



Laudationen MOTORWORLD Buchpreis 2025

Marke

Sieger

Alejo Pérez Monsalvo / Marcel Schaub

De Tomaso – Racing Blue Blood

Jeder kennt Ferrari, viele kennen Lamborghini, manche Maserati. Nicht so viele kennen Alejandro de Tomaso, jenen argentinischen Rennfahrer, der 1959 begann, seine eigenen Rennwagen zu bauen. Rennwagen, die mehr oder weniger erfolgreich waren und dann dazu führten, dass de Tomaso über den Vallerlunga – einen kleinen Mittelmotor-Sportwagen mit einem 1,6-Liter Ford Vierzylinder – zu größeren und stärkeren Fahrzeugen fand, die mit italienischer Karosserie und amerikanischen Achtzylindern immer mehr Freunde fanden. Zuerst kam der Mangusta, dann der erfolgreiche Pantera, später folgten der komfortablere Longchamps und er brachte sogar einen Viertürer namens Deauville auf den Markt, mit dem Jaguar Konkurrenz gemacht werden sollte.

Und nun ist Alejandro de Tomaso, über den Jahrzehnte lang kaum Literatur erschien, gleich zweimal mit Biografien geadelt worden: Während sich der 2024 erschienene Band von Paolo Tumminelli und Bart Lenaerts mehr den Straßenfahrzeugen widmete, haben Alejo Pérez Monsalvo und Marcel Schaub in ihrem Monumentalwerk die gesamte Geschichte dieses argentinischen Hasardeurs aufgezeichnet – und sich auf 458 Seiten vor allem der Renngeschichte gewidmet. Das Ergebnis ist phantastisch: Besser und intensiver ist diese Geschichte noch nie dokumentiert worden und man fragt sich, wo die beiden Autoren diese Fülle an Material in jahrzehntelanger Recherche zusammengetragen haben. Alleine der Anhang mit den Fahrgestell-Nummern und Renneinsätzen umfasst mehr als 50 Seiten.

Dazu sorgen rund 500 Fotos dafür, dass der Leser einen völlig neuen Einblick in die um Modena angesiedelte Rennwagen-Community erhält – und natürlich tauchen auch bislang unbekannte Prototypen auf. In Anbetracht der auf 550 Exemplare limitierte Auflage und der beeindruckenden Recherche und Dokumentation ist der Preis in Ordnung – eines der besten automobilen Bücher der letzten Jahre. Und ein Dank gilt auch Daniel Klein, der den Mut hatte, dieses Werk zu verlegen.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-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:

HYMER





Ehrenpreise

Tomas Ammann / Frank Jung

Porsche 356 No. 5006 lebt

Immer wieder tauchen Geschichten von wieder entdeckten Fahrzeugen auf, die in Schuppen oder in versteckten Garagen gefunden werden – Thomas König und Oliver Schmidt, die Gründer des Automuseums PROTOTYP, entdeckten ihren Porsche 356 in keiner Scheune, sondern in einem Garten. „Es war also kein Scheunen- sondern ein Gartenfund“ erinnert sich Thomas König. Es hatte mehrere Jahre gedauert, bis die beiden zu dem Besitzer dieses seit Jahrzehnten vergessenen Porsche 356 vorgedrungen waren, der behauptet hatte, den ältesten Porsche 356 zu besitzen. Und tatsächlich entpuppte sich der noch erstaunlich gut erhaltene Rosthaufen als der Porsche 356-5006. Der sechste gebaute Porsche 356 – entstanden im Mai 1950 und am 15. September 1950 an Jos. Schmidt in Berneck ausgeliefert.

Nun sind König und Schmidt, die Besitzer von PROTOTYP, ausgewiesene Kenner der Porsche-Historie und sie haben auch etliche Pretiosen in ihrem Museum stehen – klar, dass dieses Stück Porsche-Geschichte erworben wurde. Doch vor der Präsentation des mit vielen Blicken in das Porsche-Archiv begleiteten Restaurierung der Fahrgestell-Nummer 5006 stand natürlich eine Jahre währende Leidenszeit. „Denn der Anspruch war definitiv, das zu erhalten, was wir vorfanden.“ Und das beinhaltete nicht nur die Karosserie, das Fahrwerk und die Technik, sondern auch die Innenausstattung. Und das ging so weit, dass sogar der originale Stoff in einer Weberei in Halle reproduziert wurde. „Gottseidank fanden wir noch eine erhaltene originale Musterkarte“.

Dass sich die Restaurierung über viele Jahre hinweg zog, ist klar – aber nun kann man die Geschichte dieses Fahrzeugs dem Buch von Tomas Ammann und Frank Jung, der als Leiter des Porsche-Archivs natürlich über die besten Recherche-Möglichkeiten verfügt, nachlesen. Für die Freunde der 356-Baureihen unverzichtbar – und für die Interessenten der Porsche-Historie ein Muss.

Thorsten Elbriggmann

Der erste Käfer – die Wiedergeburt des VW 30

Auch wenn man den VW Käfer immer seltener auf den Strassen sieht, so hat dieses Jahrhundert-Auto doch die Mobilität über Jahrzehnte hinweg entscheidend geprägt. Und noch immer beschäftigen sich die Historiker mit der Frühgeschichte dieses „Volks-Wagens“, dessen Genese Ferdinand Porsche ohne die massive Unterstützung des Dritten Reichs nicht geglückt wäre.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-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:

HYMER





Frühe Prototypen sind extrem rar: Manche wurden nach Unfällen verschrottet, manche verschwanden in den Verwirrungen des Krieges. Selbst VW besitzt nur Nachbauten. Und von den allerersten Prototypen, die die Bezeichnung VW 30/W 30 trugen, existierten nur noch Zeichnungen, Fotos und eine Handvoll s/w-Filme. So war es eine Sensation, als in den frühen 70er Jahren in Österreich ein Rahmenteil auftauchte, dass sich in Details deutlich von den bekannten Käfer-Teilen unterschied. Wie sich erst viel später herausstellte, gehörte es zu dem Wagen Nummer 26 der Prototypenreihe "VW 30/W 30". Es war einer der 30 Prototypen, die Ende 1936/Anfang 1937 gebaut wurden und rund 2,4 Millionen Testkilometer bewältigten.

Traugott und Christian Grundmann gehören seit Jahrzehnten zu den besten Kennern der VW-Geschichte und sind die Hüter einer großartigen Sammlung von allen nur denkbaren Käfer-Varianten – kein Wunder, dass sie die Aufgabe annahmen und im Laufe von Jahrzehnten diesen VW 30 wieder aufwendig rekonstruierten. Und so einen VW 30 schufen, der in annähernd allen Details dem Originalzustand des Entstehungsjahres entspricht. Thorsten Elbriggmann hat diese Rekonstruktion begleitet und – ergänzt durch viele neue Quellen – die spannende Frühgeschichte des ersten VW Käfers dokumentiert. Ein außergewöhnliches Buch über ein außergewöhnliches Fahrzeug und die Wiederauferstehung einer automobile Ikone.

