ob ein Modell Kraft hat oder noch zu wenig Eindeutigkeit besitzt“. Und auf die Frage, wie der nächste Elfer aussieht, sagt Mauer: „Es gibt bei Porsche viele Menschen, die wissen, wie der nächste Elfer auszusehen hat – aber ich bin derjenige, der ihn machen muss. Das ist die Herausforderung“.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:
Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Gestalten

Blake Z. Rong / Editor: Robert Klanten
The Italians

Bellissima

Es ist einfach so, dass die italienischen Designer im Laufe der letzten 100 Jahre eine unfassbare Anzahl an bildschönen, das Auto-Design bestimmenden und definierenden Formen geschaffen haben – natürlich gab es auch in England (E-Type / Aston Martin), in Frankreich (die Art Deco-Wunder der 30er Jahre) und in Deutschland (300 SL / Porsche 911) wegweisende Formen. Aber in der Summe haben die Italiener eine Unmenge zum Niederknien schöne Formen geschaffen. Und bis heute werden Namen wie Pininfarina, Bertone, Touring, Frua, Ghia oder Zagato – um nur einige Namen zu nennen – in höchsten Tönen gelobt. Und es ist eigentlich eine Schande, dass bis auf die Carrozzeria Zagato eigentlich alle nicht mehr existieren, oder mit Einzelstücken dahinkrebsen.

Es liegt also nahe, sich hin und wieder mit diesen Gestaltungswundern zu beschäftigen, und es wundert auch nicht weiter, dass der immer wieder beeindruckende Verlag *gestalten* sich auch einmal dieses Themas angenommen hat. Das Ergebnis ist ein wunderschöner, wie stets bei *gestalten* makellos gestalteter und liebevoll editierter Band – hier hat der Verleger selbst Hand angelegt – mit dem Titel *The Italians*. Man blättert die 320 Seiten mit Genuss durch, betrachtet die vielen Modelle mit Ehrfurcht und liest dazu die kundigen, in englischer Sprache gedruckten, Kommentare – und ist am Ende dann doch etwas frustriert, dass etliche der eigenen Favoriten (Iso Grifo / Ferrari 250 GT SWB / ATS 2500 / Aston Martin DB4 GT Zagato) nicht dabei sind. Das ist kein Makel, sondern schlicht und einfach der Tatsache geschuldet, dass man auf 320 Seiten eben nur eine bestimmte Anzahl von Modellen ausführlich würdigen kann. Und man muss natürlich auch von den gewählten Modellen gute Fotos finden – aber sagen wir es einmal so: Dieses schöne Buch hätte einen zweiten Band mit weiteren Italienern verdient. Bei der Auswahl helfe ich dann gerne.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:
Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Sonderpreis

Dalton Watson

Patrick G. Kelley

Imagine too! Towards the Future

Die Zukunft auf Papier gebannt

2019 veröffentlichte Patrick G. Kelley ebenfalls bei Dalton Watson ein wunderbares Buch mit Zeichnungen von Konzept Cars, die seit den 30er Jahren auf den Tischen begabter Designer entstanden waren – Zeichnungen voller Phantasie und von dem Wunsch beseelt, die Zukunft heute zu Papier zu bringen. Die Auflage betrug ganze 100 Exemplare, die zudem noch signiert waren. Es dauerte einige Jahre, bis ich ein Exemplar ersteigern konnte – und nun hat Patrick G. Kelley ein zweites Mal zugeschlagen: Sein neuer Band trägt den Titel *Imagine too – towards the Future*.

Und nachdem Band 1 zu einem Kult-Buch wurde, sind hier nun auf 456 Seiten nicht weniger als rund 700 Zeichnungen und erläuternde Fotos mit den Protagonisten zusammengefasst. Man fragt sich, wo Kelley diese Schätze – die größtenteils noch nie veröffentlicht wurden – aufgetrieben und entdeckt hat. Er sagt: „Die Zeichnungen sind Überlebende, die einen wichtigen Zeitraum der amerikanischen Autoindustrie definierten. Sie zeigen den amerikanischen Stil und den Kommerz, der sich hinter der Suche nach neuen Formen verbarg“. Damals begann die Idee Fuß zu fassen, dass gutes Design den Verkauf beflügelt und die Marken-Loyalität stärkt.

