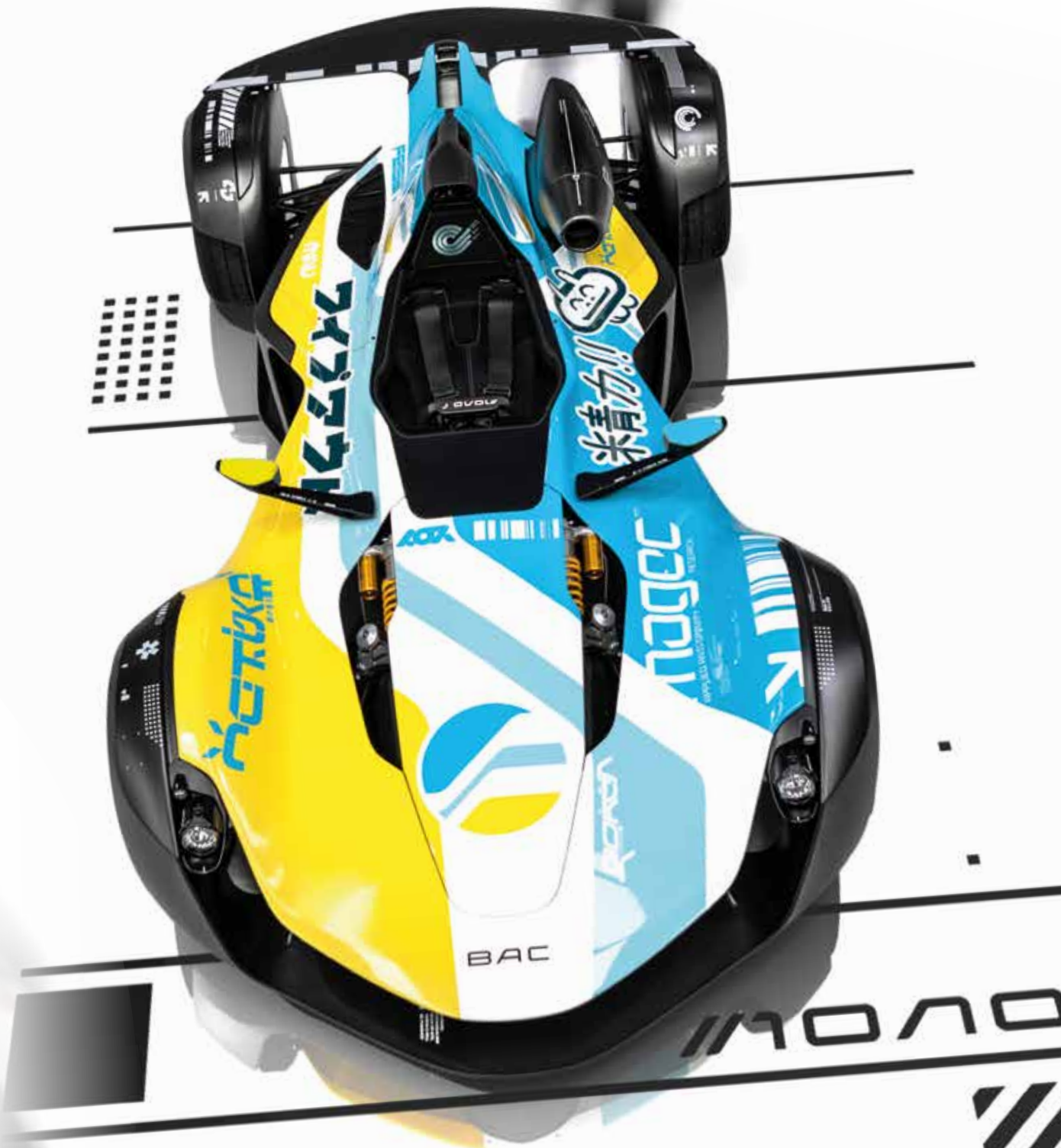


THE POWER PIT

DAS MAGAZIN FÜR TEAMWORK UND LEISTUNG



SCHRAUBENSCHLÜSSEL TRIFFT LAPTOP

Michael Ruoff im Gespräch mit Jürgen Preuß



Fotografie: Maxi Saier

Jürgen: Restomod, ganz ehrlich? Früher haben wir das einfach gemacht – ohne großes Label. Motor auf, mehr Hubraum, schärfere Nockenwelle, Auspuff freier, Fahrwerk straffer. Fertig war die Sache, und ab die Post.

Michael: Klar habt ihr das gemacht. Aber heute passiert das Ganze mit einem anderen Anspruch. Früher war viel Gefühl – heute kommt Präzision dazu. CAD, Simulation, moderne Werkstoffe ... das ist schon eine andere Liga.

Jürgen: Du meinst, wir haben früher einfach drauflosgeschraubt und geschaut was dabei raus kommt?

Michael: Ich sag mal so: Ihr wart sehr mutig.

Jürgen: Mutig ist wohl richtig. Klar war viel Try and Error. Und geholfen hat es wenn ein „Gelernter“ also ein Kfz-Mechaniker im Projekt war. Am Ende war es meistens viel lauter als schneller.

Michael: Selbst „Laut“ hat heute einen anderen Anspruch, jetzt heißt das Sounddesign. Ein Restomod ist kein Sammelsurium mehr, sondern ein durchentwickeltes Gesamtpaket. Leistung, Fahrverhalten, Bremsen, Komfort – alles greift ineinander.

Jürgen: Früher hat's gereicht, wenn es am Ende schneller war.

Michael: Heute ist der Anspruch doch etwas höher. Er ist schnell, sicher, komfortabel – und am besten noch im Alltag funktionierend.

Jürgen: Und die Leute feiern das so?

Michael: Mehr denn je. Weil es nicht nur ums Fahren geht, sondern um die Idee dahinter: Bestehendes weiterdenken.

Jürgen: Also doch kein alter Wein in neuen Schläuchen?

Michael: Eher ein guter Jahrgang – neu interpretiert. Es wird ja nicht aus jedem Klassiker ein schöner Restomod. Da muss schon mehr dahinter sein.

Jürgen: Tja, jetzt bin ich wieder am Anfang. Die Zuschauer haben damals schon unsere wilden Umbauten gefeiert. Auch jetzt packen die Restomods Jung und Alt wieder emotional an. Und das ist doch unser Ziel. Fahrzeuge die begeistern!

Michael: Darauf können wir uns auf jeden Fall einigen.

Jürgen: Na da haben wir in unserer zweiten Ausgabe der Power Pit wieder einiges zu bieten.

Michael: Absolut, das Thema startet gerade richtig durch.

CONTENTS

Lara's Garage Der Silberne Frischling – unser Proof of Concept	6
BAC Mono Kein Dach. Keine Ablenkung. Kein Überfluss.	14
F1 Automobile 1972 – Die Geburt eines Biests	20
Mechatronik Sechs M-SL 500. Eine Idee. Unendlich Charakter.	26
Legends of Le Mans Lotus Evora GTE	34
René Staud Neo Classics	42
Igor Panitz Igor Panitz – immer auf der Suche nach dem besonderen Licht	44
CMC Modelcars Motor in der Mitte? Für Enzo erst einmal unvorstellbar.	50



Herausgeber	Lara's Garage GmbH & Co. KG Bonholzstraße 2/2, 71111 Waldenbuch 07157 9892763 laras-garage.com	©2026 Lara's Garage Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung nur mit Genehmigung.
Redaktion	Jürgen Preuß, infact.digital, Stuttgart	Bildnachweis: Igor Panitz, BAC Mono, Lara's Garage, Mechatronik, Legends of Le Mans, René Staud, CMC Modelcars
Design/Satz	Benjamin Köder, infact.digital, Stuttgart	
Realisation	infact.digital, Stuttgart	



DER SILBERNE FRISCHLING – UNSER PROOF OF CONCEPT

Lara's
GARAGE



Mehr zum Schwarzen Eber findest du auf: [the-power-pit.com](https://www.the-power-pit.com)

Da trafen zwei Welten aufeinander.