Christian Suhr / Frank Hartwig

Die Akte Nagetusch

Auch Jahrzehnte nach dem Fall der Mauer tauchen noch immer Geschichten aus der DDR auf – Bücher, die uns erzählen, wie es damals auf der anderen Seite der Mauer zuging, wie Menschen Firmen aufbauten, sich Nischen schufen und erfolgreich waren und dann scheiterten. Eine dieser vergessenen Geschichten ist die von Richard und Manfred Nagetusch – Vater und Sohn, die nach dem Krieg aus einem vergleichsweise kleinen Stellmacherbetrieb zuerst mit dem Bau von Lastwagen-Aufbauten starteten und unter anderem Karosserien für rollende Bibliotheken sowie Fahrzeuge für Schausteller und Artisten bauten, entdeckten in den 50er Jahren die Lust an Camping-Fahrzeugen und begannen mit dem Bau hochwertiger Wohn-Anhänger, deren Qualität bis heute Bestand hat. Man lieferte sogar ins Ausland, Devisen waren immer gefragt. 1962 erwarb Richard Nagetusch von der bulgarischen Botschaft einen gebrauchten Mercedes-Benz 220S, während der Sohn einen MB 190 kaufte – das Unternehmen bewies, dass auch in der DDR Nischen mit Privatinitiative besetzt werden konnten.

Als Manfred Nagetusch 1963 illegal die DDR verließ – also Republikflucht – wurde das Geschäftsleben schwieriger, der Vater wurde nun überwacht, die Stasi fragte die Mitarbeiter und Nachbarn aus – „Welche Hobbys hat er? (rauchen? Welche Sorte? Bier? Wein?)“. 1970 kam der Haftbefehl wegen angeblichen Devisenschmuggels, er wurde enteignet, die Verkäufe gingen zurück, die Qualität der Wohnanhänger ließ nach. Schließlich durfte das Ehepaar in die BRD ausreisen, wo der Sohn mittlerweile in Wiesbaden einen eigenen Betrieb

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:

HYMER





aufgebaut hatte. Heute sind die Nagetusch-Wohnwagen gesuchte Pretiosen mit einer treuen Fan-Gemeinde, die die Gefährte sucht, restauriert und genießt. Zwei spannende Bücher über ein deutsches Schicksal.

Historie

Sieger

Jörg Geisler (Hrsg.)

Die vergessene Stromlinie

Auch wenn bald ein Jahrhundert vergangen ist, so haben die „Silberpfeile“ der Häuser Mercedes-Benz und Auto Union doch in der Renn-Geschichte gewaltige Spuren hinterlassen – und ebenso manche Rätsel. Vor allem bei den mächtigen 16- und 12-Zylinder-Rennwagen ist manches verloren gegangen, was auch damit zu erklären ist, dass die Russen nach dem Ende des Kriegs alle Fahrzeuge mit in die UdSSR nahmen, wo sie größtenteils untersucht und dann verschrottet wurden. Jörg Geisler ist es nun zu verdanken, dass die Geschichte eines weiteren Auto Union-Rennwagens entschlüsselt wurde – des Typ D Stromlinie von 1938, der nur bei einem Rennen, dem GP von Frankreich in Reims, antrat und dort das Ziel nicht erreichte.

Mit der neuen, von 1938 an gültigen Rennformel, die 3-Liter-Motoren mit Kompressor und 4,5 Liter Hubraum für Saug-Triebwerke zuließ, wandte sich auch die Auto Union einem neuen Zwölfzylinder zu, für den auch eine Stromlinien-Karosserie entwickelt wurde. Beide Fahrzeuge verunglückten bereits im Training – es sollte der einzige Auftritt dieses spektakulären Rennwagens werden. Danach geriet dieses außergewöhnliche Fahrzeug in Vergessenheit – die Auto Union konzentrierte sich auf den Einsatz des konventionellen Typ D, der die Saison 1938 mit zwei aufeinander folgenden Siegen beenden konnte.

Jörg Geisler hat als Herausgeber mit Kennern der Auto Union-Renngeschichte das Schicksal der beiden Stromlinien-Gefährte rekonstruiert und verdeutlicht, mit welch hohem Einsatz hier innovative Ideen, Techniken und Materialien zum Einsatz kamen – unter anderem experimentierte man bereits damals mit einer Luftbremse, ähnlich den heutigen Spoilern. Angereichert mit faszinierenden internen Papieren der damaligen Jahre ist hier eine fundierte Chronologie um die Entwicklung, den Einsatz und die Funktion dieses vergessenen Rennwagens entstanden – es ist Christian Suhr zu danken, dass er dieses Buch veröffentlicht hat.

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:

HYMER





Ehrenpreis

Göran Cialla

Sechzehn ½ Prozent – die Geschichte der Gabelbach-Bergrennen

Vor zwölf Jahren überraschte Göran Cialla mit einem wunderbaren kleinen Band über das Gabelbach-Bergrennen, das seit 1904 bis heute stattfindet, und sich damit als das älteste noch weltweit existierende Bergrennen der Welt bezeichnen darf. Göran Cialla hatte in jahrelanger Kleinarbeit die Geschichte dieses Rennens, das – heute relativ unbekannt – in den 20er und 30er Jahren zu den großen Events zählte und Werksteams wie Mercedes-Benz und Fahrer wie Hans Stuck und Rudolf Caracciola anlockte, rekonstruiert.

Ein paar Jahre später erzählte mir der Autor, dass ihn die Resonanz auf sein, im Eigenverlag erschienenenes Werk, überraschte: „Ich erhielt Unterlagen und Hinweise auf derart viele Aspekte – auf Fahrer, auf deren Fahrzeuge und Motorräder, auf Ergebnislisten, dass relativ rasch der Gedanke aufkam, das Buch grundlegend zu überarbeiten. Dazu kamen Anregungen und Hinweise auf Fahrer und Modelle, die ich bis dahin gar nicht auf dem Bildschirm hatte.“

Danach blieb nur eine Lösung: Überarbeiten, ergänzen, besser machen.

So liegen nun – zwölf Jahre später – zwei Bände im Schubert vor. 520 Seiten, Hunderte von Fotos, neue Portraits von Fahrern und deren Motorrädern und Rennwagen, ergänzt mit Dutzenden von Seiten voller Tabellen und Statistiken der damaligen Rennen. Man muss sich diese 520 Seiten in Ruhe betrachten, die Fülle bislang unbekannter Fotos auf sich wirken lassen um zu verstehen, welche Bedeutung dieses Bergrennen dereinst hatte: Für den deutschen Motorsport – aber auch für den Thüringer Fahrzeugbau, den Cialla gleich mit aufarbeitet und damit ein Kapitel deutscher Automobil-Geschichte neu bewertet und dokumentiert. Und wie es so ist, wenn man einmal auf dem Radar ist, bekommt man auch Archive übereignet, die sonst weggeworfen würden. Dazu gehören auch die Zeichnungen von Werner Reiche, ein großer Illustrator in der DDR für den Fahrzeugbau, der seine Kunst auch für exzellente Handzeichnungen von seltenen Thüringer Fahrzeugen nutzte. So sind hier absolut seltene und skurrile Automobile abgebildet – beispielsweise der 1920er Peter & Moritz aus Eisenberg/Thür. In der Gebrauchsmusterbeschreibung steht: „Die Bezeichnung lautet: Volkswagen.“ Am Anfang war ein luftgekühlter Boxer als Antriebsmaschine die Wahl. So sollten die Kosten niedrig gehalten werden. Peter & Moritz existierte bis 1925.

