Laudationen

Verfasst von: Jürgen Lewandowski

2026-09-10

Initiator und Jury-Vorsitzender des Motorworld Buchpreises

Kategorie Biografie

Sieger

Jörg-Thomas Födisch / Achim Schlang
Jochen Mass – Eine Rennsport-Ikone

Erinnerungen an Jochen Mass

Wie man sich an Jochen Mass – der eigentlich Hans Joachim Richard Mass, hieß – erinnert, hat viel mit dem Geburtsjahr zu tun. Ich habe Jochen, den 1946 in Dorfen, knapp 45 Kilometer östlich von München geborenen Rennfahrer als Piloten der legendären Werks-Capri kennen und schätzen gelernt. Beeindruckend wie Jochen das schwere Coupé bewegte – ich war damals mit dem Max-Moritz-Team unterwegs und sah, wie schwer sich Reinhardt Stenzel mit dem Carrera 3.0 RSR gegen ihn tat. Dann begegneten wir uns mit dem Jägermeister-935 und dem Porsche-Werks-935 wieder – er war schon ein toller Fahrer. Und dazu zugänglich, nett – nicht auf der Strecke, aber privat. Dann folgte sein Le Mans-Sieg 1989 – das erlebte ich aus der Distanz, Rennen wurden nicht mehr besucht, es gab andere Prioritäten.

Natürlich wusste man von seinem Aufstieg als Alfa-Fahrer beim Alfa-Guru Helmut Hähn, wo er rasch seine Qualitäten zeigen konnte. Ich wusste auch, dass Jochen eine Zeitlang Formel 1 fuhr – den GP in Spanien 1975 gewonnen hatte, aber nur die halbe Punktzahl erhielt, da das Rennen vorzeitig abgebrochen wurde. Und natürlich war Jochen auch der Mann, mit dem Jacques Villeneuve zusammengestoßen war – was für den Kanadier tödlich ausging. Was für eine Last.

Wirklich kennengelernt habe ich Jochen dann später als er in Pebble Beach in der Jury saß und wir gemeinsam den Highway No. 1 zurück nach San Franzisco fuhren – er auf dem Beifahrersitz „Fahr Du mal…“ und Gedichte zitierend. Er konnte wunderbar deklamieren – er hätte auch damit Geld verdienen können. Er war ein toller Rennfahrer und ein wunderbarer Freund. Schön, dass es von Jörg-Thomas Födisch und Achim Schlang noch einen sehr persönlichen Band mit vielen Bildern und etwas Text gibt. Viel Text war bei ihm auch nicht nötig – er sprach durch seine Persönlichkeit.

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

HYMER

WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!

provaEdition

Ehrenpreis

Thomas Ammann / Karl Ludvigsen
Ferdinand Porsche – Mensch, Visionär, Familienunternehmer

Ferdinand Porsche – Mensch, Visionär

Wahrscheinlich gibt es neben Enzo Ferrari keine zweiten Automobil-Pionier, über den derart viele Bücher geschrieben worden sind wie Ferdinand Porsche. Und dennoch haben sich die Myriaden von Geschichten praktisch ausschließlich dem Konstrukteur und – natürlich – VW Käfer-Entwickler Ferdinand Porsche gewidmet. Eine Tatsache, die den Familien Porsche und Piëch nicht verborgen geblieben ist, weswegen man dem Patriarchen zum 150. Geburtstag nun einen Band gewidmet hat, der den Menschen Ferdinand Porsche herausarbeiten und beschreiben soll.

Das Ergebnis ist keine Doktorarbeit, sondern ein Blick auf den privaten Jahrhundert-Ingenieur, in dem drei der Enkel einen familiären Blick auf den Großvater werfen. Ernst Piëch, Hans-Michael Piëch und Wolfgang Porsche erinnern sich an den Großvater, die Stunden mit ihm – als Familienmensch und Privatperson. Er muss ein zugänglicher, empathischer Großvater gewesen sein, der sich – soweit ihm seine rastlose Tätigkeit Zeit dafür ließ – Zeit für die Familie nahm. Ernst Piëch, den ältesten Enkel, nahm er schon in jungen Jahren mit zu technischen Besprechungen – ansonsten segelte der Nicht-Schwimmer Porsche gerne auf dem Wörthersee und liebte Besuche im Kino, wo er gerne und rasch einschlief.

Zu den Gesprächen mit den drei Enkeln liefert Karl Ludvigsen eine profunde Beschreibung des Lebens und Wirkens von Ferdinand Porsche – man merkt, wie tief sich der Doyen der Autogeschichte im Laufe vieler Jahrzehnte in die Geschichte der Familie Porsche eingearbeitet hat. Ergänzt werden die Kapitel mit einer Vielzahl bislang unveröffentlichter Fotos aus den diversen Familienalben – alleine diese Bilder sind schon eine nähere Beschäftigung mit dem Jubiläumsband wert.

Delius Klasing Verlag

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

HYMER

WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!

Ehrenpreis

Siegfried Tesche
Motor Legenden – The Rolling Stones

Rollende Steine auf Rädern

Siegfried Tesche hat sich in den vergangenen Jahren auf das Thema „Stars und ihre Automobile“ eingelassen – und er kümmert sich nebenbei gesagt auch um Automobile in Filmen. Nach Büchern über die Autos der Beatles und von Elvis Presley beschäftigt sich der neueste Band mit den Automobilen der Rolling Stones. Und es ist erstaunlich, was die Band-Mitglieder im Laufe ihres Lebens so alles gefahren sind: Als sie noch arm waren diskutable Gefährte wie Humber Hawk und Humber Snipe (Brian Jones), Riley Pathfinder (Mick Jagger), Morris 10 (Bill Wyman) – fahren gelernt hatte er bei der Armee auf einem Magirus Lastwagen – erlaubt. Und natürlich gab es etliche Ford Transit und andere Transporter um das Equipment zu den Hunderten von Auftritten zu fahren. Die frühen Autos von Charlie Watts und Ron Wood sind unbekannt – Wood besaß dann einen gelben Triumph Spitfire.