Auf der einen Seite: die „Rote Sau“. Ein Fahrzeug, das längst mehr ist als ein Rennwagen. Ein rollendes Denkmal aus einer Zeit, in der Ingenieure noch Grenzen verschoben, statt sie zu verwalten. Roh, kompromisslos, laut – und vor allem: der Anfang von etwas Größerem. Die Rote Sau war nie einfach nur schnell. Sie war eine Haltung.

Auf der anderen Seite: der „Schwarze Eber“. Keine Kopie, kein Tribut – sondern eine Interpretation. Eine bewusste Weiterentwicklung. Dort, wo die Rote Sau Geschichte schrieb, setzt der Schwarze Eber an und stellt die entscheidende Frage: Was passiert, wenn man die Idee dahinter konsequent weiterdenkt? Wenn man nicht bewahrt, sondern übersetzt?

Hier beginnt die eigentliche Logik.

Die Rote Sau war der Impuls. Der Ausgangspunkt. Der Moment, in dem klar wurde, was möglich ist, wenn man sich nicht an Konventionen hält.

Der Schwarze Eber ist die Antwort darauf. Nicht rückwärtsgewandt, sondern vorwärtsgerichtet. Er nimmt die DNA, zerlegt sie, interpretiert sie neu – und setzt sie in einen Kontext, der heute funktioniert. Aggressiver, fokussierter, präziser. Weniger Legende, mehr Werkzeug. Und gerade deshalb so konsequent. Doch wenn man beide nebeneinanderstellt, entsteht zwangsläufig der nächste Gedanke.

Was kommt danach?

Wenn Ursprung und Interpretation existieren, fehlt nur noch eines: die Synthese. Die nächste Evolutionsstufe. Ein Fahrzeug, das nicht nur verbindet, sondern neu definiert. Das nicht mehr zwischen damals und heute unterscheidet, sondern beides in sich trägt. So entstand die Idee des „Silbernen Frischlings“.



Kein Zufallsprodukt. Kein Showcar. Sondern ein Proof of Concept. Die logische Konsequenz aus zwei Extremen. Reduziert auf das Wesentliche – und gleichzeitig offen für alles, was noch kommen kann.

Mit dieser Vision im Kopf hat sich Lara's Garage dem Thema angenommen. Nicht als Hommage, sondern als Herausforderung. Die Aufgabe: die Essenz beider Fahrzeuge zu verstehen – und daraus einen technischen Rahmen zu schaffen, der die nächste Evolutionsstufe überhaupt erst möglich macht.

Hier endet die Theorie.

Und genau hier beginnt die eigentliche Arbeit.



Fotos: Igor Panitz

Technische Daten

Leistung:	-----	299 kW (347 PS)
Motor:	-----	Benzin
Baujahr:	-----	1972
Getriebe:	-----	Automatik
Farbe:	-----	Silber

www.laras-garage.com
www.instagram.com/laras_garage



KEIN DACH. KEINE ABLENKUNG. KEIN ÜBERFLUSS.



© Studioaufnahmen/CGI – (BAC) Ltd.

Ein Name, der in der Welt exklusiver Automobilkultur für kompromisslose Ingenieurskunst, radikale Leichtbauphilosophie und ein unvergleichliches Fahrerlebnis steht, ist die Briggs Automotive Company.

Eine Idee, die sich von allem Konventionellen löst

Es gibt Fahrzeuge, die entwickelt werden, um zu funktionieren. Und es gibt Fahrzeuge, die entwickelt werden, um zu begeistern. Der BAC Mono gehört ohne Zweifel zur zweiten Kategorie – und vielleicht zu den reinsten Interpretationen dessen, was ein Automobil sein kann. Von Beginn an war die Vision klar: maximale Reduktion auf das Wesentliche, maximale Intensität für den Fahrer.

Der Mono ist das Ergebnis einer konsequenten Philosophie, die Motorsport-DNA in ein straßenzugelassenes Fahrzeug überträgt. Jede Komponente folgt dem Ziel, das Fahrerlebnis unmittelbarer, präziser und emotionaler zu machen.

WipEout ist eine der ikonischsten Rennspielserien der PlayStation-Geschichte. Seit ihrem Debüt in den 1990er-Jahren steht die Reihe für futuristische Anti-Schwerkraft-Rennen, hohe Geschwindigkeiten und ein unverwechselbares Sci-Fi-Design. Statt klassischer Rennstrecken steuern Spieler hochmoderne Gleiter durch anspruchsvolle Kurse, nutzen Waffen und Power-Ups und erleben ein Gameplay, das Reaktionsschnelligkeit und Präzision belohnt.

Besonders prägend ist die Kombination aus elektronischem Soundtrack, stilisierter Grafik und einer Ästhetik, die stark von futuristischen und minimalistischen Designkonzepten beeinflusst ist. WipEout gilt bis heute als Meilenstein, der das Genre maßgeblich geprägt und die technische Leistungsfähigkeit von PlayStation-Konsolen eindrucksvoll demonstriert hat.



BAC Mono R

Der BAC Mono R ist eine weiterentwickelte, noch radikalere Version des puristischen BAC Mono. Vorgestellt im Jahr 2019, setzt er auf extremen Leichtbau, eine aerodynamisch überarbeitete Karosserie und einen 2,5-Liter-Vierzylinder-Saugmotor mit 340 PS. Bei einem Gewicht von nur 555 kg ermöglicht er eine Beschleunigung von 0–100 km/h in circa 2,5 Sekunden und ein besonders direktes, rennstreckenorientiertes Fahrerlebnis. Mit 340 PS aus 2,5 Litern Hubraum erreicht der Mono R eine spezifische Leistung von 136 PS pro Liter – ein für einen atmosphärischen Motor außergewöhnlich hoher Wert, der die konsequente Auslegung auf maximale Performance unterstreicht.

Wenn Vision Realität wird: Der Mono R #1

Mit dem ersten ausgelieferten BAC Mono R hat BAC diese Philosophie weiter geschärft. Das Exemplar „R #1“ markiert den Auftakt einer streng limitierten Serie von nur 30 Fahrzeugen weltweit. Inspiriert von der futuristischen Ästhetik der PlayStation-Rennspielreihe WipEout, wurde dieses Fahrzeug in eine visuelle Sprache übersetzt, die man eher aus digitalen Welten kennt als aus der realen Automobilindustrie. Geschwindigkeit, Leichtigkeit und futuristische Formen verschmelzen hier zu einem Gesamtkonzept, das bewusst die Grenzen zwischen virtueller und realer Performance verwischt.