Mit einer Auflage von nur 400 Exemplaren wird dieses beindruckende Werk – zu einem mehr als fairen Preis von 79,90 Euro angeboten – und hoffentlich rasch vergriffen sein.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-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:

HYMER





Biografie

Sieger

Herbert Völker

Niki Lauda

Es gibt ein paar Rennfahrer, über die auch nach Jahrzehnten noch Bücher geschrieben werden – Juan-Manuel Fangio und Ayrton Senna gehören dazu, weit darüber schwebt jedoch Niki Lauda, über den im vergangenen Jahr wieder einmal zwei Bücher erschienen sind. Das eine bot einen soliden Überblick über das Leben des Österreichers, erläutert Schritt für Schritt den Karriereweg, ergänzt von vielen – größtenteils bekannten – Fotos. Das andere zeigt den Menschen hinter dem Mythos – wie Lauda mit dem Flugzeugabsturz kämpfte und um die Wahrheit rang, wie er seine Ferrari 288 GTO im Werk abholte und kurz bevor die Preise explodierten, viel zu früh und viel zu preisgünstig verkaufte. Alleine die Schilderung der Fahrt von Maranello nach Salzburg ist den Preis wert – denn auf dem Beifahrersitz saß Herbert Völker.

Wenn Niki Lauda ein paar echte Freunde hatte, dann gehörte der österreichische Journalist und Chefredakteur der formidablen *autorevue* Herbert Völker zu ihnen. So bietet sein neues Werk den Einblick in die Psyche des Ausnahme-Fahrers. Natürlich werden auch die einen oder anderen Siege erwähnt, doch Völker beschreibt eher die kleinen und großen Erinnerungen an eine große Freundschaft. Herbert Völker: „Eine Spurensuche zwischen den Dramen einer hollywood-gerechten Weltkarriere und einem Leben hinter den Kulissen: Schilderungen von Laudas großbürgerlichen Kindheit führen in die Verstrickungen einer Ausbildungsverweigerung, die den Rennsport quasi als letzten Ausweg übrig ließ, zum Glück mit Riesentalent.“ Ein wunderbares Buch über eine schillernde Persönlichkeit, die nicht nur Enzo Ferrari sprachlos machte. Man merkt: Nur wenige konnten wie Herbert Völker, der leider vor ein paar Wochen verstarb, so schreiben.

Ehrenpreise

Luca del Monte

Enzo – das Leben des Ferrari-Gründers

Über Ferrari gibt es mittlerweile hunderte, wenn nicht tausende von Büchern – darunter auch mindestens ein Dutzend Biografien. Und dennoch beschleicht einen, bei der Lektüre dieser vielen Bücher immer wieder das Gefühl, dass Enzo Ferrari sein Leben und Wirken mit derart vielen Schleiern und Geschichten geschützt hatte, dass der wahre Enzo Ferrari hinter seinen Mythen verloren gegangen war. Es bedarf also schon eines gewissen Muts, das Leben des Ferrari-Gründers einmal mehr neu zu erforschen, neu zu interpretieren.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-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:

HYMER





Luca del Monte, Journalist, langjähriger Presse-Chef bei Ferrari und erfolgreicher Buchautor, hat sich mit seiner Biografie einen Herzenswunsch erfüllt und nun – nach Jahrzehnte langer Recherche – eine knapp 700 Seiten dicke Biografie abgeliefert, die der Wahrheit hinter dem Mythos so weit entgegenkommt, wie es wahrscheinlich nur möglich ist. Del Monte hat sich dazu tief in die Historie hineingearbeitet, unzählige Zeitzeugen befragt und er hat – was wohl am wichtigsten war – das Vertrauen vieler Befragten genossen. Anders ist es nicht erklärbar, dass diese Biografie tiefer in das Leben von Enzo Ferrari eintaucht als alle anderen Biografien. Wie del Monte die Rivalität zwischen Clay Regazzoni (der Niki Lauda Enzo Ferrari empfohlen hatte) und Lauda aufarbeitet und beschreibt, ist alleine schon lesenswert. Und so geht es weiter – von Beginn an: von den ersten Versuchen im Motorsport Fuß zu fassen über die Zeit mit Alfa-Romeo, der bitteren Trennung, dem Aufbau seines Unternehmens, den Siegen und Niederlagen, über den Einstieg von FIAT, die Weltmeisterschaften und die persönlichen Tragödien in seiner Familie.

Del Monte beschreibt das Leben eines Mannes, dem die Welt nie genug war – der für Siege und Titel alles tat, jeden Trick benutzte und einen Mythos schuf. Um am Ende seines Lebens festzustellen, dass es „ein langer und zermürender Weg“ gewesen war. Der Mann, der nie einen Hehl daraus gemacht hatte, dass er sich den Glauben wünschte, starb mit den Sakramenten der Kirche Gottes.

Roland Arnold Genial gezündet

Es gibt Männer, die erkennen Chancen, die sehen Dinge, die andere Menschen nicht sehen. Und sie sehen nicht nur Chancen, sie ergreifen sie auch – und ziehen „Ihr Ding“ durch, gegen alle Widerstände. Sie glauben mit faszinierender Konsequenz an ihre Vision. So ein Mann ist Roland Arnold, der Gründer der Firma Paravan – heute der Weltmarktführer in der Entwicklung und dem Bau von Fahrzeugen für Behinderte.

Sein Credo: Jeder hat ein Recht auf Mobilität – und wir liefern diese Mobilität, egal, wie schwer die Behinderung ist. Dass Roland Arnold am Anfang seiner Mission nicht wirklich verstanden wurde, dass ihm die Behörden das Leben schwer machten, dass die Zulieferer seine Visionen erst verstehen mussten und dass er schließlich began seine eigenen Technologien zu entwickeln, wenn niemand sonst helfen konnte ist letztlich – stark verkürzt – der Inhalt dieser Biografie, die – und das darf man einem Schwaben von der schwäbischen Alb zugestehen – deutlich artikuliert, was bei uns alles falsch läuft. Wie unternehmerische Initiative blockiert und technischer Fortschritt geblockt wird.