Als die Geschäfte besser liefen kam die Zeit der Rolls-Royce und der Bentley-Modelle – berühmt ist ja der blaue Bentley S 3 Continental Spur, mit dem Brian Jones mit Gefährtin Anita Pallenberg und Keith Richards mit Chauffeur (die Stones waren anfänglich miserable Fahrer mit einer erklecklichen Liste an Unfällen und Schäden) von London nach Marokko fuhren und Brian Jones in Frankreich wegen einer Überdosis im Spital abliefern mussten. Am Ende der Reise waren dann Richards und Pallenberg ein Paar.

Noch später waren dann etliche Ferrari, ein Miura (Charlie Watts) und sogar zwei Citroën SM in den Fuhrparks zu sehen – dazu Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 und andere PS-starke Modelle. Berühmt wurde das Foto, auf dem Mick Jagger seine frisch erworbenen Aston Martin DB6 betrachtet, in den ein anderer Fahrer hineingefahren war. Apropos Bilder: Leider sind nur wenige der Stones-Fahrzeuge mit ihren Besitzern abgebildet – sie haben sich offenbar nicht so oft mit ihren Schätzchen abbilden lassen. Aber ansonsten: Eine liebevoll recherchierte Fleißarbeit für Stones-Fans.

Motorbuch-Verlag

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

HYMER

WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!

Kategorie Motorsport

Sieger

Jörg-Thomas Födisch / Michael Behrndt / Rainer Roßbach / Nils Ruwisch
Comeback des Nürburgrings

Faszination Nürburgring

Über den Nürburgring gibt es mittlerweile wahrscheinlich hundert Bücher – und dennoch findet sich immer wieder neues Material, um Bücher zu füllen. Das sind einerseits die stets im Herbst erscheinenden Jahresbände mit allen Rennergebnissen, andererseits die die Nostalgikern bedienenden Fotobände mit den Bildern aus den vergangenen Jahrzehnten – wobei mir die längst vergriffenen drei Bände von Petrolpics (Auflage: 911 Exemplare / erschienen 2007 bis 2009) besonders in Erinnerung sind.

Doch nun hat Jörg-Thomas Födisch, der mit einem treu ergebenen Team Jahr für Jahr als absoluter Nürburgring-Spezialist neue Werke zur Geschichte der *Grünen Hölle* produziert, ein weiters Buch geschaffen, dass in jeder Motorsport-Bibliothek seinen Platz finden müsste – der Titel: *Comeback des Nürburgrings. Die fünfziger Jahre.* Es ist unfassbar, welche großartigen Fotos das Team aus den Jahren 1945 bis 1959 gefunden hat – Fotos, die nicht nur den Wiederaufbau des Nürburgrings, sondern auch den Weg von den ersten kleinen Motorrad- und Autorennen bis hin zu den legendären Grand Prix- und 1.000 Kilometer-Rennen der späten 50er Jahre dokumentieren.

Und es sind nicht nur die Rennwagen auf der noch Leitplankenfreien Rennstrecke, die – gesäumt von riesigen Besuchermassen – faszinieren, sondern die Portraits der Rennfahrer, die auf Motorrädern und in Rennwagen Leib und Leben riskierten. Der junge Stirling Moss und der alte Juan-Manuel Fangio, dazu Starterfelder voller Porsche, Ferrari, Alfa-Romeo, Maserati und Aston-Martin – damals einfach Rennwagen, heute millionenschwere Investitionsobjekte. Und was das Buch noch attraktiver macht, ist das Vorwort von Eckhard Schimpf – der Jägermeister-Sponsor und Rennfahrer erlebte den Ring als Bub an der Seite seines Vaters und von den späten 50er Jahren an auch als Rennfahrer. Nach der Lektüre hat man den Benzingeruch in der Nase und den Ton eines hochdrehenden Ferrari-Zwölfzylinders im Ohr.

provaEdition

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

HYMER

WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!

Ehrenpreis

Frank Kuhlemann
BMW M und BMW in der Formel 1

Die Genese der M GmbH – warum was wann geschah

Die BMW M GmbH entstand aus einer Summe von Zufälligkeiten – der damalige Marketing-Vorstand Bob Lutz ärgerte sich über Niederlagen, die die BMW-Rennfahrzeuge gegen die Ford Capri-Armada aus Köln einfuhr, obwohl das BMW 3.0 CS-Coupé durchaus für Siege geeignet war. Und Jochen Neerpasch, der damalige Rennleiter bei Ford ärgerte sich über den unflexiblen Ford-Konzern, der seine Ideen für eine effektivere Rennabteilung nicht erfüllen mochte. Das Ergebnis war die von Neerpasch geleitete Motorsport GmbH, die mit den CSL-Coupés, dem legendären M1 ein Kult-Auto und mit seinen Derivaten M5 und M3 eine neue Definition sportlicher Limousinen schufen. Dazu kamen etliche Formel 2-Titel und 1983 der Gewinn der Formel 1-Weltmeisterschaft mit Nelson Piquet am Steuer.

Eine wahrlich beeindruckende Entwicklung, die – nachdem Jochen Neerpasch das Unternehmen verlassen hatte – von seinen Nachfolgern blendend verwaltet wurde. Einer von ihnen war Adolf P. Prommesberger, der in dem interessanten Buch von Frank Kuhlemann die Entwicklung der später in M GmbH umgetauften Gesellschaft von den 60er Jahren bis 2009 kommentiert und erläutert. Nun ist das Buch von Kuhlemann nicht nur eine beeindruckende Sammlung von Fakten, sondern es unterscheidet sich von den vielen anderen Werken zu dem Thema durch die Anmerkungen von Prommesberger, der – als direkter Beteiligter und Zeitzeuge – natürlich etliche Entwicklungen und Entscheidungen, die der Öffentlichkeit bislang unverständlich erschienen, erklären kann. Nur ein Beispiel: Der fest eingeplante M8 – dessen Motor dann im legendären McLaren F1 zum Einsatz kam – scheiterte an der ersten Ölkrise und dem mangelnden Mut, ihn dennoch anzubieten.

Ein lesenswertes, faszinierendes Buch, dass etwas unter dem sehr textlastigen Layout und nur wenigen, nur klein abgebildeten Bildern, leidet. Hier hätte ein etwas lockeres Layout die Lesefreude weiter vergrößert – dennoch: Derzeit mit das Beste zum Thema M GmbH.

Olms-Verlag

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

HYMER

WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!

Kategorie Historie

Sieger

Hans Peter Würsten / Günter Engelen
Mercedes-Benz 170 V/170 S/220

Mehr Mercedes-Benz 170/220 geht nicht mehr

Zuweilen tauchen große, schwere Bücher auf dem Schreibtisch auf – gerne auch zwei oder drei Bände in Schubern. Dahinter verbirgt sich oft die Arbeit vieler Jahre, mühsame Recherche, die Suche nach verloren geglaubten Bildern, Zitaten und Zeitzeugen. Und das Ergebnis ist oft gut, zuweilen frappierend und selten: Umwerfend. Wer sich die beiden 5,7 Kilogramm schweren Bände *Mercedes-Benz 170 V/170 S/220* von Hans Peter Würsten betrachtet, kann nur zu dem Urteil „umwerfend gut“ kommen. Nicht weniger als 15 Jahre Arbeit stecken in den 950 Seiten, die die Geschichte des ersten in Groß-Serie gebauten Mercedes-Benz-Modells dokumentiert.

Hans-Peter Würsten: „Am 15. Februar 1936 wurde der Mercedes-Benz 170 V präsentiert. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten Autos der Ober- und der Luxusklasse sowie erfolgsverwöhnte Rennwagen die Marke mit dem Stern geprägt. Doch erst mit Hilfe des kompakten und preisgünstigen 170 V gelang Mercedes-Benz der Durchbuch zum Großserienhersteller. Rasch steig der populäre Wagen zum meistgebauten und kommerziell wichtigsten Modell der Daimler-Benz AG auf, ermöglichte nach dem Krieg 1946 den Wiedereinstieg in die Pkw-Fertigung“.

Was Hans-Peter Würsetn mit Unterstützung von Günter Engelen hier in epischer Breite zusammengetragen hat, ist mehr als beeindruckend – ist faszinierend. Band 1 beschreibt die Geschichte der Typenfamilie bis ins letzte Detail, während die technischen Details, alle Farbvarianten, sämtliche Aufpreislisten und die Form und die Lage der Typschilder – und noch vieles mehr – in Band 2 auf 270 Seiten Platz finden. Dazu werden natürlich alle in den Jahrzehnten an der Entwicklung der Modelle beteiligten Manager, Techniker und Designer extra erwähnt werden. Wie gesagt: Ein monumentales Werk, das in einer Auflage von nur 500 Stück rasch vergriffen sein und noch Jahrzehnte als Referenzwerk dienen wird. Chapeau!

Karren Publishing

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

HYMER

WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!

Ehrenpreis

Alexander Diego Fritz
Denzel Sportwagen

Dem Denzel verfallen

Alexander Diego Fritz hat schon einmal einen Autobuch-Preis gewonnen – für sein Buch über das Lindner Porsche Coupé. Und nun folgt mit dem Buch über die Denzel-Sportwagen ein adäquater Nachfolge-Band – dabei geht es aber nicht nur um die extrem seltenen Denzel-Modelle (von den knapp 70 haben 31 überlebt), sondern im Besonderen um die Fahrgestell-Nummer DK 156, den 56sten gebauten Wagen, sein Auto.

Ihn hat Alexander Diego Fritz vor rund 50 Jahren in desolatem Zustand gesehen, genauer gesagt: In unzählige Teile zerlegt, mit fehlenden Teilen und zerstörter Karosserie – so wie er nach einem Unfall von der Straße eingesammelt worden war. Konstruiert und gebaut hatte sie Wolfgang Denzel in Wien von 1948 bis 1960 auf der Basis von VW Käfern und mit selbst getunten Motoren in die ganze Welt entlassen. Selbst Porsche kaufte in seinen ersten Tagen die Motoren bei Denzel ein – Porsche wurde groß, Denzel kam nie so richtig zum Laufen.

Alexander Diego Fritz war seit früher Jugend von diesen kleinen, bildschönen, leichten und schnellen Fahrzeugen fasziniert und träumte jahrzehntelang davon, einen zu besitzen – sein Buch beschreibt nicht nur die Marke und die Modelle, sondern auch seine Suche nach einem Fahrzeug. Bei den Preisen, die für einen Denzel heute verlangt und bezahlt werden, wurde ihm rasch klar, dass er sich – wenn überhaupt – nur das bereits erwähnte beklagenswerte Wrack leisten können würde. Und eines Tages landeten die Reste – in Bananenkisten verpackt – in seiner Garage. Es begann eine epische, fünfjährige Restaurierung, die Fritz wunderbar beschreibt und die alleine die Lektüre lohnt. Die Suche nach Teilen – Denzel baute auch die Motoren selber –, die Suche nach Helfern und die größtenteils selbst vorgenommene Restaurierung ist faszinierend. Und wenn die frisch lackierte Karosserie einen Kratzer bekommt, weil das neu montierte Fenster nicht passt und zerbricht, leidet man mit Alexander Fritz und seinem Kampf um seinen Denzel. Und selten hat man sich mit einem Mann so gefreut wie mit Alexander Fritz, als er in seinem Denzel die erste Fahrt antritt.

Und man sollte auch den rührigen Brüder Hollinek Verlag in Wien erwähnen, der sich immer wieder auf derart spezielle Themen einlässt und so seinen Beitrag leistet, Automobil-Geschichte vor dem Vergessen zu retten.

Verlag Brüder Hollinek

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

HYMER

WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!

Ehrenpreis

Jean-Philippe Müller
Bugatti 64

Wer hat die Flügeltüren erfunden? Der Bugatti 64

Jean-Philippe Müller darf ist den Geschöpfen des Hauses Bugatti verfallen – sein Buch über den Bugatti „Bugatti 32 – Der Aero-Tank“ wurde an dieser Stelle 2023 gewürdigt, nun hat sich Müller mit einem sehr speziellen Bugatti-Modell, dem Typ 64 beschäftigt. Ein Modell, das als Nachfolger des Typ 57 geplant war und mit dessen ersten Überlegungen sich Jean Bugatti von 1937 an beschäftigte. 1938 wurde mit dem Bau von fünf Chassis begonnen – das Ergebnis sollte ein viersitziges Touring-Modell werden, das den Typ 57 zu beerben hatte.

Jean-Philippe Müller schreibt dazu: „Interessant ist, dass Bugatti zur selben Zeit mit dem Bau des Bugatti Flugzeuges P 100 beschäftigt war. Für dieses Projekt wurde der belgische Ingenieur De Monge engagiert – er verwendete natürlich dafür das leichte Aluminium – und der Typ 64 sollte ebenfalls zur Gewichtsreduktion aus Aluminium (Dural) gebaut werden. Und da auch die Vernietung an den Flugzeugbau erinnert, kann davon ausgegangen werden, dass De Monge auch in diesem Punkt Bugatti beratend zur Seite stand“. Der Typ 64 war aber nicht nur in diesem Punkt interessant, er verfügte auch als erstes Fahrzeug – 14 Jahre vor dem Mercedes-Benz 300 SL – über riesige Flügeltüren, die den vier Insassen bequem den Einstieg in den Wagen ermöglichten. Eine Technik auf die der 1939 verstorbene Jean Bugatti 1940 posthum das Patent erteilt wurde.

Der Tod von Jean Bugatti und der Beginn des Kriegs beendeten den Traum vom Typ 64 – die Flügeltüren hatten übrigens rasch zwei „normalen“ Türen zu weichen, zu kompliziert war die Technik, zu schwer das Gewicht der Türen. Heute steht der einzige gebaute Typ 64 im Musée National de l `Automobile, auf zwei Chassis wurden später andere Karosserien aufgebaut, die zwei restlichen Chassis blieben ohne Karosserie erhalten. Müller hat die Geschichte des Unikats minutiös recherchiert und sie so nach 87 Jahren, soweit noch möglich, dokumentiert und im Eigenverlag veröffentlicht. Eine faszinierende Geschichte eines faszinierenden Unikats, das – heute vergessen – Design-Geschichte schrieb.

Im Eigenverlag erschienen

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

HYMER

WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!

Kategorie Design

Sieger

Frank Rocholl
Under the Sun Vol. 2 Ferr

Eine rare Spezies – Under the Sun

Im vergangenen Herbst haben wir an dieser Stelle den Band *Under the Sun Vol. 1 Porsche* gewürdigt – und geschrieben: „Man blättert von Seite zu Seite, sieht Kalifornien, hört Kalifornien und riecht auch Kalifornien – und natürlich sieht, hört und riecht man auch Porsche. Bleibt die Frage, was auf diesen Band folgen könnte…“

Nun liegt *Under the Sun Vol. II Ferrari* vor – und auch dieser Band ist zu einem fulminanten Bildband geraten, der sich von dem großen Rest anderer Bücher über Ferrari unterscheidet. Der Grund dafür: Frank Rocholl nähert sich dem Thema Ferrari mit einem anderen Fokus – „Mein Konzept sah vor, die Gefährte endlich einmal auf der Straße, in Bewegung, auf dem Weg zum Bäcker zu zeigen. Draußen in der Welt und warum nicht auch schmutzig? Im wahrsten Sinne des Worts *Under the Sun*. So etwas hatte ich vorher noch nie gesehen.“

Doch es gestaltete sich nicht so einfach. „Es war hart, ich hatte es mir einfacher vorgestellt. Während die Porsche-Fahrer ihre Gefährte vorzeigen, sich treffen und viele Kilometer zurücklegen, werden die meisten Ferrari unter Stoffhüllen versteckt in klimatisierten Garagen aufbewahrt – viele sind einfach zu wertvoll geworden. Man sieht sie nie auf den Straßen geparkt, es gibt keine Customising-Szene, sie werden als unberührbare, fragile Objekte bewundert. Es ist eine rare Spezies. Mir wurde das während einer Foto-Session bewusst: Man lehnt sich nicht an einen Ferrari, man schreckt instinktiv zurück, man könnte dem Lack Kratzer zufügen“.

Dennoch suchte und fand Rocholl genügend außergewöhnliche Modelle in außergewöhnlichen Locations. So beispielsweise einen giftgrünen – genauer gesagt „Verde Nijinsky“ lackierten 365 GTC/4 von 1972 –, der 70er-Jahre-Pop in Reinkultur darstellt. Und bei dem sich Rocholl noch immer die Frage stellt: „Ich würde wirklich gerne wissen, wer sich damals eine solche Farbe ausdachte und vor allem – wer sich so einen Wagen bestellte“.

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

HYMER

WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!

Im Gegensatz zu dem Porsche-Band lässt sich bei *Under the Sun Ferrari* die Location nicht wirklich definieren – während der Band I ganz klar Kalifornien lebt und atmet, fühlt sich Band II etwas nach Côte d`Azur, etwas Kalifornien, etwas Rom und eine Prise Miami an. Dazu eine Portion Marlboro-Rennatmosphäre der 70er Jahre – eine Zeit, die Frank Rocholl sehr schätzt. So wie er auch ein Faible für Filme hat, in denen Ferrari-Modelle zu sehen und zu hören sind: To Live and die in LA, The long Goodbye, Rainman, Against all Odds. Er beschreibt die Filme und die daran auftretenden Gefährte aus Maranello, ergänzt von Fotos.