Ein Design wie aus einer anderen Realität

Die Hommage richtet sich an das legendäre Team FEISAR. In den charakteristischen Farben Blau, Gelb und Weiß gehalten, ergänzt durch zusätzliche Akzente und sichtbare Carbon-Elemente, wirkt der Mono R #1 wie die physische Manifestation eines futuristischen Rennschiffs. Mehr als 400 einzelne Grafikelemente wurden in einem über zehn Tage dauernden Lackierprozess von Hand appliziert. Jede Linie, jede Fläche, jede Farbtrennung folgt dabei einem präzisen Konzept. Das Ergebnis ist kein gewöhnliches Design, sondern eine visuelle Komposition, die Tiefe, Bewegung und Identität ausstrahlt.

Für die Umsetzung dieses Projekts arbeitete BAC eng mit zentralen Persönlichkeiten aus der Entstehungsgeschichte von WipEout zusammen, darunter der ursprüngliche Schöpfer Nick Burcombe sowie der Grafikdesigner Eddie Wainwright. Gemeinsam wurde daran gearbeitet, die Essenz der Spielwelt in die reale Welt zu übertragen – nicht als Interpretation, sondern

als respektvolle Übersetzung einer ikonischen Designsprache. Ziel war es, die visuelle und emotionale Wirkung von WipEout in ein greifbares Objekt zu transformieren, ohne deren Charakter zu verlieren.

Ein Fahrzeug, das Emotion sichtbar macht

Der Mono R #1 ist mehr als ein Einzelstück. Er ist Ausdruck eines Traums, der aus der Verbindung von Kindheitserinnerung, Designkultur und technischer Perfektion entstanden ist. Für seinen Besitzer ist er die Realisierung einer Vorstellung, die einst in der virtuellen Welt begann – und nun auf realen Straßen erfahrbar wird. Mit seiner kompromisslosen Auslegung vermittelt der Mono R ein Fahrgefühl, das unmittelbar, intensiv und ungefiltert ist. Jede Bewegung, jede Beschleunigung, jede Reaktion ist direkt spürbar – ein Erlebnis, das den Fahrer vollständig in den Moment eintauchen lässt.

Blick nach vorn

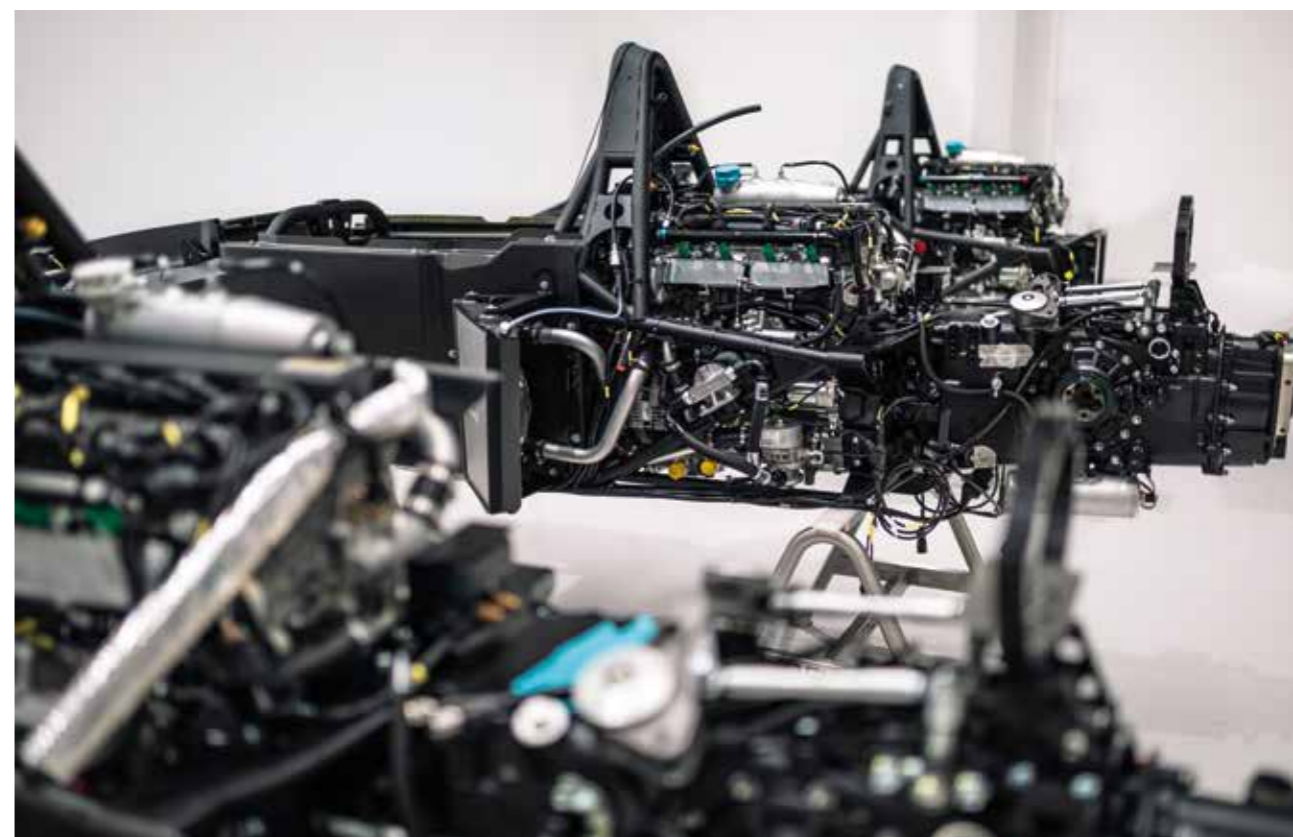
Der Mono R #1 ist das erste von weltweit nur 30 Exemplaren und markiert einen wichtigen Meilenstein in der Entwicklung von BAC. Während diese limitierte Serie ihren Weg zu ausgewählten Besitzern findet, richtet sich der Blick bereits auf die nächste Generation des BAC Mono.

In vielen Ländern ist das Fahrzeug bereits zugelassen. Im Laufe des Jahres 2026 wird der BAC Mono zudem auch in Deutschland die Straßenzulassung erhalten – ein weiterer Schritt für ein Fahrzeug, das konsequent neue Maßstäbe in Sachen Exklusivität, Fahrdynamik und Design setzt.

BAC BRIGGS
AUTOMOTIVE
COMPANY

Briggs Automotive Company (BAC) Ltd.
Unit 14, Compass Industrial Park
Spindus Road
Liverpool, L24 1YA | United Kingdom
T: +44 1514 86 87 87

www.bac-mono.com



1972 – DIE GEBURT EINES BIESTS

Es gibt Autos, die fahren. Und es gibt Autos, die erzählen Geschichten. Der De Tomaso Pantera gehört ganz klar zur zweiten Kategorie – laut, roh, unvernünftig – genau so, wie ein echtes Männerauto eben sein muss.



Und dann gibt es dieses herrlich absurde Detail, das den Charakter des Autos perfekt einfängt: In den Fahrzeugpapieren, unter der Ziffer U.1 04, steht sinngemäß die „Telefonnummer“ dieses Geräts. Und im Kleingedruckten taucht ein kleines „+100“ auf. Mehr Kommentar braucht das Thema Sound wirklich nicht.

Anfang der 70er, irgendwo zwischen amerikanischem Hubraum-Wahnsinn und italienischer Design-Eleganz, hatte Alejandro de Tomaso eine Idee, die heute noch nachhallt: Warum nicht das Beste aus beiden Welten kombinieren? Heraus kam ein Keil auf Rädern, gezeichnet von Tom Tjaarda bei Ghia – flach, breit, aggressiv – und angetrieben von einem ehrlichen, ungeschliffenen Ford Cleveland V8.