In dem Buch sind mehr als 600 noch nie veröffentlichte Zeichnungen von Konzept-Fahrzeugen von mehr als 130 Designern zu betrachten – Konzepte für fliegende Automobile, Konzepte für Sportwagen und Limousinen. Und der Betrachter staunt, welche Kreativität hier zu bewundern ist. Ergänzt werden die Zeichnungen von Fotos von Konzept-Spielwaren, Modellautos und Skulpturen – und man bleibt fasziniert zurück, begeistert sich für die Phantasie, Kreativität und das handwerkliche Können dieser Designer. Und überlegt, welche der Zeichnungen man sich gerahmt an die Wand hängen möchte. Eines der tollsten Bücher des Jahres.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:

Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Delius Klasing

Jan Karl Baedeker (Hrsg.), J. Philip Rathgen (Hrsg.)
Best of Classic Driver

Best of Classic Driver

Es sind nun auch schon wieder 25 Jahre vergangen, seitdem Alexander Knapp Voith beschloss, im damals noch völlig neuen und unbekanntem Internet eine Plattform zum Verkauf von hochwertigen Automobilen zu schaffen – und die Lust am Durchblättern dieser Seiten mit einem redaktionellen Teil anzuheizen. Der Name des Unternehmens: Classic Driver. Der Aston Martin-, Bentley-, Lagonda- und Rolls-Royce-Händler in Hamburg wusste, welche Klientel auf welche Stories anspringen würde – und er fand drei Jahre später mit Jan Karl Baedeker einen Chefredakteur, der die Vorgaben des Gründers kongenial umsetzen konnte.

Heute ist Classic Driver eine fest etablierte Größe in der Oldtimer- und Klassik Car-Szene, die sich auch um die heutigen Hyper Cars kümmert. So waren unter www.classicdriver.com in den vergangenen 25 Jahren eine Vielzahl interessanter und lesenswerter Stories zu finden, die – zumeist – von dem Hausfotografen Rémi Dargegen auch entsprechend optisch umgesetzt wurden. Da wundert es nicht, dass sich Classic Driver zum Jubiläum auch mit einem opulenten Buch mit einer Auswahl der besten Geschichten selbst beschenkt hat.

Da finden sich Geschichten über die Schätze außergewöhnlicher Sammler und außergewöhnlicher Händler – aber man findet auch Portraits von Persönlichkeiten wie Aloisa Ruf, der Tochter von Porsche-Magier Alois Ruf, die einen CTR ihres Vaters artgerecht bewegt. Oder ein Portrait eines Mannes, der den ältesten Land Rover-Modellen verfallen ist – oder eine Fahrt mit dem Fiat 130 Villa d'Este, einem Luxus-Kombi, den sich dereinst Giovanni Agnelli bauen ließ. 41 Geschichten, die dem Auto Afficionado das Wasser im Mund zusammenlaufen lassen.

Und was am meisten freut: Dass auch die Menschen, die ihr Geld im Internet verdienen, am Ende des Tages eben doch auf ein Buch zurückgreifen, wenn sie ein Jubiläum feiern möchten.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:
Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Sturm & Drang Publishers

Rick McCloskey
Van Nuys Blvd – 1972

Die Geburt des Cruisens

Zuweilen tauchen auf dem Schreibtisch kleine, feine und überraschende Fotobände auf, die einen in andere Zeiten versetzen und bereits beim ersten Durchblättern begeistern. Einen solchen Band hat der kleine Züricher Verlag *Sturm & Drang Publishers* mit *Van Nuys Blvd – 1972* präsentiert. Der Untertitel AMERICAN CAR CULTURE AT ITS VIBRANT BEST sagt alles: Im Sommer 1972 fuhr Rick McCloskey regelmäßig zum Van Nuys Boulevard, um dort die jungen Leute, die sich hier zum abendlichen Cruisens trafen, in und neben und auf ihren Fahrzeugen zu fotografieren.

Rick McCloskey: „Der Abschnitt zwischen dem Ventura Blvd. und dem Sherman Way im Norden war jeden Mittwochabend der Treffpunkt der Kids aus dem südlichen Kalifornien, die sich hier mit ihren Fahrzeugen trafen. Es war der beste Ort, um zu sehen und gesehen zu werden. Das Benzin war billig, die Zeiten großartig. Es war ein Jahr der Verschmelzung verschiedenster Lifestyles – es gab die Van-Kids (meistens Surfer), Low-Riders, Muscle Cars, Street Racers, Volkswagen-Besitzer und viele weitere Auto-Fans, die ihre Schätze zeigen wollten. Tausende von Jugendlichen enterten den Van Nuys Boulevard und schufen eine einzigartige Atmosphäre. Es gab sogar die ersten Retro-Momente mit Teilnehmern, die den Van Nuys Boulevard mit Autos der 50er Jahre, entsprechender Mode und Musik auf und ab fuhren.

Momente, die es heute nicht mehr gibt, und von denen dieses Buch mit Schwarz-Weiß-Fotos berichtet. Dass die Bilder nicht immer gestochen scharf sind, trägt zu dem Flair des Bands bei. Der Band, der von einer längst vergessenen Welt berichtet, ist liebevoll layoutet, großartig gedruckt und toll gebunden. Er war bereits vor ein paar Jahren einmal im Programm von *Sturm & Drang Publishers*, ist nun jedoch wieder neu aufgelegt worden. Eine großartige Hommage an eine Zeit, in der Automobile, Musik und Jugend perfekt zusammenpassten – unbedingt ansehen und bestellen.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

Pressekontakt:
Wiebke Deggau
Phone +49 (0)7356-933-580
Mobil +49 (0)177 47 18 031
Mail presse@motorworld.de

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:

