

THE POWER PIT

CRAFTED MOBILITY. GENUINE SOUL.



THE POWER PIT, VOLUME 3

Wir starten durch – und offenbar haben wir damit einen Nerv getroffen.



Fotografie: Maxie Saier

Die Resonanz der letzten Wochen zeigt uns: Die Idee einer Community, die sich über Kompetenzaustausch definiert statt über bloße Selbstdarstellung, funktioniert. Genau diesen Anspruch löst auch Volume 3 ein: vollgepackt mit aktuellen, hochinteressanten Fahrzeugen, die zeigen, wohin sich die Szene bewegt.

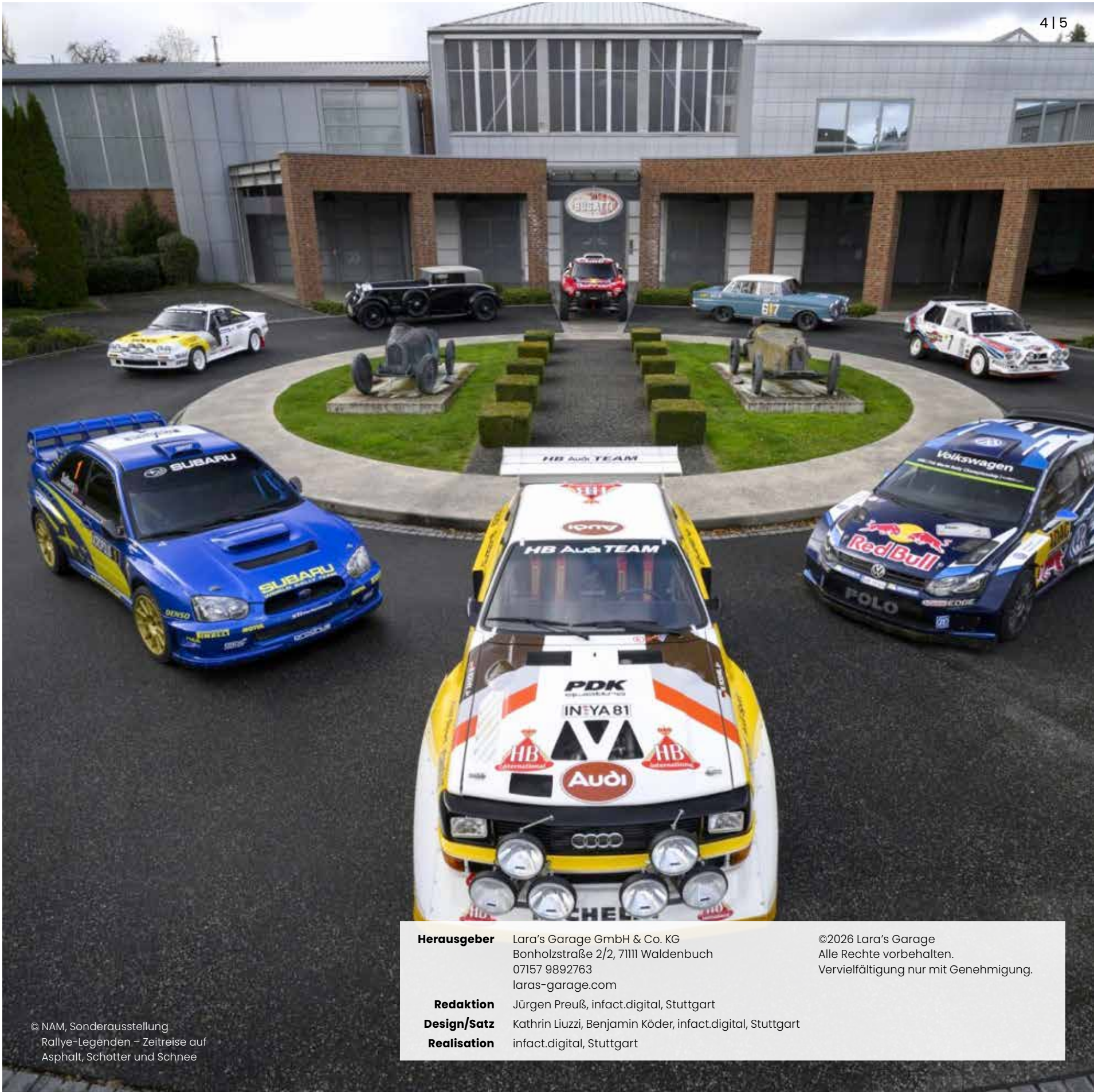
Denn unsere Begeisterung für den „Build“ hört eben nicht auf, wenn der Schraubenschlüssel weggelegt wird. Ein besonderes Fahrzeug ist erst dann wirklich fertig, wenn es sicher auf die Straße kommt – zugelassen, geprüft, kompetent versichert. Genau hier zeigt sich, warum uns die Partnerschaft mit der DEKRA und der OCC so wichtig ist: Zwei Partner, die nicht in Vorschriften denken, sondern in Lösungen. Unterstützend, fördernd, mit persönlichem Kontakt statt Formularen. So, wie wir uns Zusammenarbeit vorstellen.

Die vielen Gespräche und Kontakte der letzten Wochen haben uns gezeigt, wie viel Substanz in dieser Community steckt, und wir sind überzeugt, dass daraus noch einiges für unsere gemeinsame Leidenschaft für besondere Fahrzeuge entstehen wird.

Aber genug der Vorrede: Jetzt wünschen wir vor allem viel Freude mit den Inhalten von Volume 3. Und wer Ideen, Anregungen oder einfach ein besonderes Fahrzeug im Kopf hat: Wir haben ein offenes Ohr!

Euer Michael und Jürgen

HWA EVO.R	6
Der stille Gigant will laut werden	
Nationales Automuseum – The Loh Collection	14
Der Bildungscampus des Nationalen Automuseums	
Laurents Hörr	20
Auf dem schnellsten Weg zum Hypercar	
Lara’s Garage	24
Ein Neuaufbau wie er sein soll	
DEKRA	24
The Power Pit – Know-How	
AMG GT	30
WOW 8 – Kann ein AMG elektrisch sein?	
James Bond Cars	34
No Time to Crash	
Aston Martin DBG4 Continuation	40
You only race twice	
Rennschmiede Pforzheim	44
Einmal Rennschmiede. Für immer dabei.	
RUF Bergmeister	48
Der Berg ruft zurück	
AC Cobra	54
Gestern war heute noch morgen.	
Kaffeemaschine Motorcycles	62
Espresso, Eisen, Italophilie.	
Ein Interview mit Karl Wendlinger	68
Frank Schwaibold und Karl Wendlinger	



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	
Design/Satz	Kathrin Liuzzi, Benjamin Köder, infact.digital, Stuttgart	
Realisation	infact.digital, Stuttgart	

DER STILLE GIGANT WILL LAUT WERDEN: HWA EVO.R

Als der straßenzugelassene HWA EVO im Rahmen seines Erprobungsprogramms zum ersten Mal über die Grüne Hölle gejagt wurde, passierte etwas, das auf keinem Datenblatt steht: Die Leute, die dieses Auto gebaut hatten, sahen es fahren. Und sie wollten es nicht mehr hergeben. Der HWA EVO.R war geboren, lange bevor er einen Namen hatte.

Um diesen Schritt zu verstehen, muss man wissen, wer HWA ist. Seit 1998, gegründet von Hans Werner Aufrecht, einem der beiden Namensgeber von AMG, hat das Unternehmen aus Affalterbach fast drei Jahrzehnte lang anderen zum Sieg verholfen: elf Fahrertitel, über 180 Siege in der DTM seit 1988. Die Rennwagen, die Mercedes ins Ziel brachten, wurden hier gebaut und betreut. Nur: Auf dem Auto stand nie HWA. Der talentierteste Teamkollege, den keiner kannte.

Mit dem HWA EVO änderte sich das. Kein Restomod, sondern eine Neukonstruktion, die dem Mercedes-Benz 190E 2.5-16 Evo II Form und Seele lässt, technisch aber bei null anfängt: neues Chassis, Carbon, Aluminium, kompromisslos auf Performance ausgelegt. Und dann der nächste, ganz logische Gedanke: Wenn wir schon ein eigenes Auto bauen, warum nicht auch damit ins Rennen gehen?

„Der Schritt vom EVO zur Rennversion war eine natürliche Entscheidung, aber auch eine technische Herausforderung“,

bringt es HWA-CTO Gordian von Schöning auf den Punkt. Ein Satz, hinter dem Monate harter Arbeit stecken und die Selbstverständlichkeit einer Idee, die einfach richtig ist.

Für CEO Martin Marx ist es dabei keine Kalkulation, sondern ein Gefühl: Die Nürburgring-Nordschleife sei für HWA nach über 25 Jahren im Spitzenmotorsport längst „wie ein zweites Zuhause“. Endlich mit einem eigenen Auto dort anzutreten, war kein Marketing-Move, sondern eine offene Rechnung mit der eigenen Geschichte.

Eine Legende auf dem Weg zur Legende

Wer denkt, der Weg vom EVO zum EVO.R sei eine Frage von Sportauspuff und Aufklebern, hat HWA nicht verstanden. Hier wurde nichts kosmetisch verschärft, sondern neu gedacht: verbreiterte Radläufe, eine überarbeitete Fronthaube mit NACA-Lufteinlässen, Polycarbonat statt Glas, abnehmbare vorderen Türen für Blitz-Fahrerwechsel.



Eigens entwickelte, gewichtsoptimierte RONAL-Rennfelgen sorgen dafür, dass Gramm da verschwinden, wo sie am meisten wehtun. Unter der Haube: ein hauseigener 3,0-Liter-V6-Biturbo mit rund 560 PS und 670 Nm, geregelt über ein Bosch-Motorsport-Steuergerät, verbunden mit einem sequenziellen Sechsganggetriebe. Ein sechsfach verstellbares Rennfahrwerk von KW und H&R sowie Bremsen von AP Racing geben Vertrauen, bewusst so austariert, dass auch ambitionierte Amateure das Potenzial abrufen können. Verstärktes Monocoque, FIA-homologierter Käfig, Sicherheitstank: Der EVO.R ist gnadenlos ernst gemeint.

Auch technisch blieb nichts dem Zufall überlassen: Die Basis bleibe zwar der EVO, so von Schöning, doch sei jede Komponente konsequent auf die Anforderungen der Rennstrecke zugeschnitten worden. Schon bei den ersten Testfahrten sei sofort klar gewesen, dass das Auto genau das leiste, was man sich vorgestellt hatte.

Wie sich das am Lenkrad anfühlt, weiß niemand besser als Luca Ludwig, der mit dem EVO.R in die Fußstapfen seines Vaters Klaus Ludwig tritt. Im Vergleich zum GT3 bewege sich im EVO.R spürbar mehr, erklärte er nach einem der ersten Renneinsätze. Wer damit wirklich schnell sein wolle, brauche schon „Eier“. Kein Understatement, sondern echte Wertschätzung für ein Auto mit Charakter: Schon in schnellen Passagen sei enormes Potenzial spürbar gewesen, und das Team habe an diesem Tag extrem viel gelernt.

Genauso wichtig war Ludwig dabei der Mut hinter dem Projekt: Die gestiegene Aufmerksamkeit, vor Ort wie online, sei ihm deutlich aufgefallen. Angesichts der Arbeit dahinter empfinde er es als bemerkenswert mutig, dass HWA diesen Schritt samt der nötigen Investition überhaupt gegangen sei. Vor dem Rennen blieb er dabei bodenständig statt großspurig: Er rechnete realistisch mit dem Mittelfeld, hoffte bei sauberem Verlauf aber auf einen Top-30-Platz und ein Klassenpodest.

Die Nacht, die alles bestätigte

Ursprünglich sollten zwei Autos reichen. Doch das Interesse war so groß, dass ein drittes Fahrzeug dazukam. Im HWA EVO.R mit der Startnummer 62 teilten sich gleich drei Männer mit klangvollem DTM-Nachnamen ein Cockpit: Sebastian Asch, Luca Ludwig und Markus Winkelhock, gemeinsam mit Stammfahrer Adam Adelson. Asch und Ludwig sind die Söhne der Mercedes-Tourenwagen-Legenden Roland Asch und Klaus Ludwig, die einst selbst im 190E Evo II gegeneinander um DTM-Titel kämpften, und die, bevor ihre Söhne überhaupt ans Steuer durften, schon in die Entwicklung des Straßen-EVO eingebunden waren. Kein Zufall, sondern eine Verbeugung vor der eigenen Vergangenheit: die Rivalität von einst, jetzt Teamwork in derselben Fahrerkabine.



**Das gesamte Wochenende
waren alle mit Leib und Seele
bei diesem Projekt.**

Martin Marx, CEO HWA AG





Für zusätzliche Gänsehaut sorgte der HWA EVO.R #63: Am Lenkrad saß Bruno Spengler, der zwischen 2005 und 2011 selbst für HWA in der DTM fuhr und dort zu einem der erfolgreichsten Fahrer der Serie wurde. Als Martin Marx ihn persönlich anrief, musste er nicht lange überlegen: „Es fühlt sich großartig an, wieder für HWA zu fahren“, sagte er sichtlich bewegt über sein Wiedersehen mit der „Grünen Hölle“ und mit vielen vertrauten Gesichtern aus der eigenen DTM-Zeit.

König Pilsener, Kärcher und SONAX als Partner: Logos, die schon in den frühen Neunzigern auf den DTM-Boliden von Mercedes klebten. Hier fuhren nicht nur drei neue Autos, hier fuhr eine ganze Geschichte mit.

Vor 352.000 Zuschauern, bei wechselhaftem Wetter und zahlreichen Zwischenfällen, folgte die Feuertaufe. Mitten in der Nacht, nach rund neun Stunden, lieferte Sebastian Asch aus dem Cockpit des #62 einen jener Live-Momente, die ein 24-Stunden-Rennen ausmachen: riskante Reifenwahl bei wechselndem Wetter, spontaner Wechsel auf Slicks, dann ein Kühlsystem-Leck, das die Box kurz in Atem hielt. „Das Auto hat bis jetzt relativ gut funktioniert“, berichtete er nüchtern zwischen den Dramen und sollte am Ende recht behalten.

24 Stunden später fahren alle drei HWA EVO.R übers Ziel. Der #61 mit Adam Adelson, Lance David Arnold, Jamie Green und Renger van der Zande sicherte sich Rang zwei der SP-X-Klasse. Das DTM-Söhne-Trio im #62 kämpfte sich trotz Kühlerproblem auf Rang drei. Bruno Spengler brachte den #63, gemeinsam mit Christian Gebhardt, Evald Holstad und Peter Ludwig, auf Platz vier ins Ziel. Kein perfektes Rennen, aber ein ehrliches – und ein Debüt, das man sich in Affalterbach nicht besser hätte schreiben können.



Martin Marx konnte das Erlebte danach kaum in Worte fassen, sichtlich noch mitten im Moment: Er sei unglaublich stolz auf den Beitrag jedes Einzelnen im Team, so seine Kernbotschaft, und beeindruckt davon, wie emotional am Ende alle gemeinsam waren. Das gesamte Wochenende habe man mit „Leib und Seele“ an diesem Projekt gehangen.

Auch Gordian von Schöning brauchte nicht viele Worte für die Stimmung in der Box: Emotional und anstrengend sei es gewesen, aber am Ende vor allem eines: überglücklich. Drei Fahrzeuge eingesetzt, alle drei im Ziel: ein Ergebnis, das er als „unvergleichlich und unvergesslich“ bezeichnete.

Und jetzt? Der Anfang von etwas Größerem

Wer glaubt, mit der Zielflagge sei die Geschichte auserzählt, kennt HWA schlecht. Noch während des Rennwochenendes verkündete das Unternehmen die nächste Ansage: eine auf 15 Exemplare limitierte Kundensportversion des HWA EVO.R, technisch direkt vom Nürburgring-Renner abgeleitet, konfigurierbar mit Paketen wie einem „Langstreckenpaket“ oder einem Electronic Kit, dazu ein Support-Programm mit eigenen Technikern und Ersatzteilservice. Kein Nischenprodukt für die Vitrine, sondern ein Werkzeug für alle, die selbst erleben wollen, wofür HWA drei Jahrzehnte lang im Hintergrund gearbeitet hat.

Der HWA EVO.R ist damit mehr als ein neues Kapitel. Er ist der Beweis, dass ein Unternehmen, das jahrzehntelang anderen zum Sieg verhalf, irgendwann auch für sich selbst gewinnen darf, und dass die beste Motorsportgeschichte manchmal die ist, die man sich selbst schreibt.

hwaag.com



© NAM

Wenn Geschichte zum Klassenzimmer wird:

DER BILDUNGS- CAMPUS DES NATIONALEN AUTOMUSEUMS

160 Oldtimer, ein Hörsaal mittendrin, und ein
Bildungskonzept, das komplett neu denkt, wie man
Mobilität lehrt. Der Bildungscampus des Nationalen
Automuseums – The Loh Collection ist mehr als ein
Museum mit Schulprogramm.

Er ist ein Ort, an dem Technik, Design und
Geschichte nicht erklärt, sondern erlebt werden.

Autor: Professor Wolfgang Henseler



© NAM



MUSEUMSPÄDAGOGIK

LERNSTATIONEN

HANDS-ON BEREICHE

MEDIATHEK

INTERAKTIVE APPLIKATIONEN

Kinder
Schüler
Erwachsene
Senioren



HOCHSCHULCAMPUS

QUALIFIZIERUNG

LEHRE

WISSENSCHAFT

FORSCHUNG

CEHC
Masterstudiengang
CECD
Stiftungsprofessur



Masterthesen & Doktoranden



CAMPUS AKADEMIE

SEMINARE

EVENTS

WORKSHOPS

CAMPS

Angebote für Schulen
Angebote für Hochschulen
Hochschul-Kooperationen



Lernen zwischen Chrom und Karosserie

Statt PowerPoint gibt's Originalfahrzeuge. Statt Theorie pur heißt es: hinsehen, anfassen, verstehen. Schulklassen löten Fahrzeugmodelle aus Kupferdraht, bauen Seifenkisten oder werden für einen Tag zum „Auto-Influencer“. Über 140 Jahre Automobilgeschichte werden so greifbar – und machen nebenbei Lust auf MINT-Berufe. Genau das ist der Clou: Wer hier ein Slotcar zusammenbaut, denkt vielleicht in zehn Jahren über ein Ingenieurstudium nach.

Ein Campus, der weltweit einzigartig ist

Auf Hochschulebene wird es noch spannender. In Kooperation mit der HfWU Nürtingen-Geislingen finden Vorlesungen direkt zwischen den Exponaten statt – Fahrzeugtechnik, Design, Wirtschafts-geschichte, live an Originalen erklärt. Diese enge Verzahnung von Museum, Hochschule und Professur gibt es nach Angaben des Museums so nirgendwo sonst auf der Welt.



© NAM



© NAM



Zwei Zertifikatskurse zeigen, wie ernst das gemeint ist:

• **CEHC – Certified Expert for Historic Cars:**

Sieben Module, ein Ziel: Sachverständige ausbilden, die Oldtimer fundiert bewerten, authentifizieren und begutachten können. Rund 150 Absolventinnen und Absolventen seit dem Start und mittlerweile sogar ein eigener Masterstudiengang zur Automobilhistorie.

• **CECD – Certified Expert for Car Design:**

Kein Designstudium nötig, dafür maximaler Praxisbezug. Von der Skizze bis zur KI-gestützten Designentwicklung inklusive 3D-Druck und Tokenisierung von Fahrzeugdesigns: Hier trifft Handwerkstradition auf die Zukunft der Mobilität.

Zukunft trifft Tradition

Seit Juli 2026 gibt es sogar eine eigene Stiftungsprofessur für Automobilgeschichte: Ein klares Signal, dass hier weiter gewachsen wird. Dazu kommen Fachseminare wie „Bugatti – Past, Present, Future“ oder „AUTOMOBILSPORT – Tag der Legenden“, die internationale Expertise und echte Leidenschaft zusammenbringen.

Warum das begeistert

Der Bildungscampus beweist: Wissensvermittlung und Faszination schließen sich nicht aus. Wer zwischen Rennwagen und Konzeptfahrzeugen lernt, versteht nicht nur, wie Mobilität funktioniert hat, sondern auch, wohin sie sich entwickelt. Ein Lernort, der Vergangenheit ehrt und gleichzeitig Zukunft gestaltet. Genau das macht ihn zu einem der spannendsten Bildungsprojekte der Automobilwelt.

nationalesautomuseum.de



140 JAHRE MOTORLEIDENSCHAFT. EIN MUSEUM. KEIN VERGLEICH.

Von frühen Grand-Prix-Boliden bis zu Le-Mans-Siegern:
Das Nationale Automuseum – The Loh Collection in Dietzhölztal-Ewersbach zeigt auf rund 130 Fahrzeugen 140 Jahre Automobilgeschichte hautnah.

Einzigartige Exponate, historische Industriearchitektur, unvergessliche Emotionen. Ein Muss für jeden Autoliebhaber – kommen Sie vorbei und erleben Sie, was Autofans begeistert.

www.nationalesautomuseum.de



SONDERAUSSTELLUNG

„Rallye-Legenden – Zeitreise auf Asphalt, Schotter und Schnee“ Noch bis 2027 im Nationalen Automuseum. Nicht verpassen!



© Genesis Magma Racing Trajectory

TRAJECTORY STATT UMWEG: LAURENTS HÖRR AUF DEM SCHNELLSTEN WEG ZUM HYPERCAR

Manche Karrieren biegen ab, verlaufen sich, kommen nie an. Andere brauchen einfach ein bisschen länger für die perfekte Linie. Laurents Hörr, 28, aus Gerlingen, gehört zur zweiten Sorte, und 2026 könnte sein Jahr werden.

Vom Kart-Kid zum Ruhepol im Cockpit
Zweifacher LMP3-Champion im Michelin
Le Mans Cup, ELMS-LMP3-Titel 2021:
Hörr war nie der lauteste, aber schon
immer der zuverlässigste im Auto.
2023 der Sprung in die LMP2 bei IDEC
Sport, zwei Podien, solide. Dann zwei
zähe Jahre bei DKR Engineering: 2024
ein Podium in Le Mans, 2025 vor allem
Pech und Kleinteile. Kein Lebenslauf, der
Werksverträge von selbst anspült.

Der Anruf, der alles kippte

November 2025, ein Rennwochen-
ende, ein Gespräch mit IDEC-Boss Nico
Minassian, und mittendrin klingelt bei
Minassian das Telefon. Genesis. Wenige
Wochen später sitzt Laurents im Ge-
spräch mit Teamchef Cyril Abiteboul,
danach ist der Deal fix: Startplatz im
Genesis Magma Racing Trajectory
Program. Manchmal muss man eben
lange hart arbeiten, um plötzlich Glück
zu haben.

Mentor mit Vollgas

2026 teilt sich Hörr den ORECA-LMP2
mit W-Series-Meisterin Jamie Chad-
wick und Nachwuchstalent Valerio
Rinicella, 19. Und genau hier zeigt sich
sein eigentlicher Trumpf: Er ist nicht nur
schnell, er schweißt das Trio zusammen,
gibt Chadwick Feinschliff im Prototypen,
nimmt Rinicella an die Hand, wenn's um
Verkehr und Taktik geht. Wissen teilen
statt horten, das zieht sich durch seine
ganze Karriere. Beim Saisonauftakt in
Le Castellet lieferte das Trio prompt ab:
Hörr kämpfte sich in der Schlussphase
bis auf Platz zwei vor, ehe ein Kontakt
das Podium kostete. Am Ende Platz vier,
zweite Top-Vier-Platzierung in Folge,
Trend stimmt.

Klar ist: Eine Hypercar-Garantie gibt's
nicht. Aber die Tür steht weit offen.
Endlich ein Plan Richtung Königsklasse.



Nordschleife, Kapitel abgehakt

Nebenbei stand für Hörr 2026 noch ein zweites großes Ding auf dem Programm: Nach seinem Permit im Vorjahr ging er bei den 24 Stunden Nürburgring an den Start, für Reiter Engineering im KTM X-Bow GTX. Startnummer 66, neben Miklas Born, Arne Hoffmeister und Marcel Marchewicz. Starke Quali, klassenbeste Zeit im Warm-up, zeitweise Kampf um P2 in der SPX-Klasse – bis ein Motorschaden in der Nacht dem Team einen Strich durch die Rechnung machte. Ein starker Auftritt gelang ihm gleich dreimal: Platz vier in Imola, dreimal so knapp am Podium vorbei, dass man von echter Beständigkeit auf hohem Niveau sprechen kann.

Bitter, aber genau die Art Lehrgeld, aus der man beim nächsten Anlauf Kapital schlägt. Ein Prototypen-Pilot mit Mentor-Gen, gleichzeitig GT-Kämpfer auf der Nordschleife, so breit ist im Feld kaum jemand aufgestellt. Genau diese Mischung aus Tempo, Teamgeist und Lernwille wird Laurents genau dahin bringen, wo er hin will: ins Hypercar. Wir drücken die Daumen!

laurents-hoerr.de



VOM C43 ZUM C55: EIN NEUAUFBAU, WIE ER SEIN SOLL

Manche Projekte starten mit einem Plan. Dieses hier startete mit einem Gefühl: Dieser C43 sollte nicht einfach nur wieder fahren. Er sollte fühlen, wie er immer hätte fühlen sollen. Also haben wir uns entschieden, ihn komplett neu aufzubauen, und mittendrin stand die Idee, die uns nicht mehr losgelassen hat: raus mit dem 4,3-Liter, rein mit dem großen 5,5-Liter-Herz aus dem C55.

Ein Motor, der einfach passt

Jeder, der schon einmal beide nebeneinander gefahren ist, kennt den Moment: Der C43 ist schön, aber der C55 hat einfach mehr zu bieten: mehr Schub, mehr Tiefe im Klang, mehr von genau dem Gefühl, für das man sich in diese Autos verliebt. Für uns war klar: Wenn wir diesen C43 schon komplett neu aufbauen, dann mit dem Motor, den er eigentlich immer verdient hätte.

Der richtige Partner an der Seite

Bei einem Vorhaben dieser Größe wollten wir keine Überraschungen erleben. Deshalb war DEKRA-Gutachter Lauritz Kampert von Anfang an mit im Boot, nicht als Pflichttermin am Ende, sondern als Sparringspartner von der ersten Idee an. Gemeinsam haben wir früh geklärt, worauf es ankommt, damit am Ende wirklich alles zusammenpasst: der Motor, die Papiere und die Zulassung.

Handarbeit in Lara's Garage

Und dann ging es los. Der alte Motor musste raus, der neue hinein, und mit ihm zog ein ganzes Stück neuer Charakter in dieses Auto ein. In Lara's Garage wurde geschraubt und immer wieder geprüft, mit der Sorgfalt, die so ein Projekt einfach verdient. Diese Art von Arbeit sieht man dem Auto später nicht an, aber man spürt sie in jedem Kilometer.



© Frederik Dulay

QR-Code scannen und mehr erfahren.



Der Prüfstein: Abnahme

Nach dem Umbau kam der Moment der Wahrheit. Lauritz Klemm nahm sich das Fahrzeug vor, genau und gründlich, ohne Abkürzungen zu nehmen. Für uns war das kein bürokratischer Stolperstein, sondern der letzte Schritt, der aus einem Herzensprojekt ein echtes Auto macht, das man auch ohne schlechtes Gefühl fahren kann.

Und dann: die Eintragung

Am Ende stand die Eintragung des neuen Motors in die Papiere, der Punkt, an dem aus Schrauben und Träumen etwas Offizielles wird. Man muss beim nächsten Prüftermin nicht mehr zweifeln und der Versicherung gegenüber keine unangenehmen Fragen fürchten. Es ist einfach nur ein C43, der jetzt mit dem Herzen eines C55 schlägt, und Papiere, die genau das bestätigen.

Für uns bei Lara's Garage ist das der eigentliche Kern jedes Projekts: die Begeisterung nicht zu verlieren, während man sie richtig macht. Genau so ein Auto wollten wir bauen, und genau so eines ist es geworden.

Wertermittlung: Die Basis für den Versicherungsschutz

Mit der Eintragung ist der Umbau amtlich abgeschlossen, doch damit ist das Projekt für DEKRA noch nicht beendet. Ein Fahrzeug, das komplett neu aufgebaut und mit einem anderen Motor ausgestattet wurde, lässt sich anhand üblicher Listenwerte kaum noch einschätzen, dafür hat es sich zu weit vom Serienfahrzeug entfernt. Genau für solche Fälle erstellt DEKRA ein manuelles Wertgutachten, in dem Neuaufbau, Restaurationsarbeiten und Motortausch dokumentiert werden und auf Basis einer umfassenden Marktrecherche ein realistischer, nachvollziehbarer Marktwert entsteht.

Für unseren Versicherungspartner OCC ist genau dieses Gutachten die Grundlage, um das Fahrzeug überhaupt passend einzustufen. Ohne einen belastbaren Nachweis über Zustand und Wert lässt sich ein derart individuell aufgebautes Fahrzeug nur schwer angemessen versichern. Mit dem DEKRA-Wertgutachten in der Hand steht dagegen schwarz auf weiß fest, was dieser C43 heute wirklich wert ist.

**Abnahme: Der Moment, der zählt**

Nach Abschluss der Arbeiten kam die eigentliche Kompetenz der DEKRA zum Tragen: die Begutachtung im Einzelfall. Weil für diesen Umbau kein vorgefertigtes Prüfschema existiert, musste das gesamte Fahrzeug bewertet werden, nicht nur der Motor selbst. Genau für solche Fälle ist DEKRA die richtige Adresse: erfahrene Sachverständige, die ein Fahrzeug als Ganzes einschätzen können, statt nur Haken auf einer Checkliste zu setzen.

Eintragung: Der Abschluss, auf den alles hinausläuft

Am Ende stand das Gutachten, das die Grundlage für die Berichtigung der Fahrzeugpapiere bildete. Ohne dieses Gutachten hätte die Zulassungsstelle nichts eintragen können. Mit ihm wurde aus dem Umbau ein Fahrzeug, das ganz offiziell mit seinem neuen Herzen unterwegs sein darf.

Vom ersten Gespräch bis zur Unterschrift auf dem Gutachten: **DEKRA** hat dieses Projekt nicht nur begleitet, sondern von Anfang an in die richtige Richtung gelenkt.



Wer tiefer einsteigen und alle technischen Details zu diesem Motorswap nachlesen möchte, findet den vollumfänglichen Bericht auf unserer Homepage.

the-power-pit.com

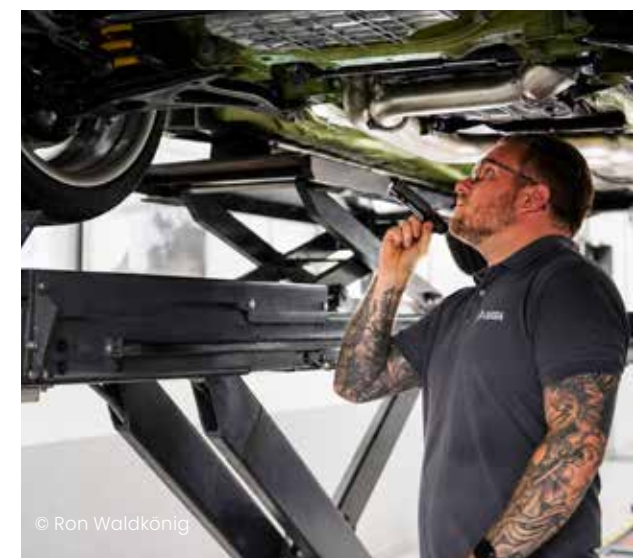
Ein Motortausch dieser Größenordnung ist kein Umbau, für den es ein fertiges Teilegutachten von der Stange gibt. Genau deshalb braucht ein solches Projekt von Anfang an einen Partner, der weiß, worauf es ankommt, und genau diese Rolle hat DEKRA in diesem Projekt übernommen.

Vorbereitung: Klarheit vor dem ersten Schraubenschlüssel

Noch bevor der Motor bewegt wurde, stand DEKRA-Gutachter Lauritz Kampert bereits fest im Projekt. Statt den Umbau abzuwarten und am Ende zu hoffen, dass alles passt, wurde von Beginn an klar abgestimmt, welche Nachweise und Unterlagen später gebraucht würden. Diese frühe Einbindung ist genau die Stärke, die DEKRA in solchen Projekten ausspielt: Wissen, wo die Stolpersteine liegen, bevor sie zum Problem werden.

Umbau: Ein verlässlicher Ansprechpartner im Hintergrund

Während in Lara's Garage geschraubt wurde, blieb DEKRA im Hintergrund präsent: als Anlaufstelle für alle Fragen, die während eines Umbaus dieser Tiefe unweigerlich entstehen. So ließ sich sicherstellen, dass am Ende kein Bauteil verbaut wurde, das sich später nicht hätte eintragen lassen.