Kein filigraner Hochdrehzahl-Italiener. Sondern ein echtes Muscle-Car im Maßanzug. Für viele damals eine Provokation. Für andere ein Traum. Und für einige wenige: der Beginn einer lebenslangen Beziehung.

50 Jahre Treue – und ein bisschen Wahnsinn

Dieses Exemplar hat genau das erlebt. Über 50 Jahre in einer Hand – das ist keine Besitzdauer, das ist eine Ehe. Mit allen Höhen und Tiefen. Denn der originale V8 war alles, nur nicht langweilig. Wenn er lief, war die Welt in Ordnung. Wenn nicht, dann eben gar nicht. Ein

paar Motorschäden später hatte selbst der treueste Enthusiast irgendwann genug von dieser Art Nervenzickel. Die Entscheidung fiel nicht leicht, aber sie war konsequent: Der Pantera musste neu gedacht werden.

Spaghetti trifft Sauerkraut

Der Umbau war kein Schnellschuss, sondern ein Projekt mit Anspruch. Das neue Herz stammt aus einem BMW M5 – ein moderner V8, präzise, drehfreudig, brutal effizient. Verbaut wurde die komplette Motor-Getriebe-Einheit, aufgebaut und angepasst von einem Motorsport-Spezialisten, der wusste, was er tut. Der Motor bekam das volle Programm: eine Rennzündanlage, ein eigens abgestimmtes Abgassystem mit vier 100-Zellen-Katalysatoren, dazu eine Getriebeabstimmung, die der Leistung überhaupt erst gerecht wird. Offiziell spricht man von rund 400 PS – aber wer sich mit M-Technik auskennt, weiß: Diese Zahl ist eher höflich formuliert.





»» *Es bleibt kein Auge trocken,
wenn der startet.*

Josef Forster | F1 Automobile

Ein Körper, neu gedacht

Auch die Karosserie blieb nicht unangetastet. Hauben und Schweller wurden aus Carbon neu aufgebaut – leichter, schärfer, kompromissloser. Die Kotflügel hingegen blieben bewusst in Blech ausgeführt, als Verbeugung vor dem Original. Nach Abschluss aller Arbeiten bekam der Wagen eine aufwändige Lackierung, die das Ganze nicht wie einen Umbau wirken lässt, sondern wie eine Evolution.

Unter der Oberfläche geht es genauso konsequent weiter. Ein Doppeltank-System in Kombination mit einem zusätzlichen Catchtank sorgt dafür, dass der Motor immer bekommt, was er braucht – egal, wie hart er rangenommen wird. Das ist keine Spielerei, das ist Rennsport-DNA.

Wenn er startet, bleibt keiner cool

Und dann kommt der Moment, in dem der Schlüssel gedreht wird. Kein digitales Aufwachen, kein leises Surren. Sondern ein Start, der den Raum füllt. Der hängen bleibt. Der Respekt einfordert.

Auch Herr Foster von F1 Automobile, jemand, der seit fast drei Jahrzehnten mit Exoten und Hochleistungssportwagen arbeitet, bringt es auf den Punkt:

„Es bleibt kein Auge trocken, wenn der startet.“ Und wenn jemand mit dieser Erfahrung so etwas sagt, dann ist das keine Floskel.

Ein Auto, das keine Kompromisse kennt

Dieser Pantera ist kein Klassiker im klassischen Sinne mehr. Er ist auch kein Restomod für Puristen. Er ist etwas Eigenes. Eine Mischung aus Vergangenheit und Gegenwart, aus italienischer Leidenschaft und deutscher Präzision, aus Charakter und Konsequenz.

Ein Auto, das 50 Jahre Geschichte in sich trägt – und jetzt mehr denn je bereit ist, Neue zu schreiben. Wer das fühlen will, sollte nicht lange überlegen und den Weg zu F1 Automobile antreten.

Und ob er zu dir passt? Das klärt sich in dem einen Moment, in dem du den Startknopf drückst – und nicht mehr aufhören kannst zu grinsen.

www.f1-automobile.de



EMOTION

Bei uns steht das emotionale Erlebnis rund ums Fahrzeug im Mittelpunkt – wir wecken Leidenschaft und verbinden Menschen mit ihren automobilen Schätzen. Ihre Geschichte, Ihr Auto, Ihr Gefühl.

PASSION

PASSION

Unsere Leidenschaft gilt besonderen Fahrzeugen – vor allem AMG Youngtimern und klassischen Mercedes-Benz-Modellen. Wir leben diese Passion täglich durch handwerkliche Leidenschaft, Liebe zum Detail und respektvolle Pflege dieser automobilen Legenden.

EMOTION

PERFEKTION

Perfektion bedeutet bei uns kompromisslose Qualität und technisches Know-how – vom Wartungstermin bis zur Restauration, präzise ausgeführt für höchste Funktionalität und Langlebigkeit.

PERFEKTION

Lara's
G A R A G E

SECHS M-SL 500. EINE IDEE. UNENDLICH CHARAKTER.

Mechatronik ist einer dieser Namen, der in der Szene nicht mehr erklärt werden muss – weil er längst etwas auslöst. Nicht nur Anerkennung, sondern dieses kurze Innehalten bei denen, die wissen, was dahintersteht. Über Jahre hat sich das Unternehmen international einen Ruf aufgebaut, der weit über klassische Fahrzeugveredelung hinausgeht: eine Verbindung aus Rennsport-Atmosphäre, tief verwurzelter Klassiker-Liebe und dem Mut, Dinge neu zu denken, ohne sie zu entzaubern.

Das Ergebnis ist keine Sammlung von Projekten, sondern eine Haltung auf Rädern. Hier geht es nie nur um Technik oder Perfektion im Detail – sondern um dieses schwer greifbare Gefühl, wenn ein Auto plötzlich mehr erzählt als seine Spezifikation. Etwas, das zwischen Vergangenheit und Zukunft pendelt, ohne sich entscheiden zu müssen. Aus genau diesem Geist heraus ist die M-SL Reihe entstanden. International gedacht, mit klarer Werkstatt-DNA im Rücken und dem Anspruch, klassische

Automobilkultur nicht einzufrieren, sondern weiterrollen zu lassen. Kein nostalgischer Rückblick, kein Retro-Filter – eher ein selbstbewusster Schritt nach vorn, der vertraute Formen neu auflädt.

Und dann steht sie da: eine Linie aus sechs M-SL 500. Sechs Fahrzeuge, ein Gedanke – aber kein einziges davon gleich. Unterschiedliche Charaktere, unterschiedliche Stimmungen, unterschiedliche Interpretationen derselben Idee.

Die M-SL 500 Reihe selbst bewegt sich genau in diesem Spannungsfeld. Sie wirkt vertraut, fast beruhigend in ihrer klassischen Linie – und kippt im nächsten Moment in etwas völlig Gegenwärtiges. Diese Mischung aus Ruhe und Spannung macht ihren Reiz aus: kein lautes Statement, sondern ein dauerndes Untertönen von „könnte man auch anders sehen“. Sechs Fahrzeuge nebeneinander fühlen sich deshalb weniger wie eine Präsentation an, sondern eher wie ein Gespräch. Gleiche Sprache, aber sechs verschiedene Stimmen.