Wer Modellbeschreibungen, die Aufzählung von technischen Daten oder Produktionsziffern samt Chassis-Nummern erwartet, ist hier fehl am Platz – Frank Rocholl: „Dazu gibt es mehr als ausreichend Bücher. Das wäre Zeitverschwendung gewesen“. Dafür gibt es Detailfotos von Radkappen, Schaltkulissen, Werkzeugbündeln, Zündschlüsseln.

Und natürlich das Marlboro-Kapitel: The Marlboro Days. Fotos aus der Zeit, als Werbung begann die Karosserien der Rennwagen und die Overalls der Mechaniker zu erobern. Orgien in Rot – dafür überrascht ein weißer Ferrari F40.

In Band I Porsche sieht Kalifornien, hört Kalifornien und riecht auch Kalifornien – und natürlich sieht, hört und riecht man auch Porsche. In Band II sieht man eine andere Welt: Ferrari ist exklusiver, lebt verborgener und gibt sich geheimnisvoller – aber man sieht, hört und riecht natürlich auch etwas: Den Mythos Ferrari.

Kein normales Ferrari-Buch – aber dafür umso attraktiver. Bleibt die Frage, mit welcher Marke sich Frank Rocholl demnächst beschäftigen wird.

Im Eigenverlag erschienen

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND
HYMER
WIRmachenDRUCK.de Sie sparen, wir drucken!

Ehrenpreis

Michael Dörrenberg
Grenzenlos – Supercar Norwegentouren

Auf großer Tour durch Norwegen

Wir haben schon im vergangenen Jahr über Michael Dörrenberg und seine Touren mit einer Handvoll Super Cars berichtet – damals ging es um Fahrten durch die Dolomiten. Das Resümee: Die Lektüre machte aus mehreren Gründen Freude – erstens wurden spektakuläre Pässe und Routen ausgesucht, zweitens wurden die Touren mit guten Tipps zu Hotels und Restaurants an den Wegstrecken ergänzt – mit diesen Hinweisen waren also nicht nur ein Fahr-, sondern auch ein Gourmet- und Schlaf-Erlebnisse planbar.

Bei einem Gespräch vor ein paar Monaten – Michael Dörrenberg kam mit seinem Lamborghini Huracán STO mit Dachgepäckträger – erzählte er von seinem nächsten Plan: Eine größere Tour mit Super Cars durch Norwegen. Das klang spannend, denn Bild-Bände über Touren durch Norwegen sind mehr als rar gesät – nun ist das vollendete Werk da, und man ist durch die schiere Schönheit der Landschaft erschlagen. Selbst wenn das Wetter schlecht ist, Nebel in der Luft hängt und Fahrten in einem AMG GT Black Series, Lamborghini Huracán EVO, Lamborghini Aventador LP 780-4 Ultimae, Ferrari 296 GTS oder Porsche GT3 RS bei Regen eher unerfreulich sein dürften, so bleibt doch nach der Lektüre der Wunsch, sich sofort auf den Weg nach Norwegen zu machen. Dazu tragen die wunderbaren Fotos der norwegischen Landschaft, der faszinierenden Fjorde und die herausfordernden Pässe und kuscheligen Hafenstädte – oder teilweise eher Hafendörfer – ihren Teil bei.

Ergänzt mit Empfehlungen für Hotels und Restaurants am Rande der Straßen bietet der Band eine tolle Möglichkeit, einmal eine neue, bislang eher vergessene Destination zu erleben und sie sich in Ruhe zu betrachten – und vielleicht dabei auch auf die Idee zu kommen, selbst einmal eine Reise durch das Königreich Norwegen zu planen und zu fahren. Auch wenn es auf den Fotos relativ oft regnet und die Wolken tief und schwer hängen, scheint sich diese Überlegung zu lohnen.

Callwey Verlag

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

HYMER

WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!

Kategorie Bücher aus GB und den USA

Daniel Cabart, Denis Cohignac, Patrick Rollet, Gautam Sen
A Century of Concours d'Elegance

Das Jahrhundert der Concours

Vor ein paar Monaten trafen sich am Comer See einmal wieder die schönsten, seltensten, spektakulärsten – und teilweise – auch teuersten Fahrzeuge dieser Erde. Der Ort des Geschehens: Die Villa d`Este in Cernobbio – wo vor nunmehr 98 Jahren der erste Concorso d`Éléganza stattfand. Was ursprünglich als Verkaufs-Veranstaltung für die vielen Karosserie-Hersteller gedacht war, ist heute ein Treffpunkt von Sammlern, Designern, Händlern und Journalisten, die die Eleganz und Ästhetik der Automobile feiern. Wobei der erste automobile Concours wohl am 4. September 1921 im französischen Dinard stattfand.

Nun gibt es mittlerweile weltweit Veranstaltungen dieser Art – allen voran gelten die Car Week in Pebble Beach und die Villa d`Este als die wichtigsten – dazu haben sich die Veranstaltungen in England (Salon Privé), Frankreich (Bagatelle) und Amelia Island in Florida. Um die Entwicklung der einstmaligen Verkaufs-Shows in die heutigen Wettbewerbe um Pokale und Ehren besser zu verstehen hat sich ein Autoren-Team um Gautam Sen einmal die Geschichte der in Frankreich entwickelten Idee näher betrachtet – und die Entwicklung zu millionenschweren Events beschrieben, in denen heute Fahrzeuge gehypt und damit immer teurer werden. Dort kann man nachvollziehen, welche Marken und Modelle langsam „in" werden – und welche aus dem Fokus des Interesses auch langsam wieder verschwinden.

Der Begriff „Concours d`Elégance" selbst stammt aus dem 18. Jahrhundert, als sich die Aristokratie mit ihren schönsten Kutschen in den Pariser Parks sehen und bewundern ließen – und manche als besonders elegant in den Zeitschriften erwähnt wurden. Es hat sich also nicht so viel verändert – nur sind heute nur noch selten Aristokraten hinten dem Steuer der rollenden Pretiosen zu sehen, eher die neue Geld-Aristokratie.

Dalton Watson Publ.