Roland Arnold hat sich aber nie schrecken lassen und er scheint auch an Widerständen zu wachsen. Das lässt sich dieser ungewöhnlichen Biografie eines ungewöhnlichen Mannes auf jeden Fall entnehmen: Männer, die Visionen haben, sollte man nicht unterschätzen. Eine

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-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:

HYMER





lesenswerte Biografie eines Schwaben von der Alb, der mit ungewöhnlichen Ideen und Methoden einen Weltkonzern aufgebaut hat.

Motorsport

Sieger

Sabine Kehm/Elmar Brümmer

Sieben Weltmeisterfahrzeuge – ein Fahrer

Wer sich für Motorsport interessiert, kommt an dem Namen Michael Schumacher nicht vorbei – der Deutsche hat die Formel 1 dominiert wie wenig andere Fahrer: Sieben WM-Titel sprechen für sich. Aber es war wohl nicht nur das fahrerische Talent, dass den Kerpener aus der Masse der Formel 1-Fahrer derart hervorhob. Er scheint auch – wie die langjährige PR-Begleiterin und Managerin Sabine Kehm in dem Buch mit dem dünnen Titel *Weltmeisterwagen Michael Schumacher* schreibt: „Die Menschen, die ihm zusahen, erkannten und schätzten jedoch instinktiv die Ernsthaftigkeit hinter seinem Handeln, die harte Arbeit, die er aus innerem Antrieb ablieferte, und die wahre Leidenschaft seines Tuns“.

Es gibt viele Bücher und noch viel mehr Artikel und Analysen des Phänomens Michael Schumacher – doch wahrscheinlich ist bislang niemand dem Menschen Schumacher ähnlich nahe gekommen, wie das Autorengespann Sabine Kehm und der seit Jahrzehnten agierende Grand Prix-Beobachter Elmar Brümmer. Das merkt man diesem Buch an, das sich auf die Jahre beschränkt, in den Schumacher seine sieben Titel als Fahrer-Weltmeister erringen konnte. Während Brümmer diese sieben Jahre analysiert, seziert und herausarbeitet, wie die Titel – mit welchem Fahrzeug, mit welchen Gegnern, mit welchen Widrigkeiten – errungen wurden, zeichnet Sabine Kehm ein enges, nahes Portrait ihres „Chefs“, ohne jeglicher Lobhudelei zu verfallen. Was Michael Schumacher wahrscheinlich auch nie goutiert hätte.

Ergänzt mit faszinierenden Detailfotos der sieben Siegerfahrzeuge – zwei Benetton- und fünf Ferrari-Modelle – und angereichert mit den wichtigsten Rennbildern ist der Band so zu einer lesens- und sehenswerten Hommage an Michael Schumacher geraten. Für Fans des Rennfahrers – und es gibt noch immer unzählige von ihnen – ein absolut lesenswertes Buch. Bemerkenswert auch das Vorwort von Lewis Hamilton, der aus seiner Bewunderung für Michael Schumacher keinen Hehl macht.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-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:

HYMER





Ehrenpreise

Grand Prix: 75 Jahre Formel 1

Wahrscheinlich wurden in den vergangenen 75 Jahren Hunderte von Millionen von Fotos bei den Rennen zur Formel 1-Weltmeisterschaft produziert. Und wahrscheinlich erschienen auch tausende von Büchern über die Fahrer, die Rennwagen, die Rennen, die Unfälle und die Schönheit der Damen an den Boxen.

Es ist also keine leichte Aufgabe, zum 75. Geburtstag der Grand Prix-Rennen einen Jubiläumsband zusammenzustellen, der überrascht und zugleich eine einigermaßen umfassende Übersicht über diese mittlerweile mehr als 1.000 Rennen bietet. Der Prestel-Verlag ist dieses Risiko eingegangen und hat sich dabei eines Bands des britischen ACC Art Books-Verlag bedient, der diese eigentlich nicht lösbare Aufgabe souverän bewältigt hat – der Trick: Hier sind die spektakulärsten Fotos der besten Fotografen mit einem großen Kapitel über die wichtigsten Rennfahrer mit einem Kapitel über die wichtigsten Rennwagen mit einem Kapitel über die größten Rivalen mit einem Kapitel über die diversen Rennstrecken und einem Kapitel über die Strippenzieher im Hintergrund vereinigt.

Klingt erst einmal etwas kompliziert, ist jedoch die perfekte Mischung, die Faszination der Formel möglichst umfassend zu dokumentieren – nach der Lektüre der 300 Seiten hat man tatsächlich das Gefühl, die Fahrer und die Teamchefs, die Techniker und die Rennstrecken sowie den brennenden Ehrgeiz – samt den großen Rivalitäten der beteiligten Egomane – zu verstehen. Und da ACC Books weder bei der Suche nach außergewöhnlichen Fotos noch nach hervorragenden Autoren, die ihr Genre beherrschen, gespart hat, hat Prestel mit dieser Lizenzausgabe einen guten Griff getan. Chapeau für die Lösung einer Aufgabe, die eigentlich nicht gelöst werden kann.

Frank Zinkewitz

Art of Rallye – Monte Carlo

Es mag härtere Rallies geben – beispielsweise die East African Safari. Oder Rallies, die nur über Stock und Stein gehen – die Rallye Akropolis. Aber es gibt nur eine Rallye Monte Carlo – die Rallye, die jeder Fahrer einmal in seinem Leben gewinnen muss. Originalton Walter Röhrl: „Mein Lebensziel war es immer, einmal Monte-Carlo zu gewinnen. Das war das einzige, was für mich gezählt hat, und das war das einzige, was ich als Nicht-Motor-Sportler gekannt habe. Das ist vergleichbar mit Wimbledon für einen Tennisspieler.“

Nun wissen wir mittlerweile, dass Walter Röhrl sich diesen Wunsch in den Jahren 1980 bis 1984 vier Mal erfüllt hat – nur 1981 gewann Jean Ragnotti auf einem Renault R5 Turbo. Frank Zinkewitz ist seit vielen Jahren nicht nur Fan von Walter Röhrl, sondern auch von der Rallye Monte Carlo und von Modellautos. Daraus ergab sich nun ein Buch, in dem er die

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-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:

HYMER





spektakulärsten Rennepisoden aus der mehr als 100jährigen Geschichte der Rallye Monte-Carlo mit Modellfahrzeugen nachgestellt hat. Als Vorlage dienen ihm zeitgenössische Aufnahmen und akribisch recherchierte Details – und die Erzählungen von Walter Röhrl, seiner Kontrahenten und Teamkollegen. Wobei Zinkewitz in diesem Buch neben Walter Röhrl besonders Michèle Mouton und Sébastien Ogier hervorgehoben hat – diese drei Rallye-Akrobaten hat er besonders ins Herz geschlossen.

Ein etwas anderer Ansatz, sich dem Phänomen Monte-Carlo zu nähern – und das Ergebnis unterscheidet sich wirklich von den vielen anderen Büchern über den Rallye-Sport: Informativ, mit vielen Zitaten und Interviews angereichert und mit historischen Aufnahmen illustriert – aber die neuen Fotos zeigen eben perfekt gebaute Modell-Autos in Aktion. Frank Zinkewitz: „Ich wollte ein Portrait einer Veranstaltung und ihrer Helden zeigen, wie man es nie zuvor gesehen hat.“ Das Ergebnis beweist: So hat man die Rallye Monte-Carlo tatsächlich noch nie gesehen – Aufgabe erfüllt.

Design

Sieger

Maurice Khawam
Ferrari 330 GTC

Die Zahl der Ferrari-Bücher scheint nie ein Ende zu nehmen – die Reihen in der Bibliothek füllen sich unentwegt mit zumeist roten Büchern. Hin und wieder tauchen dann Meisterwerke – wie das neue Buch von Maurice Khawam auf, dass sich nicht nur in eine dunkelblaue Schatulle schmiegt, sondern sich auch eines Modells annimmt, über das bislang noch kein grundlegendes Werk erschienen ist: Den 330/365 GTC- und GTS-Modellen. Großartige Grand Tourisme-Modellen der 60er Jahre, die wie nur wenig andere Gefährte aus Maranello Eleganz und Understatement vereinen.

Erstmals zu sehen war der neue 330 GTC – als legitimer Nachfolger des 250 GT/L – im März 1966 auf dem Genfer Autosalon. Paul Frère, erfolgreicher Rennfahrer und Le Mans-Sieger gehörte zu den Journalisten, die den neuen 330 GTC fahren durften und Frère schrieb: „Von allen Ferraris, die zu fahren ich Gelegenheit hatte, zeigt der 330 GTC das neutralste Fahrverhalten, das man sich nur wünschen kann und wenn man ihn auf trockener Strecke bis an die Haftgrenze treibt drehen die Hinerräder nur leicht durch, was immer wunderbar problemlos unter Kontrolle gehalten werden kann“.

Der studierte Luftfahrt-Ingenieur Khawam hat sich tief in die Genese des 330 GTC hineingearbeitet und beschreibt den Wagen von der 275 GTC-Studie über den 330 GTC bis hin zum 365 GTC, der als letzte Evolutionsstufe dann zum Vorläufer des „Daytona“ mutierte. Und Khawam beschreibt auch die offene Varianten, den 330 GTS und den 365 GTS, von

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-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:

HYMER





denen 99 bzw. 20 Exemplare gebaut wurden. Vom 330 GTC sollten 597 Exemplare entstehen, während es der 365 GTC nur auf 150 Fahrzeuge brachte. Zu Beginn des Jahres 1970 wurde diese Baureihe eingestellt – zu den Serien-Modellen kamen auch noch ein paar Sondermodelle, die Ferrari für besondere Kunden wie die Prinzessin Lilian de Rethy, Pietro Barilla oder Leopoldo Pirelli bei Pininfarina bauen ließ. Dazu kamen noch zwei bei der Carrozzeria Zagato eingekleidete Fahrzeuge.

Das wunderbar ausgestattete Buch – mit drei Lesebändchen in den italienischen Farben Grün, Weiß und Rot! – und einem großzügigen Layout in dem 40 mal 35 Zentimeter großen Band ist ein Collectors Item und begeistert mit dem fundierten Text, der riesigen Bildauswahl und der Tabelle aller gebauten Modelle samt Chassis-Nummern. Über den Preis von \$ 650 Dollar kann man diskutieren – er erklärt sich aber durch die Qualität, Rarität und die jahrelange Recherche, die die 330 GTC-Bibel zu einem der besten Ferrari-Bücher der vergangenen Jahre gemacht hat.

Ehrenpreis

Frank Rocholl

Under the Sun Vol. 1 Porsche

Man darf sich Frank Rocholl als glücklichen Menschen vorstellen: Der Gründer des *Mirage*-Magazins hat nicht nur als Creative Director, Magazinentwickler und Markenberater zahlreiche Design- und Branding-Projekte verantwortet, sondern hat sich mit seinem Band „Under the Sun Vol. 1 Porsche“ auch noch ein Buchprojekt angetan. Wobei Frank Rocholl sich gar nicht erst mit Texten auseinandersetzt, sondern einen fulminanten Bildband geschaffen hat, der den Dreiklang *Kalifornien*, *Porsche* und *Mädchen* auf 200 Seiten zusammenfasst.

Nun hat sich in den letzten Monaten der eine oder andere Bildband an die Öffentlichkeit gewagt, der vollkommen auf Texte verzichtet – eine interessante Entwicklung, sind die Betrachter das Lesen endgültig leid? Eine Entwicklung, die sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten kontinuierlich verstärkt – waren die Porsche-Bände der 80er und 90er Jahre noch Bleiwüsten mit minimalem Bildanteil, denen der Leser jedes Schraubengewinde und die Vergasereinstellung im Leerlauf in der Wüste Neu-Patagoniens entnehmen konnte, so sind mittlerweile nur noch Bildbände mit erläuternden Texten im Angebot. Da scheint der Weg zum textfreien Bildband nur konsequent.

Warum liest (?) sich der Band „Under the Sun“ jedoch auch ohne Texte so toll – nun gut, es gibt zwei Gespräche mit der Influencerin Shawny Sander und Fotografen Frank Kayser. Kayser sagt zu der Frage, warum es so viel Freude bereitet, ausgerechnet Porsche-Modelle zu fotografieren – seine Antwort: Weil sie aus jeder Perspektive gut aussehen.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-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:

EHYMER





Aber diese Gespräche ändern nur wenig daran, dass Frank Rocholl seine ganz persönliche Auswahl aus mehr als 2.000 Fotos der besten Fotografen ansonsten unkommentiert lässt. Und man darf ihm zugestehen, dass seine eklektische Auswahl ihren Reiz hat. Der *Brockhaus* definiert „Eklektizismus“ übrigens als einen Stil, der auf „sorgfältig ausgewählten Elementen basiert, die aus einer Vielzahl unterschiedlicher Umgebungen selektiert“ sind. Deshalb auch der Griff zu den besten Fotos ausgezeichneten Fotografen.

Kurz zusammengefasst: Frank Rocholl hat unter 2.000 gesammelten Fotos 500 ausgedruckt und davon seine Bilder für diesen Bildband selektiert – und keines davon ist schwach. Man blättert von Seite zu Seite, sieht Kalifornien, hört Kalifornien und riecht Kalifornien – und natürlich sieht, hört und riecht man auch Porsche. Bleibt die Frage, was auf diesen Band folgen könnte – es wird schwer werden.