Sechs M-SL 500 stehen nebeneinander – und keine gleicht der anderen. Unterschiedliche Spezifikationen machen aus einer Linie kein Schema, sondern ein Statement über echte Individualität.

Und irgendwann bleibt der Blick an den Farben hängen – nicht weil sie etwas erklären, sondern weil sie etwas verändern:

Rocky Mountains Brown, Red Candy Pearl, Midnight Blue, Emerald Green, Signal Red oder Anthracite Grey.



Hier geht es nie nur um Technik oder Perfektion im Detail – sondern um dieses schwer greifbare Gefühl, wenn ein Auto plötzlich mehr erzählt als seine Spezifikation.



TECHNISCHE DATEN

Basismodell: W113 280 SL Pagode, **Motor:** 5,0-Liter-V8-Saugmotor M113
Leistung: 306 PS/460 Nm, **Getriebe:** Automatik, **Produktion:** 5 Fahrzeuge pro Jahr



Klassische Silhouette außen, New-Tech Denkweise darunter: Die M-SL 500 verbindet zeitlose Formensprache mit einem modernen, bewusst neu interpretierten Performance-Gefühl.

Am Ende bleibt genau dieses Gefühl: Hier wird nicht einfach eine Reihe gebaut – hier wird eine Idee in sechs Richtungen gleichzeitig weitergedacht. Und genau das macht die M-SL 500 Reihe so spannend: vertraut im ersten Blick, überraschend im Detail, und nie wirklich fertig erzählt.

Wer tiefer eintauchen will, merkt schnell: Das ist kein Konzept zum schnellen Durchscrollen, sondern eines, das sich erst beim genaueren Hinsehen entfaltet – mit jeder Variante, jedem Detail, jeder Interpretation ein Stück mehr.

www.mechatronik.de

www.instagram.de/mechatronik





RESTOMODS ENTDECKEN. GESCHICHTEN ERLEBEN.

Auf The-Power-Pit.com dreht sich alles um außergewöhnliche Restomods und die Menschen dahinter. Entdecke faszinierende Projekte, kreative Builds und die Geschichten von Machern, die klassische Fahrzeuge mit moderner Technik neu interpretieren.

Lass dich inspirieren und tauche jetzt in die spannendsten Artikel der Restomod-Szene ein!

- » [The-Power-Pit.com](https://www.the-power-pit.com)
- » www.instagram.com/powerpit.magazin



© ChatGPT

Nicht die hellste Kerze auf dem Kuchen?

LED statt Kerze ist der erste Schritt – gern alt aussehen, aber nicht nix sehen. LED-Nachrüstung für die meisten Mercedes Old- & Youngtimer.

Legal, rückrüstbar, sichtbar besser.

Preis: 250 €

Pauschal inkl. Einbau
und fachgerechter
Einstellung

**Jetzt Termin sichern und endlich
sehen und gesehen werden!**

KONTAKT:

- » **Lara's Garage GmbH & Co. KG**
- » Bonholzstraße 2/2, 71111 Waldenbuch
- » +49 (0) 7157 989 27 63 » [LARAS-GARAGE.COM](https://www.laras-garage.com)



Mit einem Lotus Evora GTE mit Le-Mans-Historie aus dem Jahr 2011 nimmt Prof. Wolfgang Henseler erfolgreich an den Le Mans Classics teil und knüpft damit an die besondere Rennsporttradition dieses Fahrzeugs an. Lesen Sie das spannende Interview, um mehr über das Fahrzeug und das Rennen zu erfahren.

LEGENDS OF LE MANS LOTUS EVORA GTE

The Road to Le Mans



Interview

Jürgen Preuß
Professor Wolfgang Henseler

Fotos:

Legends of Le Mans

Du bist schon lange im Motorsport unterwegs – das merkt man sofort an deiner Begeisterung. Was hat dich ursprünglich dazu motiviert, Rennen zu fahren? Gab es vielleicht schon früh so etwas wie einen großen Traum – vielleicht sogar Le Mans?

Professor Wolfgang Henseler: Ich war schon seit meiner Kindheit Motorsport begeistert. Aber es hat sehr lange gedauert von der Carrera-Bahn auf die echte Rennstrecke zu kommen. Beginnend im Kartsport – allerdings war ich da bereits Anfang 50, also keine Aussicht auf ein Formel 1 Engagement – über den Peugeot Spyder Cup als Einstieg in den echten Motorrennsport mit Mitte 50, dann zu historischen Rennwagen bis hin zu einem aktuellen Lotus Emira GT4. Ab 18 war ich quasi jeden Sommer beim Oldtimer Grand Prix am Nürburgring und träumte immer davon, da einmal mitfahren zu können. Allerdings musste ich noch ein wenig arbeiten bis mir die finanziellen Mittel zur Verfügung standen. In diesem Jahr sind die Teilnahme an der Le Mans Classic und den Legends of Le Mans, Goodwood Revival und mit meinem Lotus 18 die Starts bei der HGPCA Serie sicherlich die Highlights. Ein Traum/Ziel wäre dann als nächstes noch die Teilnahme am Monaco Historie GP.

Jürgen Preuß: Man merkt, wie früh diese Faszination begonnen hat. Gab es denn einen ganz bestimmten Moment, der dich endgültig überzeugt hat, selbst aktiv in den Rennsport einzusteigen?

WH: Mein Vater war schon immer Auto begeistert und das erste Foto von mir am Steuer zeigte mich als als Zweijährigen hinter dem Steuer von unserem damaligen Kadett stehe. Le Mans, Monaco, die Formel 1 oder das Indy 500 faszinierten mich solange ich denken kann. Der Geruch von Rizinusöl und die kreischenden Motoren der Rennwagen im alten Fahrerlager des Nürburgrings fand ich schon immer einfach nur geil.

JP: Kommen wir zu deinem aktuellen Fahrzeug – eine spannende Wahl. Was hat dich dazu bewegt, dich genau für dieses Auto zu entscheiden? Und war es vielleicht schon Teil deiner Sammlung?

WH: Den Lotus Evora GTE hatte ich während Corona im Internet bei wirewheels.com gesehen und ihn unmittelbar danach erworben. Das Auto hat eine tolle Historie mit dem Le Mans Rennen, der Teilnahme an der Le Mans World Series in 2011 und der American Le Mans Series in 2012. Als Lotus Enthusiast passte das Fahrzeug also genau in meine Lotus-Sammlung. Es gibt übrigens ein tolles Video von Lotus auf Youtube über die Entstehungsgeschichte des Autos – Lotus – The Road to Le Mans. Unbedingt sehenswert, da das ganze Fahrzeug innerhalb von NUR vier Monaten entstanden ist, eigentlich kaum vorstellbar.

JP: Gerade bei Rennfahrzeugen ist die Balance entscheidend: Welche Rolle spielen für dich Performance und Zuverlässigkeit bei dieser Wahl?

WH: Performance und Zuverlässigkeit sind die beiden Key-Komponenten, wenn man im Rennsport erfolgreich sein will. Egal ob Formel 1, historischer oder moderner Motorsport zählen die Balance of Performance sowie das sichere Ankommen am Ende eines Rennens, zu den beiden Kernfaktoren, mit denen man Rennen gewinnt. Es heißt nicht umsonst „To finish first – you have to finish first!“.

JP: Und Hand aufs Herz – spielt auch der Stil eine Rolle? Das Auge fährt ja bekanntlich mit.