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND
HYMER
WIRmachenDRUCK.de Sie sparen, wir drucken!

Ehrenpreis

Gautam Sen
Lancia Stratos Zero

Der ewige Futurist – Lancia Stratos Zero

Oft, sehr oft sogar, tauchen – wenn es um außergewöhnlich schöne, überraschende und Design-prägende Fahrzeuge geht, zwei Namen auf: Marcello Gandini und Giorgetto Giugiaro. Es scheint einfach so zu sein, dass diese beiden Italiener bei ihren Entwürfen eine Extra-Prise Eleganz und Raffinesse miteinfließen lassen konnten. Aber wenn es um jenes kleine Quäntchen Wahnsinn geht, hatte Marcello Gandini oft die Nase vorne: Miura, Countach, Stratos, Carabo – alles grandiose Meisterwerke. Wobei der Vorläufer des Lancia Stratos – mit dem schönen Namen Lancia *Stratos Zero* – noch viel radikaler war.

Ein nicht einmal ein Meter hohes Objekt, dass am Boden liegt und man immer Angst hat, darüber zu stolpern oder draufzutreten. Der radikalste Keil von allen, nur über eine sich weit nach oben öffnende Glasplatte zu betreten, darunter eine Art Matratze, auf die man sich legen muss, um dann – wie in einem Schneewittchensarg – dahinzufahren. Auf der Basis eines verunfallten Lancia Fulvia HF 1600 Rallye-Fahrzeugs aufgebaut, tobte hinter den liegenden Insassen – der Zero ist ganze 84,6 Zentimeter hoch! – der 1,6-Liter-Vierzylinder, der 115 PS oder 86 kW leistet.

Natürlich war der Stratos Zero eine Fingerübung; ein Modell, dass der Carrozzeria Bertone neuen Kunden liefern sollte – später wurde daraus dann auch der „echte“ Stratos, ebenfalls sehr radikal und Serien-Sieger bei Rallye-Weltmeisterschaften (und heute unbezahlbar teuer). Unbezahlbar auch der Stratos Zero, der sich heute in einer eklektischen Sammlung in Kalifornien befindet und bei den wichtigsten Concours-Veranstaltungen dieser Erde die Pokale abräumt. Gautam Sen hat sich den Stratos Zero genauer betrachtet und ein interessantes Buch über diese Provokation auf Rädern geschrieben – ergänzt mit einem großen Bericht über Gandini, die Carrozzeria Bertone und deren Geschöpfe gehört dieses Buch in jede Bibliothek von Design-interessierten Menschen.

Dalton Watson Publ.

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

HYMER

WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!

Ehrenpreis

Walter Bäumer / Jean-François Blachette
Maserati 250F – A Legendary Formula 1 Car

Der beste Grand Prix-Wagen aller Zeiten?

Der Maserati 250 F dominierte in den späten 50er Jahren – nachdem sich Mercedes-Benz mit seinen Silberpfeilen 1955 vom Rennsport zurückgezogen hatte – die Rennstrecken. Und Juan-Manuel Fangio errang auf einem Maserati 250F 1957 die Formel 1-Weltmeisterschaft. Bis heute gilt der Monoposto mit dem 2,5-Liter-Reihensechszylinder (es gab auch einen selten eingesetzten Zwölfzylinder) als einer der elegantesten Rennwagen aller Zeiten und die Zahl der Rennfahrer und -Fahrerinnen ist beachtlich, denn der Wagen galt als perfekt ausbalanciert und problemlos zu fahren – eine Aussage, die nur Rennfahrer treffen können.

Walter Bäumer gilt ja seit Jahren als eine feste Institution im Kreis der Maserati-Kenner, der mit einer Vielzahl von Büchern intensiv an der Aufarbeitung der Historie mitgearbeitet hat – und nun ist sein Opus Magnum über den 250F erschienen. Zusammen mit Jean-François Blachette, dem Präsidenten des französischen Maserati-Clubs und selbst eine ausgewiesener Kenner der Marke, hat er in zwei Bänden auf 850 Seiten die Geschichte des 250 F aufgearbeitet und mit mehr 660 Fotos illustriert. Ein Fleißaufgabe, die mehrere Jahre in Anspruch genommen haben dürfte, denn die Geschichte des 250 F beginnt deutlich früher, Anfang der 50er Jahre mit diversen Vorläufern. Das Ergebnis dieser jahrelangen Arbeit und Recherche überzeugt und so dürften zu dem Thema *Maserati 250 F* in den nächsten Jahren keine Fragen mehr gestellt werden. Alleine die Zusammenstellung aller Fahrgestellnummern, deren Rennen und Piloten sowie die Besitzverhältnisse über Jahrzehnte hinweg dürfte Jahre gedauert haben. Dass dazu noch in späteren Jahren Replikas aus Original-Werksteilen gefertigt wurden, machte die Recherche bestimmt auch nicht leichter.

Es scheint einen Trend zu sehr teuren, sehr großen und sehr schweren Basis-Bänden in limitierten Auflagen über die verschiedensten Modelle zu geben – wie auch die Mercedes-Benz-Bände über den 170 V beweisen. Und auf dem Schreibtisch sind in den letzten Wochen noch mehr so schwere Werke aufgetaucht. Der tolle Maserati 250 F-Band wird also nicht das letzte Schwergewicht dieses Jahres bleiben.

Dalton Watson Publ.

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

HYMER

WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!