Neues aus Großbritannien und den USA

Sieger

Ronnie Spain

Ultimate Ford GT 40 – The definitive History (Volume 1)

Natürlich gehen die Meinungen auseinander, wenn es darum geht, die großen und bedeutenden Rennwagen einzuordnen, ihre Bedeutung zu verifizieren. Wenn Ferrari, dann 250 GTO? Wenn Porsche, dann 917? Wenn Mercedes-Benz, dann 300 SLR? Wenn es um Ford geht, ist aber sofort klar: Der GT40 ist DER Ford-Racer schlechthin. Henry Ford wollte Le Mans gewinnen – die Kosten dafür: Unerheblich. Und er sollte seinen Willen durchsetzen: Am 18./19. Juni 1966 überquerten drei Ford GT40 Mk.II die Ziellinie, Sieger wurden Bruce McLaren und Chris Amon, gefolgt von Ken Miles und Denis Hulme sowie Ronnie Bucknum und Dick Hutcherson. Der Dreifach-Sieg leitete das GT40-Zeitalter ein – die nächsten Jahre verschwand Ferrari in der Versenkung. Erst 1970 meldete sich mit dem Porsche 917 der nächste Dauer-Sieger.

Nun gibt es bereits etliche Bücher zu diesem Jahrhundert-Wagen, doch seit Jahren verdichteten sich die Gerüchte, dass der britische Verlag Porter-Press International an dem ultimativen GT40-Buch arbeiten würde. Dann war die Rede von drei Bänden, in denen nicht nur die Evolution und die Renngeschichte beschrieben sein würde, sondern die Geschichte jedes einzelnen gebauten GT40 und jedes gefahrenen Rennens dokumentiert wäre. Eine Sisyphus-Arbeit, die sich Ronnie Spain über Jahrzehnte hinweg angetan hat – nun liegt der erste, in einer Auflage von 1.000 Bänden gedruckten, Bände vor.

Ronnie Spain, von Beruf LKW-Fahrer, entdeckte seine Liebe zum GT40, als er in den 70er Jahren die unbenutzten „alten Rennwagen“ als Wracks auf Schrottplätzen entdeckte. Seitdem sammelte er manisch alle erreichbaren Daten, fuhr zu Rennen, zu Sammlern und

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-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:

HYMER





kann heute sagen, dass er alle GT40-Fahrzeuge – bis auf fünf Exemplare – gesehen und begutachtet hat. Das Ergebnis dieser Liebe zum GT40 umfasst alleine im ersten Band bereits 576 Seiten – das ist viel Geld, aber die Arbeit ist phantastisch – die Bände 2 und 3 sollen Ende 2025 und Mitte 2026 folgen.

Ehrenpreise

Michael T. Lynch / János Wimpffen

Ferrari in America – Luigi Chinetti and the North American Racing Team

Wie bereits erwähnt: Es gibt tausende von Ferrari-Büchern – gute und schlechte, teure und preiswerte. Manche sind lieblos mit PR-Fotos aufgefüllte Bilderbücher und manche setzen Maßstäbe. Michael T. Lynch ist in den USA eine große Nummer, er schreibt für bedeutende Magazine und ist bei den großen Concours-Events der USA dabei. Nun hat Lynch in enger Zusammenarbeit mit Luigi „Coco“ Chinetti jr. die Geschichte des North American Racing Teams (NART) geschrieben.

Dazu sollte man wissen, dass Luigi Chinetti sr. der Mann war, der Ferrari in den 50er, 60er und 70er Jahren in den USA groß – und Enzo Ferrari reich – gemacht hatte. Er gründete auch – um die Sucht nach Siegen von Enzo Ferrari zu befriedigen – das North American Racing Teams, eines der bedeutendsten Rennteams überhaupt, das den beiden gleichermaßen Ruhm und Ehre bescherte. Nun ist endlich die Biografie dieses Teams erschienen und sie zeigt, dass das Team Ferrari weltweit exzellent vertrat – in Le Mans ebenso wie am Nürburgring und der Targa Florio und in den USA sowieso. Es zeigt auch, wie Luigi Chinetti sr. die USA für Ferrari aufbereitete, gute Händler suchte und so den wichtigsten Markt für Ferrari erschloss.

Anfang der 80er Jahre kam dann das Ende des offiziellen North American Racing Teams, ein letzter Auftritt in Le Mans – parallel dazu übernahm Ferrari selbst den Vertrieb und die Vermarktung der Fahrzeuge in den USA. Chinetti, mittlerweile selbst sehr reich geworden, erntete noch einmal eine große Summe für seine mehr als 30jährige Tätigkeit als Importeur – eine große Geschichte hatte ihr Ende gefunden. Eines der wenigen Ferrari-Bücher dieses Jahres, das neue Erkenntnisse vermittelt und eine Geschichte, die man schon lange lesen wollte, nun erzählt. Für Ferraristi sehr empfehlenswert – leider derzeit nur in englischer Sprache zu erwerben.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-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:

HYMER





Randy Leffingwell

Against all the Others – Porsche's Racing History 1968

Es ist faszinierend, wie unerschöpflich das Thema Porsche ist – immer wieder tauchen neue Bücher auf, manche günstig mit Werkbildern zusammengeheftet, andere mit unglaublichem Aufwand recherchiert und mit selten oder nie zuvor gesehenen Bildern versehen. Der in Kalifornien lebende Randy Leffingwell hat nun nach etlichen anderen Porsche-Büchern ein 430 Seiten schweres Meisterwerk über die Rennsaison 1968 abgeliefert.

Warum gerade 1968? Weil das Unternehmen in diesem Jahr auf einer Vielzahl von Events vertreten war und die unterschiedlichsten Rennserien bediente. Der 911 war nun mit dem 911 S nicht nur auf der Rundstrecke erfolgreich, sondern siegte auch – unter anderem bei der Rallye Monte Carlo. Dazu hatte man den 911 R zum Laufen gebracht, stellte das Programm jedoch wieder ein, weil der mit dem Rennmotor des 904 GTS ausgestattete Elfer zu teuer wurde. Mit dem 909 trat man bei der Europa-Bergmeisterschaft an – der nur 430 Kilogramm schwere Rennwagen trug mit einem 2-Liter-Achtzylinder und 275 PS mit dazu bei, dass Gerhard Mitter auch diese Meisterschaft gewinnen konnte.

Und dazu trat man auch mit dem Prototypen bei den Läufen zur Sportwagen-WM an – gegen übermächtige Gegner wie die Ford GT 40, die Alfa Tipo 33 und diverse Ferrari an. Der Sieg des 907 beim ersten Rennen in Daytona war der erste Gesamtsieg eines Porsche überhaupt – Ende des Jahres sollte man nach zehn Rennen nur um drei Punkte von den stärkeren Ford GT 40 geschlagen werden. Was mit dazu führte, dass Porsche auf dem Genfer Autosalon 1969 den Porsche 917 vorstellte – der von 1970 an die Rennstrecken dominierte. Randy Leffingwell erzählt in diesem phantastischen Buch – leider derzeit nur in englischer Sprache erhältlich – detailliert und spannend von einem ereignisreichen Jahr, in dem die Zuffenhausener Geschichte schrieben.

P.S.: Derzeit arbeitet Leffingwell an der Porsche-Geschichte 1969.

Blake Z. Rong / Robert Klanten (Hrsg.)