WH: Sicherlich auch. Beim einem Lotus spielen Aussehen, Performance und Gewicht schon immer eine zentrale Rolle. Und wenn der Lotus dann noch in der wohl bekanntesten Farbgebung „Black&Gold“ daher kommt, dann ist das schon ein Statement. Zudem ist der Lotus Evora GTE extrem breit und vom Erscheinungsbild her ästhetisch einfach sehr gut ausbalanciert. Du merkst es bei jedem Rennen, dass die Besucher, Zuschauer, Veranstalter und die Presse das Auto und dessen Sound lieben.

JP: Wenn man auf die Rennpraxis schaut – was sind aus deiner Sicht die größten Herausforderungen am Rennwochenende?

WH: Nun ja, der Lotus ist aus dem Jahr 2011 und in der Legends of Le Mans Rennserie damit eines der ältesten Fahrzeuge (Anm.: Die LOLM Serie lässt Fahrzeuge in der GTE Klasse von 2011 bis 2020 zu). Deshalb spielt



**Es heißt nicht umsonst
„To finish first – you have to finish first!“**

vor allem die Technik eine wichtige Rolle, sprich hält immer alles am Rennwochenende. Vor allem die originale Elektronik ist schon eine Herausforderung. Da gibt es wenig detaillierte Infos drüber, was die Entwickler von Cosworth in 2011 in die ECUs alles hineinprogrammiert haben. Das bedeutet viel Try & Error für mein Team, um das Auto optimal vorzubereiten und während des Rennens relevante Daten sammeln und nutzen zu können.

JP: Das klingt nach echter Teamarbeit. Wie eng bist du in die Arbeit mit den Mechanikern eingebunden?

WH: Ich habe mit Komo-Tec das perfekte Team für das Auto. Die haben extrem viel Lotus Erfahrung. Allerdings waren sie bei diesem speziellen Fahrzeug selbst überrascht, was Lotus in 2011 alles bei diesem Auto anders gemacht hat, als beispielsweise einem Lotus Evora GT4 Rennwagen. Beim Lotus Evora GTE ist wirklich alles sehr speziell auf das 24h Rennen in Le Mans hin entwickelt worden. Und da ist jedes Bit und Byte anders.

JP: Nach den Tests geht es ja oft in die Feinabstimmung. Welche Anpassungen habt ihr konkret vorgenommen?

WH: Nach dem zweitägigen Test im März in Paul Ricard gab es noch einige kleine Anpassungen bezüglich des Schaltverhaltens. Ansonsten wurde alles routinemäßig durchgeschaut und rennvorbereitet bevor es zum Saisonauftakt nach Imola zur WEC ging.

JP: Und wenn im Rennen selbst etwas Unvorhergesehenes passiert – wie reagiert ihr darauf? Wie groß ist dein Team eigentlich?

WH: (Lacht) Die versuchen wir unkonventionell, schnell, pragmatisch und professionell zu lösen, wie professionelle Rennteams eben. Unsere Daten aus dem Auto

gehen auch nach Indien, wo Entwickler die Mappings analysieren, optimieren und uns wieder zurückspielen, damit wir sie wieder aufs Auto laden können. Das Team vor Ort ist sehr klein, das sind nur zwei Leute neben mir. Ein Teamchef, der gleichzeitig Dateningenieur ist und ein Chefmechaniker, der alles außer Daten rund ums Auto macht. Ein extrem professionelles und mega kompetentes Team.

JP: Die Vorbereitung scheint enorm wichtig zu sein. Wie intensiv ist denn die Testphase vor einem Rennen?

WH: Meistens wird am Anfang der Saison getestet, um zu schauen, dass alles passt und man sich als Fahrer im Auto wohlfühlt. Da gibt es immer eine Menge an Kleinigkeiten, um die Performance des Autos und Fahrers zu optimieren. Mit dem Lotus Evora GTE waren wir mit dem Team und Peter Auto im März zwei Tage in Paul Ricard testen, was ungeheuer wichtig war, um möglichst viele Daten vom Auto zu bekommen und zu schauen, dass nach der langen Standphase und des gründlichen Refreshs des Autos alles funktioniert. Wir haben viele Mappings ausprobiert, geschaut ob die Motortemperatur passt, Schaltschemen verbessert, den Benzinverbrauch gemessen, Aerodynamik verändert uvm.

JP: Und welche dieser Erkenntnisse waren am Ende besonders entscheidend?

WH: Erst einmal die gesammelten Daten und unterschiedlichen Mappings. So ein Test- und Einstelltag ist immer wichtig, um Daten zu sammeln, Dinge auszuprobieren und zu optimieren. Veränderungen an der Aero, Balance etc. vorzunehmen und Fahrer und Team aufeinander abzustimmen. Vor allem bei etwas älteren Fahrzeugen, wie dem Lotus Evora GTE müssen sehr viele Details fein getuned werden. Alleine die Anpassungen an der Aero haben uns über 18 km/h an Endgeschwindigkeit gebracht.

JP: Gerade in so einem intensiven Umfeld spielt Vertrauen sicher eine große Rolle. Wie wichtig ist das Vertrauen innerhalb des Teams für dich persönlich?

WH: Es ist sehr wichtig, da du in einem Auto sitzt, mit dem du dich immer am Extrem bewegst und da benötigst du entsprechendes Vertrauen ins Team, das dein Auto vorbereitet und natürlich ins Auto, dass alles hält und funktioniert. Ich habe aus diesem Grund ein Team gewechselt, bei dem genau das nicht der Fall war und ich am Nürburgring mit meinem Lotus Eleven eingeschlagen bin. Das willst du nicht haben.

JP: Das zeigt, wie entscheidend die Basis abseits der Strecke ist. Wie bereitest du dich denn körperlich und mental auf ein Rennen vor?

WH: Die wichtigsten Trainings für mich sind Kartfahren, Joggen und Motorsport spezifische Trainingseinheiten z.B. zum gezielten Stärken der Hals- und Beinmuskulatur. Aber auch Reaktionstrainings und Multitasking-Übungen, bei denen ich versuche die Komplexität, die während eines Rennens vorkommt, beherrschbar zu machen. Essentechnisch viel Fisch, Pasta, Reis und leckeres Gemüse. Ich esse sehr gerne italienisch oder japanisch.

JP: Gibt es vor dem Start auch Rituale oder Routinen, die dir helfen, in den richtigen Fokus zu kommen?

WH: Eigentlich nicht. Vielleicht, dass ich immer einen Löffel Nutella als Energiespender esse bevor ich ins Auto steige. Ansonsten im Auto sitzend, mögliche Startvarianten mental durchspiele sowie die Rennstrecke im Kopf noch einmal abfahre.

JP: Nutella als Rennstrategie – das hat man auch nicht alle Tage. Wenn wir ins Rennen selbst gehen: Was war bisher dein intensivster Moment auf der Strecke?

WH: In Imola, in der dritten Runde als ich einen LMP2 überholen konnte. Vorher konnte ich ja bereits in Runde eins den schnellen Aston Martin Vantage GTE (Baujahr 2020) ausbremsen und vorbeiziehen, aber ein LMP2 mit einem GTE zu überholen ist schon ein besonderes Schmankerl. Die sind ja nicht in meiner Klasse, sondern als Prototyp in einer sehr viel schnelleren Klasse und da freut man sich

natürlich schon, wenn man beim Anbremsen oder in den schnellen Kurven so ein Auto überholen kann. Meist kommen sie auf den Geraden aufgrund der höheren Endgeschwindigkeit aber wieder an dich ran oder wieder vorbei. Dann geht das Ganze in der nächsten Runde von vorne los.