Kategorie Aus aller Welt

Stephen Bayley
Death Drive

Und manchmal endet es im Crash

Das ist zuerst einmal eine banale Feststellung – wie der Blick in die Zeitungen bestätigt. Unfälle über Unfälle, obwohl sich die Zahlen – wenn man die Unfallstatistiken der 70er und 80er Jahre betrachtet – dramatisch reduziert haben. Das ändert nichts daran, dass sich einige tödliche Unfälle in die Geschichtsbücher eingebrannt haben: James Dean, begnadeter Schauspieler und ziemlich guter Rennfahrer, starb, als ihn ein Student im Gegenlicht übersah und die Vorfahrt nahm. Jean Bugatti starb bei einer Probefahrt am Steuer eines Le Mans-Rennwagens, als er einem betrunkenen Fahrradfahrer ausweichen wollte. Der Dichter Albert Camus starb, als sein Verleger Michel Gallimard mit seinem Facel Vega mit Camus auf dem Beifahrersitz von der Straße abkam und an einen Baum zerschellte. Camus, der von Autos nicht viel hielt, hatte mit dem Zug nach Paris fahren wollen, Gallimard hatte an neuen Reifen gespart – dazu kam Regen.

Nun sind viele dieser Unfälle bekannt, aber der Brite Stephen Bayley, Autor, Kritiker, Kolumnist, Fernsehjournalist, Kurator und Gründungsmitglied des Design Museums in London betrachtet und beschreibt eine Vielzahl von Unfällen unter anderen Gesichtspunkten: Was tragen Automobile mit zur Wahrnehmung der Persönlichkeit von Berühmtheiten bei? Bayley schreibt: „Kein anderes von Menschen erdachtes und gebautes Objekt hat eine vergleichbare verstörende Verlockung wie das Auto. Kein anderes Objekt bietet mehr Emotionen: Eitelkeit, Begierde, Gier, sozialen Wettbewerb“. Und manchmal endet dieses perverse Versprechen im *Car Crash*.

Damit keine Missverständnisse aufkommen: *Death Drive* ist kein sensationsheischendes Buch über Unfälle, sondern eine nüchterne Beschreibung von Situationen und deren Protagonisten. Dazu kommt, dass Bayley großartig schreibt, man lernt beim Lesen nicht nur die diversen Fälle kennen und ihre Bedeutung für Kulturgeschichte bis hin zu *T-Rex*-Gründer Marc Bolan, Prinzess Diana und Star-Fotograf Helmut Newton – sondern man lernt auch die Qualität der englischen Sprache kennen und ahnt, was diese Sprache ausdrücken kann, wenn man sie wie Bayley beherrscht.

Circa Press

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

HYMER

WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!

Ulrich Biene
Siku – Die Autowelt im Kinderzimmer

Die Autowelt im Kinderzimmer

Jahrzehntelang waren praktisch keine Bücher über Automodelle am Markt – mittlerweile haben die Verlage aber offenbar die kleine, aber feine Nische entdeckt und beliefern die Sammler mit der gewünschten Literatur. Ulrich Biene hat sich der Firma *siku* angenommen, doch Biene geht das Thema großzügiger an – er beschreibt nicht nur die Vielzahl der Modelle, sondern erzählt erst einmal, wie die Brüder Werner und Kurt Sieper nach dem Krieg mit Knöpfen, Kämmen und – das war der erste Großauftrag – Abrollern für Tesa-Filme wieder ins Geschäft kamen. Die 1921 von Richard Sieper gegründete Firma hatte sich als eine der ersten Firmen mit der Verarbeitung von thermoplastischem Kunststoff beschäftigt und kam nun auch mit Milchkannen und Kleiderhaken ins Geschäft – sogar Pfeifen wurden aus Kunststoff geliefert.

Dann kamen Weihnachtsfiguren, Tierfiguren und Spielzeug für den Sandkasten – doch langsam rückte auch das Auto ins Visier und begann langsam, aber stetig die Blechautomobile abzulösen. Die Modellpalette wurde immer größer, Flugzeuge und Traktoren ergänzten bald das Programm und als siku 1955 ein wunderschönes Porsche 356-Modell mit einem gläsernen Motor vorstellte, war der weitere Weg vorgezeichnet. Ulrich Biene beschreibt mit offensichtlicher Freude an den Modellen den weiteren Weg des Hauses, die Evolution des Modellprogramms, die verschiedenen Baureihen in unterschiedlichen Maßstäben und die Einführung von Zinkdruckguss-Modellen, mit denen große und schwere LKW-Modelle gefertigt wurden.

Die enge Verbundenheit von siku mit dem ADAC, aus der eine Vielzahl von Modellen bis zu den ADAC-Rettungshubschraubern hervorgeht, wird ebenso erwähnt wie ein längeres Kapitel die Konstruktion und den Bau der Modelle beschreibt – das Buch ist also mehr als nur eine Beschreibung der Modelle der vergangenen 70 Jahre, es ist auch die Geschichte eines Unternehmens.

Delius Klasing Verlag

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

HYMER

WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!

Volker Neumann
Automobil Kühlerfiguren

Kunstwerke auf dem Kühlergrill

Es gab Zeiten, in denen Automobile rar und teuer waren – und in denen die stolzen Besitzer ihre teuren, individuell und von Hand gefertigten Prestigeobjekte mit aufwändig gefertigten Kühlerfiguren individualisierten. Eine wunderbare Tradition, von der – in Zeiten immer strengerer Sicherheitsgesetze – nichts mehr übrig geblieben ist, wenn man von der auf Knopfdruck im Kühler versenkbaren Spirit of Ecstasy (vulgo Emily) bei Rolls-Royce und dem Flying B bei Bentley absieht.

Volker Neumann ist dem Reiz dieser Kühlerfiguren verfallen – anders ist das wunderbare Buch über „Automobil Kühlerfiguren“, dass er im Eigenverlag herausgebracht hat, nicht erklärbar. Er schreibt: „Die Ära von 1900 bis 1940 ist eine bemerkenswerte Symbiose aus technischem Innovationsgeist, handwerklichem Geschick und künstlerischer Kreativität – unabdingbar für diese Ära waren die markanten Kühlerfiguren, die nicht nur die Autos schmückten, sondern auch die Individualität ihrer Besitzer unterstrichen“.