The Americans – Beautiful Machines

Die Deutschen haben das Automobil erfunden, die Franzosen haben es zum Laufen gebracht und die Amerikaner haben es der breiten Bevölkerungsmasse zur Verfügung gestellt. Und bei allem Nationalstolz sollte man nicht vergessen, dass es in den USA auch großartige Automobile gab und gibt.

Konsequenterweise hat deshalb auch der für seine vielfach ausgezeichneten Kunstbände geadelte Verlag Gestalten seinen neuen Band *The Americans* den Modellen aus Übersee gewidmet. Format und Ästhetik folgen dem Band über italienische Fahrzeuge – weswegen es

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-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:

HYMER





an den Fotos nichts auszusetzen gibt, im Gegenteil: Etliche der Bilder sind schlichtweg großartig, man könnte fast geneigt sein, sich das eine oder andere Bild, perfekt gedruckt und liebevoll gerahmt an die Wand zu hängen. Mein Liebling: Der auch auf dem Titel abgebildete *Plymouth Ghia Asimmetrica Roadster*, der sich allerdings – der Name Ghia verrät es – es italienisches Geschöpf entpuppt.

Aber es gibt noch mehr faszinierende Gefährte: Das Shelby Daytona Coupé, der Tucker 48, der Stout Scarab, der Phantom Corsair oder der Chevrolet El Camino von 1959, dessen Designer sich nicht entscheiden konnten, ob sie ein Coupé mit sehr viel Ladefläche oder einen viel zu eleganten und unpraktischen Pickup zeichnen wollten. Dazu gibt es viel erläuternden Text, leider – wie mittlerweile üblich – nur in englischer Sprache.

Dieses wirklich beeindruckende und attraktive Werk leidet jedoch – wie viele dieser *Best of* – Bücher darunter, dass die Herausgeber eine Auswahl treffen müssen, um nicht den Umfang zu sprengen. Und so blättert und liest sich der Betrachter durch stolze 320 Seiten und entdeckt, dass er auf das eine oder andere Auto verzichtet (der unsägliche Tesla Cybertruck als Beautiful Machine?) und durch einen anderen Liebling ersetzt hätte. Um dann am Schluss doch festzustellen, dass sich die 60 Euro für dieses Werk lohnen und den Fan amerikanischer Automobile durchaus beglücken kann.

Sonderpreise

Christian Blanck

Der italienische Patient

Jeder von uns hat im Leben Momente, in denen er darüber nachdenkt, alles hinzuschmeißen – es kann eben nicht immer alles so perfekt laufen, wie man es sich erträumt. Es gibt Ups und Downs – und die verschiedensten Methoden, sich aus den Tälern zu wieder auf die Gipfel zu kämpfen. Christian Blanck – erfolgreicher Manager in einer Werbeagentur – verzweifelte irgendwann an den Usancen seiner Branche, den Vorstellungen der Kunden und dem ruppigen Ton der stets nach „Mehr“ und „Besser“ und „Schneller“ schreienden Umwelt.

Was tun? Seine Lösung: Im Süden Italiens einen alten Fiat Cinquecento suchen und finden und ihn dann entspannt und lässig auf eigener Achse nach Stuttgart zu fahren – gedacht, getan. Nach längerer Suche im Internet und etliche Reinfällen findet Blanck dann in Cosenza, der Hauptstadt und dem kulturellen Zentrum der gleichnamigen Provinz in der Region Kalabrien, seinen Cinquecento, Baujahr 1969 – cremefarben, braunes Interieur.

Es würde den Platz sprengen, all` die Erlebnisse, die Christian Blanck auf seiner Heimfahrt über Bari, Monopoli (Geld verloren – wiedergefunden), Neapel (Chaos/Reparatur), Rom (Reparatur), Montepulciano, Maranello (Ferrari ansehen), Parma (gutes Essen!), Como (zwei Reparaturen), Zürich (Reparatur) anzusprechen – das Chaos war aber auch mit viel

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-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:

HYMER





Hilfsbereitschaft (welcher Italiener liebt nicht den Cinquecento?), Gastfreundschaft und einer stets faszinierenden Landschaft garniert. Kurz gesagt: Dieses Buch liefert einen sehr ungewöhnlichen Weg der Krisenbewältigung ab – eine abenteuerliche Reise um dem Wahnsinn zu entfliehen? Warum eigentlich nicht. Am Ende des Buchs schreibt der Psychologe Andreas H. Abel: „Die Burnout-Forschung hat erkannt, dass nicht die viele Arbeit krank macht, sondern die Erfahrung von mangelndem Selbstwirksamkeitserleben und mangelnde Anerkennung.“ Darauf eine Abenteuerreise zu unternehmen ist offenbar eine gute Therapie. Christian Blanck hat sie jedenfalls geholfen.

Christoph Ditzler / Ilse Rollé Ditzler

Ein Glücksritter als Wegbereiter der Motorisierung –
der Basler Kaufmann Eduard Burckhardt

Aus der Frühgeschichte des Automobils sind uns hauptsächlich die Erfinder und Unternehmer geläufig, die diese eigentlich unmögliche Erfindung gegen jegliche Widerstände durchsetzten – zuweilen groß reüssierten, zuweilen grandios scheiterten. Gottfried Daimler, Carl Benz, August Horch, Wilhelm Maybach – im Ausland Henry Ford oder André Citroën. Es gab aber auch Kaufmänner, die an diese neumodische Erfindung glaubten und damit begannen, sie zu kaufen, zu vertreiben und eine Kundschaft zu finden, die furchtlos war und sich auf dieses teure und nicht sehr zuverlässige Gefährt einließen.

Der Basler Kaufmann Eduard Burckhardt war einer dieser Männer – und es ist ein Glück, dass sich das Ehepaar Christoph Ditzler und Ilse Rollé Ditzler auf das Abenteuer einließen, die wechselhafte Geschichte Burckhardt mühsam recherchierten. Ditzler: „Burckhardt hielt, nach 20 Jahren in Rotterdam wohlhabend nach Basel zurückgekehrt, ständig Ausschau nach Marktchancen für neueste technische Geräte – klar dass er eines Tages auf die „Motor“-Wagen stieß und hier ein neues Geschäftsfeld sah.“ Obwohl die Motorfahrzeuge in dieser Pionierphase noch äußerst unpraktisch, ja risikobehaftet waren, führte Burckhardt sie als erster Generalvertreter der Gefährte von Carl Benz in erheblicher Zahl in die Schweiz ein.