JP: Das klingt nach einem enormen Adrenalinlevel. Wie verändert sich dabei dein Gefühl für Zeit und Geschwindigkeit während eines Rennens?

WH: Leider haben wir keine Klimaanlage im Auto, was wie in Imola dazu führt, dass du bei der Quali oder Rennen schnell Temperaturen von über 45° Grad im Auto hast. Das bedeutet vorher viel Trinken, Magnesium und Elektrolyte nehmen. Im Rennen ist das Adrenalin so hoch, da merkst du nichts – da bist du so auf deine Bremspunkte, dein Rennumfeld und den Boxenfunk fokussiert, das du wie im Tunnel unterwegs bist.

JP: Viele stellen sich vor, dass sich mit der Zeit eine gewisse Routine einstellt. Wird das Fahren irgendwann „automatisch“, sodass du dich stärker auf die Strategie konzentrieren kannst?

WH: Schön wäre es, aber auch im Rennen verändert sich von Runde zu Runde vieles. Die Reifen bauen langsam ab. Dann hast du kein Renn-ABS oder sonstige elektronische Helferlein, so wie in den modernen Rennautos, Kieselsteine liegen auf einmal in einer Kurve weil einer durchs Kiesbett gerattert ist und sich dein Grip-Niveau verändert, eventuell Öl, oder wie in Imola, wo auf einmal ein springendes Rad, welches ein LMP1 verloren hatte, dir vor der Nase rumspringt.

JP: Das zeigt, wie unberechenbar Motorsport sein kann. Gibt es eine Situation, die dir besonders im Gedächtnis geblieben ist?

WH: In Imola eine Szene in der Quali, als mich vor der Tosa Kurve ein LMP1 überholt hat und sich überschätzte und unmittelbar vor mir drehte. Das war echt knapp. Kann man sich auf Instagram anschauen. Und beim zweiten Rennen, in der Startaufstellung stehend, fährt mir ein LMP2, der in seine Startbox wollte, einfach hinten ins Auto – ohne Worte diese Gentlemen Driver. Im Rennen dann meine schon erwähnten Überholvorhänge.





Erfolg ist für mich, wenn ich es schaffe aufs Treppchen zu kommen.

JP: Wenn wir auf das Thema Erfolg schauen: Was bedeutet ein erfolgreiches Rennen für dich persönlich?

WH: Erfolg ist für mich, wenn ich es schaffe aufs Treppchen zu kommen. Und dann ein extremes Glücksgefühl (sehr viele Glückshormone) und Vorfreude auf das Podium, den Pokal und natürlich den Champagner. Und gemeinsam mit dem Team und den Zuschauern den Erfolg zu teilen/feiern.

JP: Und wie siehst du das Verhältnis zwischen Ergebnis und Leistung: Zählt für dich mehr die Platzierung – oder ein fehlerfreies Rennen?

WH: Hängt nicht beides zusammen? Ich glaube, es gibt nichts Frustrierenderes für einen Rennfahrer, wenn er nicht ins Ziel kommt und fehlerfrei bist du eh bei keinem Rennen. Wenn der Fehler natürlich dazu

führt, dass du Plätze verlierst, dann tut es weh und du knabberst natürlich noch ein paar Tage daran und versuchst aus dem Fehler zu lernen.

JP: Zum Schluss noch ein Blick zurück – und nach vorn: Worauf bist du in deiner bisherigen Karriere besonders stolz? Und welche Ziele hast du noch?

WH: Auf den GT-Meistertitel im Lotus Cup Europe 2024 im neuen Lotus Emira GT4 und meinem völlig überraschenden dritten Platz bei meinem ersten Start in Goodwood, mit meinem kurz zuvor erworbenen und bis dahin noch nie gefahrenen Lotus 23C beim Goodwood Revival 2025. Das war schon mega.

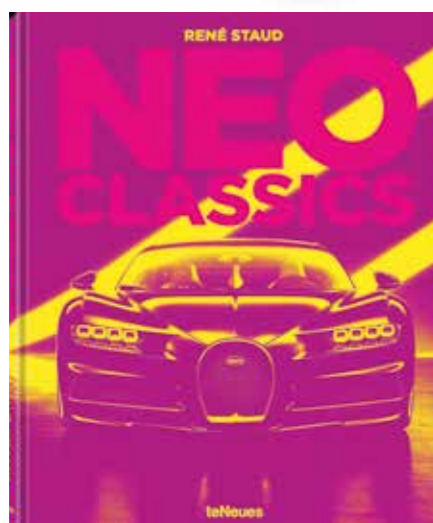
JP: Danke für diese inspirierenden Einblicke – und viel Erfolg auf deinem weiteren Weg, vielleicht ja schon bald in Monaco.



Prof. Wolfgang Henseler

DIGITALE TRANSFORMATION - Umdenken, Neudenken, Vordenken.

Prof. Wolfgang Henseler ist ein führender Experte für kreative Technologie, digitale Transformation und nutzerzentrierte Geschäftsmodelle. Als Gründer von SENSORY-MINDS und Professor für Intermediales Design verbindet er wissenschaftliche Tiefe mit unternehmerischer Relevanz. Mit seinem einzigartigen Mix aus Wissenschaft, Design und Strategie inspiriert er Unternehmen dazu, Technologie mit Empathie zu verbinden. Buchen Sie Prof. Henseler für frische Impulse an der Schnittstelle von Kreativität, Technologie und unternehmerischer Zukunft.



Neo Classics nicht nur ein Buch über Autos. Es ist ein Buch über Licht, Form und Perfektion.

DIE KUNST, LICHT IN GESCHWINDIGKEIT ZU VERWANDELN

René, wenn man heute deinen Namen hört, denkt man sofort an ikonische Autofotografie. Aber das war ja ein Weg, der lange vor Neo Classics begonnen hat. Schon früh hast du angefangen, dich intensiv mit Licht auseinanderzusetzen – nicht einfach als Mittel zum Zweck, sondern als zentrales Gestaltungselement. Über Jahre hinweg hast du ein eigenes Lichtsystem entwickelt, das dir erlaubt, Fahrzeuge präzise zu modellieren und ihre Formen bewusst herauszuarbeiten. Diese Herangehensweise hat deine Bildsprache geprägt und dich international bekannt gemacht – und genau dieses Verständnis von Licht findet sich natürlich auch in diesem Buch wieder.

Jürgen Preuß: René, ich sag's dir direkt: Dieses Buch ist kein normales Fotobuch. Man schlägt es auf – und wird sofort reingezogen. Und das liegt für mich vor allem an deinem Licht. Das ist nicht Fotografie, das ist Inszenierung.

René Staud: Das freut mich total, dass du das so wahrnimmst. Für mich war Licht immer das Entscheidende. Technik, Kamera – alles wichtig, klar. Aber das Licht formt das Auto. Es zeigt die Linien, die Spannung, die Seele.

Jürgen: Genau das meine ich. Deine Bilder wirken nicht wie „abgelichtet“. Die sehen aus, als ob du die Autos Stück für Stück aus dem Dunkel herausarbeitest.

René: Ja, das ist tatsächlich der Ansatz. Ich wollte weg von zufälligen Reflexionen oder klassischer Studiofotografie. Ich wollte Kontrolle. Und daraus hat sich über die Jahre mein eigenes System entwickelt.