Man muss die in mehr als 30 Jahren zusammengetragenen Kühlerfiguren gesehen haben, um die große Bandbreite an Motiven würdigen zu können: „Hier treffen Motive aus der Antike wie Ikarus und Phryné auf Ereignisse wie die Olympischen Spiele und Modetrends – Persönlichkeiten wie Charlie Chaplin oder Josephine Baker dienten ebenso als Vorbilder wie René Lacoste (der mit dem Krokodil) oder Suzanne Lenglen, die eine der ersten Weltstars im Tennissport war“. Und natürlich fand auch die Entdeckung des Grabs von Tutanchamun durch Howard Carter im Jahr 1922 seinen Weg auf den Kühler einiger Automobile. Kurz gesagt: Die Hochphase der Kühlerfiguren war geprägt von schier grenzenloser Kreativität. Es schien nichts zu geben, was nicht möglich war. Volker Neumann hat auf 200 Seiten mehr als 200 außergewöhnliche Kühlerfiguren zusammengetragen und wunderbar erklärt – und das Buch dazu im Eigenverlag veröffentlicht. Für die über Jahrzehnte investierte Zeit und Mühe ist der Preis mehr als günstig.

Im Eigenverlag erschienen

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

HYMER

WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!

Roland Seiter
Baden-Baden – The Hidden Motor City

The Hidden Motor City

Niemand wird im ersten Moment auf die Idee kommen, ausgerechnet die doch etwas verträumt wirkende Kurstadt Baden-Baden als „The Hidden Motor City“ zu bezeichnen. So ging es auch Ernst-Jürgen Wackenhut, dem Bürgermeister von Baden-Baden, der – nach einem Besuch von Roland Seiter – vermerkte: „Mir wurde in unserem Gespräch bewusst, wie tiefgreifend die automobile Geschichte der Region Mittelbaden und ganz besonders der Stadt Baden-Baden ist. Ein Schatz, der in dieser Dimension vielen wahrscheinlich gar nicht oder nicht mehr bewusst ist. Die automobile DNA Baden-Badens ist einzigartig und prägt die Stadt wesentlich“.

Und tatsächlich zeigte bereits 1887 Gottlieb Daimler sein Motorboot auf dem in Baden-Baden gelegenen Waldsee, sieben Jahre später schuf der Baden-Badener Ingenieur Joseph Vollmer bei Bergmann`s Industriewerken in Gaggenau erste Automobile – hier baut die Daimler Truck AG bis heute Automobile ist somit das älteste noch produzierende Automobilwerk der Welt. 1903 fand hier die erste 96-Kilometer Fernfahrt in Deutschland, zwei Jahre später führte die erste Herkomer-Konkurrenz den Bruder des deutschen Kaisers nach Baden-Baden. Man muss Roland Seiter zugestehen, dass er vom Blumen-Corso 1910 über die erste Schönheits-Konkurrenz 1921 – den Concours gibt es heute noch – über die Flachrennen (im Gegensatz zu den Bergrennen) und die Tourenfahrten durch den Schwarzwald wunderbares Material und großartige Bilder zusammengetragen hat.

Natürlich vergisst Seiter auch nicht die vielen prominenten Besucher und Rennfahrer, die die mondäne Kurstadt besuchten: Hans Stuck, Rudolf Caracciola, Ernes Merck „Europas schönste Rennfahrerin“ und Hermann Lang – um nur einige zu nennen. Vielleicht ist der Titel „The Hidden Motor City“ etwas zu groß aufgetragen – doch das ändert nichts daran, dass dieses Buch einen wunderbaren Blick in die Frühzeit des Automobils wirft, in der der echte und der Geld-Adel diesem so fremden und teuren Gefährt den Weg ebneten.

Verlag teNeues

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

HYMER

WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!

Ellen Wilhelm
Into the Far – Vier Jahre im Land Rover

Warum nicht nach Australien fahren?

Es bedarf schon einer gewissen Portion Wahnsinn, den Entschluss zu fassen, sich in einen Land Rover Defender zu setzen und nach Australien zu fahren. Ellen Wilhelm, 1985 in der Ukraine geboren, kam Ende 1997 als Kind einer Spätaussiedlerfamilie nach Deutschland. 2004 zog sie für die Ausbildung zur Grafikdesignerin nach Stuttgart und lebte dort nach ihrem Abschluss in einem Kunst- und Gemeinschaftsprojekt – doch eigentlich „plagte mich schon damals die Sehnsucht nach der Ferne“. Zusammen mit ihrem Partner Jonas machte sich das Paar dann 2014 mit einem selbst ausgebauten Land Rover auf die Reise nach Australien. Vier Jahre lang entdeckten die beiden Südostasien und Australien – eine wahrhaft epische Reise.

Die beeindruckende Route führte durch Russland, die Mongolei und China – in Laos wurde dann kurzfristig ein Camping-Platz geführt und es ging weiter über Thailand, Malysia, Indonesien und Singapur nach Australien. Nun sind es ja nicht nur die beeindruckenden Strecken, die Ellen Wilhelm auf knapp 500 Seiten beschreibt – sondern es sind vor allem die Landschaften, die Menschen und die großen und kleinen Probleme, die eine derartige Reise zwangsläufig begleiten. Dass der Land Rover bei dieser Fahrt durch eher wenig erschlossene Gegenden vergleichsweise wenig Probleme bereitete, hat die Reise sicher leichter und besser gemacht. Doch eigentlich ist der Wagen eher ein Nebenthema bei dieser ungewöhnlichen und langen Reise, die immerhin vier Jahre dauerte.

Lesenswert für alle Menschen, die hin und wieder das Fernweh packt und die hier hautnah miterleben können, was es tatsächlich bedeutet, alles hinter sich zu lassen: „Wir hatten einen Traum, und wussten nicht, ob wir jemals in Australien ankommen würden. Aber wir sind dennoch losgefahren“.

Im Eigenverlag erschienen

MOTORWORLD Group

Headquarter:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen
www.motorworld.de

Laudationen verfasst von:
Jürgen Lewandowski

Pressekontakt:
Sybille Bayer
Phone +49 (0)7356 933-215
Mobile +49 (0)174 8870515
presse@motorworld.de

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

HYMER

WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!