Als er unerwartet im Alter von 50 Jahren 1897 verstarb, kam zum Vorschein, wie abenteuerlich seine Geschäfte waren, bei denen er sowohl Treiber als auch Getriebener war. Unverheiratet und ohne Nachkommen ging das Unternehmen an den Optiker Emil Suter-Dardenne über – der keine der von Burckhardt hinterlassenen Schulden übernehmen musste. Ein spannendes Buch, das die Schwierigkeiten, das noch junge Automobil an die Käufer zu bringen nüchtern und sachlich beschreibt – es waren eben auch Männer wie Burckhardt, die den Siegeszug des Automobils einläuteten.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-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:

HYMER





Veit Golinski / Barbara Eismann

Kleine Autos, Große Welt

Wenn sich ein Verlag schon DELIUS FINE BOOKS benennt, dann erwartet der Betrachter auch feine Bücher – und nach einem ersten Gespräch mit Peter Delius ahnt man dann, dass der Berliner Verleger seine Aufgabe ernst nimmt. Wenn man jahrelang für Taschen die feinsten Bände produziert hat, dann hat man auch Lust und Laune, dem kleinen Band „Kleine Autos, große Welt“ mit einem Schuber im Stil der Corgi Toys-Schachteln aus den 60er Jahren eine wunderschöne nostalgische Hülle zu verpassen. Der Band selber ist in blauen Leinenstoff gebunden, das Foto eines 300 SL Roadster-Modells vor dem Münchner Hauptbahnhof ist – perfekt inszeniert – auf den Titel geklebt. Und nicht zu vergessen: Das Papier ist dick und wertig, der Druck hervorragend. Und das alles für ein Buch mit Fotos von Modellautomodellen, die in kleinen Dioramen gezeigt werden?

Der Aufwand ist beträchtlich, der Preis für das kleine Meisterwerk mit 49,95 Euro mehr als fair. Peter Delius hat Veit Golinski und Barbara Eismann eine wunderbare Plattform für ihre Dioramen gegeben – und die beiden Autoren haben die Chance genutzt: Die Fahrzeuge – Modelle aus der ganzen Welt – parken stets in der richtigen Umgebung: Ein Ford Thunderbird auf der Interstate 80, ein Singer Vogue in Marlborough, ein Maserati Mistral vor dem Palazzo Comunale in Arezzo. Wirklich beeindruckend sind die vielen japanischen Modelle, beispielsweise ein Toyota Corona Sports Coupé oder ein Hino Contessa Coupé, das Model Pet 1965 in Japan produzierte.

Natürlich mit Leseband ausgestattet beweist dieses liebevoll produzierte Buch, dass man auch vermeintlich unwichtigen Themen wie Modellautos mit Empathie und Begeisterung begegnen kann – wenn man denn Bücher schätzt. Eines der schönsten Autobücher der letzten Monate.

Genevieve Cortinovis

Roaring – Art, Fashion and the Automobile in France 1918 – 1939

Man fragt sich öfter, warum die deutschen Museen das Thema Automobil design, Ästhetik oder technische Virtuosität schlichtweg unterschlagen – vor Jahrzehnten gab es eine phantastische Bugatti-Ausstellung in Hamburg, in der die Künstler-Familie über drei Generationen hinweg portraitiert wurde. Die faszinierende Sammlung von Ralph Lauren – eine der besten Auto-Sammlungen der Welt – wurde in Paris im Grand Palais und in New York im Metropolitan Museum gefeiert – in Deutschland: Schweigen.

Wie man die Themen Kunst, Mode und Automobil spannend integrieren und dabei eine überraschende Ausstellung schaffen kann, zeigt der Katalog der Ausstellung „Roaring – Art, Fashion and the Automobile in France 1918 – 1939“, die der Hirmer-Verlag für die gleichnamige Ausstellung im St. Louis Art Museum geschaffen hat. Die Ausstellung ist in vier

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-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:

HYMER





große Bereiche gegliedert: Modernism und die Ästhetik des Automobils / Handwerkskunst und die Industrie bei der „Exposition des arts décoratifs et industriels modernes“ in Paris 1925 / Custom Coachbuilding in Frankreich zwischen den Kriegen / Die Eleganz der Rennwagen und ihre Auswirkungen auf die Mode.

In diese Kapitel sind zwölf außergewöhnliche Fahrzeuge, die Design- und Renngeschichte geschrieben haben, groß abgebildet und aufwändig beschrieben, integriert – Modelle wie der von der Münchner Karosseriefirma Weinberger gebaute Bugatti „Royale“, der heute im Ford-Museum in Dearborn steht oder der sensationelle Delahaye 135MS Figoni & Falaschi Competition Court. Eine Skulptur auf Rädern. Ergänzt von Gemälden, Mode, Möbeln, Stoffen, Skulpturen entsprechender Qualität ist so eine außergewöhnliche Ausstellung entstanden, die auch einer Pinakothek der Moderne in München gut zu Gesicht stehen würde. Aber mit derartigen Initiativen ist wohl in absehbarer Zukunft nicht zu rechnen. Begnügen wir uns mit dem ausgezeichneten Katalog.

Klaus Buschmann

Die Tatra Trilogie

Wir haben im Laufe der vergangenen Jahrzehnte – den Autobuch-Preis gibt es nun seit 20 Jahren – schon unglaubliche Werke zu sehen und zu lesen bekommen: Bücher, die mehr als 1.000 Euro kosten; Bücher, die sieben, acht Kilogramm wiegen und Bücher, die – wegen ihrer Ausmaße – nur auf großen Tischen oder Staffeleien zu betrachten sind.

Klaus Buschmann, er hat 2023 für seinen wunderbaren Band „Tatra in Deutschland“ einen Buchpreis erhalten, hat nun mit einem neuen Rekord überrascht: Seine „Tatra Trilogie“ ist in einer Auflage von nur 44 Exemplaren erschienen. Warum diese Minimal-Auflage? „Das Thema ist so speziell und ich wollte mir dennoch den Wunsch erfüllen, meine Arbeit gedruckt zu sehen“.

Und so sind drei Bände entstanden – Band 1 zeigt auf 150 Seiten Fotos von Tatra-Modellen in Deutschland von 1923 bis 1960, Band 2 dokumentiert auf 230 Seiten Besitzer, Zulassungen und Orte der Zulassungen von 1923 bis 1945 und Band 3 beschäftigt sich auf 100 Seiten mit Tatra-Werbungen in deutschen Zeitschriften von 1923 bis 1960. Dass auch damals bei der Werbung geklotzt wurde, beweisen die Zeilen: „Der Tatra-Wagen mit seinen unvergleichlichen Eigenschaften ist der zuverlässigste und wirtschaftlichste Wagen der ganzen Welt“.

Das kann man jetzt einmal so stehen lassen und sich an den drei Bänden mit ihren liebevoll gestalteten Lesezeichen erfreuen und Klaus Buschmann dafür Danke sagen, dass er diese Trouvaillen entdeckt und vor dem Vergessen gerettet hat – ich hoffe, dass er rasch die Käufer für diese Mini-Auflage und für seinen 2023 preisgekrönten Band „Tatra in Deutschland“ (Auflage nur 555 Exemplare) finden wird. Damit Klaus Buschmann für seine großartige Arbeit

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-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:

HYMER





wenigstens wieder seine Kosten hereinspielt – von dem Stundenlohn für diese Arbeit wollen wir in diesem Zusammenhang besser nicht reden.

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:

EHYMER