Jürgen: Und das merkt man. Gerade bei diesen Hypercars im Buch – die stehen da wie Skulpturen. Fast schon surreal, aber trotzdem total greifbar.

René: Weil das Licht die Form erzählt. Diese Autos sind ja extrem durchdesignt. Wenn du das falsch beleuchtest, verlierst du alles. Wenn du es richtig machst, passiert genau das Gegenteil.

Jürgen: Dann entsteht plötzlich Ruhe. Und das finde ich spannend: Obwohl das alles Hochleistungsmaschinen sind, wirken viele deiner Bilder fast meditativ.

René: Das ist ein schönes Wort dafür. Ich wollte nie dieses laute „Supercar-Poster“-Gefühl. Lieber Spannung durch Reduktion.

Jürgen: Und das funktioniert sehr gut. Man bleibt hängen. Ich hab mich mehrfach dabei erwisch, dass ich einfach minutenlang auf eine Seite starre.

René: (lacht) Das ist das beste Feedback überhaupt.

Jürgen: Was ich auch stark finde: Du nennst sie „Neo Classics“. Also Autos, die heute schon Klassiker sind. Und durch dein Licht bekommen die nochmal eine ganz andere Zeitlosigkeit.

René: Genau das war die Idee. Diese Fahrzeuge sind nicht nur schnell oder selten – sie haben Charakter. Und ich wollte sie so zeigen, dass sie auch in 20, 30 Jahren noch genauso wirken.

Jürgen: Weißt du, was hängen von dem Buch bleibt? Nicht nur die Autos. Sondern dein besonderer Blick darauf.

René: Das bedeutet mir viel.

Jürgen: Mein Fazit ist ganz einfach: Neo Classics nicht nur ein Buch über Autos. Es ist ein Buch über Licht, Form und Perfektion. Ich danke dir für das Gespräch!

René: Gerne wieder!



Wer jetzt Lust bekommen hat, sich dieses besondere Werk nach Hause zu holen: Es gibt die Möglichkeit, ein von René Staud signiertes Exemplar von Neo Classics zu erwerben. Für sich selbst oder als Geschenk für einen Autofan. Den hat sicher jeder in der Familie.

renestaudgallery.com

IGOR PANITZ – IMMER AUF DER SUCHE NACH DEM BESONDEREN LICHT

Igor Panitz ist keiner, der sich mit „ganz okay“ zufriedengibt. Seit seinen Anfängen 1990 im eigenen Studio in Echterdingen dreht sich bei ihm alles um Licht, Stimmung und das richtige Gefühl im Bild. Damals noch klassisch unterwegs mit Stills und People für den Mittelstand – sauber, klar, zuverlässig. Aber schon da: der Blick fürs Besondere.

Der große Shift kommt 2005, als er in die Automotive-Fotografie einsteigt. Plötzlich stehen internationale Marken auf dem Zettel – Acura, Audi, BMW, Mercedes, Porsche und viele mehr. Kampagnen, Launches, Kalenderproduktionen: Panitz bildet Autos nicht einfach ab, er setzt sie in Szene wie Charaktere in einem Film.



Igor Panitz
www.igorpanitz.com





Immer mit starkem Bezug zur Location, meistens urban,
oft rau, immer präzise im Licht.



**Fotogravuren –
Bilder mit außergewöhnlicher Tonwerttiefe
und hoher Detailgenauigkeit**

2009 gründet er das Traffic-Studio in Filderstadt. Von hier aus entstehen Projekte rund um die Welt – London, New York, Turin, Spanien. Und trotzdem bleibt sein Fokus erstaunlich konstant: das perfekte Licht, der richtige Moment, die Spannung zwischen Technik und Emotion.

Seit 2023 schlägt Panitz ein neues Kapitel auf. Weg vom rein kommerziellen Auftrag, hin zur freien, künstlerischen Arbeit. Analog, Schwarzweiß, reduziert. Und mit einem besonderen Hang zur Fotogravur – ein fast vergessenes Druckverfahren, das seinen Bildern eine weiche, samtige Tiefe gibt.

Connectivity II

Analogue Photograph, Hand Pulled Gravure Plate, Manhattan 2019



Stranded

Analogue Photograph,
Hand Pulled Gravure
Plate, California 2008



Stuttgart Main Station

Analogue Photograph –
Hand Pulled Gravure Plate,
Stuttgart 2024

MOTOR IN DER MITTE? FÜR ENZO ERST EINMAL UNVORSTELLBAR.



Ein Ferrari lebt lange von einer klaren Idee: Kraft nach vorn, Kontrolle über die Vorderachse, ein V12 als stolzes Herz an gewohnter Stelle. So ist die Welt in Maranello gebaut – elegant, laut, kompromisslos. Und genau deshalb wirkt der Gedanke eines Motors in der Mitte zunächst wie ein technischer Fremdkörper.

Für Enzo Ferrari ist der Mittelmotor lange kein Fortschritt, sondern ein Bruch mit der Tradition. Ein Sportwagen soll Charakter haben, aber bitte nicht die Architektur verlieren, die ihn definiert. „Pferde ziehen vorne“, lautet sinngemäß seine Haltung – warum also den Antrieb dorthin verschieben, wo er sich der direkten Kontrolle entzieht?

Doch die Rennstrecke diskutiert nicht. Sie rechnet. Und sie gewinnt. Konkurrenz aus England und Deutschland zeigt längst, dass Balance und Gewichtsverteilung entscheidender werden als reine Motorleistung. Der Druck wächst, und selbst in Maranello beginnt sich etwas zu verschieben.

Der Ferrari 250 LM ist genau dieses Ergebnis eines inneren Richtungswechsels. Noch offiziell GT, aber technisch bereits ein Grenzgänger. Der 3,3-Liter-V12 rückt hinter den Fahrer, die Gewichtsverteilung wird neu definiert, und plötzlich fühlt sich das Auto nicht mehr wie ein klassischer Ferrari an – sondern wie ein



Blick in die Zukunft. Stabiler bei hohen Geschwindigkeiten, präziser in schnellen Kurven, kompromisslos auf Langstrecke.

Was anfangs undenkbar war, beginnt zu funktionieren. Und genau darin liegt die Ironie dieses Kapitels: Der Mittelmotor setzt sich nicht gegen Ferrari durch, sondern innerhalb von Ferrari. Le Mans, Reims, Monza – der 250 LM zeigt, dass die neue Architektur nicht Theorie ist, sondern Siegpotenzial. Damit wird er zum Übergangsmodell einer ganzen Ära. Kein reiner GT mehr, kein reiner Prototyp – sondern eine Brücke zwischen Welten.

Diese Brücke wird heute im Maßstab 1:18 festgehalten. CMC verwandelt genau diesen Moment in ein mechanisches Kunstwerk: den CMC Ferrari 250 LM Reims Sieger 1964. Jede Linie, jede Schraube, jede funktionale Mechanik erzählt von diesem Umbruch – von einer Zeit, in der „Mitte“ plötzlich Sinn machte, auch wenn sie einst unvorstellbar war.

www.premium-gadgets.de

Unser Anspruch:
**Sonderwünsche
erfüllen**

DEKRA Änderungsabnahme

Wir unterstützen Sie von der Planung über die erforderlichen Änderungsabnahmen bis zur Eintragung im Fahrzeugschein.

Alle Dienstleistungen finden Sie unter
dekra.de/tuning