**Partner bei diesem Projekt:**

Dekra Automobile GmbH
Niederlassung Stuttgart
Stuttgarter Straße 13
70469 Stuttgart

Ansprechpartner Lauritz Kampert

Telefon: +49 71132019-24

Mail: Lauritz.kampert@dekra.com

dekra.com

WOW 8 – LAUT UND LEISE KOMBINIERT

Kann ein AMG elektrisch sein? Die Diskussion läuft seit der Präsentation auf Vollgas. Für die einen ist AMG ohne V8 wie Currywurst ohne Soße. Für die anderen der nächste logische Schritt. Aber mal ehrlich: Sie müssen einfach.

Das Automobil sucht gerade seine Zukunft. Die letzten Jahre waren vor allem eins: „in between“. Noch nicht ganz bei Elektro angekommen, vom Verbrenner aber emotional auch noch nicht weg. Hersteller, Fans, Ingenieure: Alle hängen irgendwo zwischen Tankstelle und Ladesäule fest.

Und genau da kommt dieser AMG rein. Breit, tief und laut diskutiert.

Mercedes-AMG hatte mit Elektro schon früher geflirtet. Der erste Versuch wirkte allerdings noch etwas erzwungen: der SLS AMG E-Cell. Technisch spannend, emotional aber eher ein Experiment mit Kabelanschluss. Danach wurde es deutlich mutiger. Der Vision One-Eleven wirkte wie ein elektrischer Restomod des legendären C111: komplett verrückt, futuristisch und genau deshalb so beeindruckend. Orange lackiert wie die Vorlage.

Und jetzt? Jetzt kommt der erste „echte“ Serien-AMG mit Batterie im Herzen.



Ich glaube, wer die „Rabatztaste“ für den künstlichen Sound ein paarmal gedrückt hat, merkt schnell: Muss gar nicht.

Der neue AMG GT will niemanden erklären, warum Elektro Sinn ergibt. Er will einfach schneller sein als die Diskussion darüber. Über 1.000 kW Leistung, mehr als 360 km/h Spitze und Laden in einer Geschwindigkeit, bei der selbst der Kaffee an der Raststätte nervös wird.

Die Fahrleistungen? Komplette absurd. Nicht dieses klassische „erst Krawall, dann Vortrieb“. Das Ding schiebt einfach. Sofort und brutal. Als hätte jemand die Realität kurz auf Fast Forward gestellt. Da ist dann der typische AMG-Moment: leichtes Grinsen, feuchte Hände und der Gedanke, dass der eigene Führerschein auch digital ist, 1 da, 0 weg.

Und laut kann er übrigens auch. Muss er aber nicht. Wir müssen uns vermutlich daran gewöhnen, dass Fortbewegung keine direkte Korrelation zu Lärm haben muss. Ja, ein V8 weckt Emotionen. Aber 1.300 elektrische Pferde, die ohne Verzögerung den Horizont einsaugen, tun das eben auch, nur anders.

Optisch bleibt AMG GT ein AMG. Dieses typische „Ich möchte gern vorbei“-Gesicht ist sofort da. Die lange Haube mit den Powerdomes erinnert bewusst an vergangene Zeiten, als die Haube sich noch über den V8 spannen musste. Dazu dieser aggressive Stand, die breite Schulter und die Haltung eines Autos, das selbst im Stand Streit sucht. Genau das macht ihn spannend.

Denn bei aller Zukunftstechnik ist eines klar geworden: Es ist ein echter AMG geworden. Beeindruckend. Lautlos laut. Und vor allem eindeutig.

mercedes-benz.de



NO TIME TO CRASH

Was Q baut und James zerlegt



© Assouline



Wo James Bond einsteigt, ist nichts mehr Serie. Eher „prototype under pressure“. Q nennt es Entwicklung. Bond nennt es „interesting“.

„Mein Name ist Bond. James Bond.“ Und das hier sind keine Autos, sondern Ansagen auf vier Rädern.

Der Aston Martin DB5 ist dabei kein Fahrzeug. Er ist ein Mythos mit Kennzeichen. Goldfinger hat ihn berühmt gemacht. Q hat ihn bewaffnet. Bond hat ihn überlebt. Revolving Nummernschilder. Ölspur auf Knopfdruck. Rauch wie aus dem Nichts. Und ein Schleudersitz, der Diskussionen beendet, bevor sie entstehen. „Shaken, not stirred“ gilt hier auch für die Fahrphysik. Nur eben mit Explosionen als Beigeschmack.



„Mein Name ist Bond. James Bond.“ Und das hier sind keine Autos, sondern Ansagen auf vier Rädern.



© Assouline



© Assouline

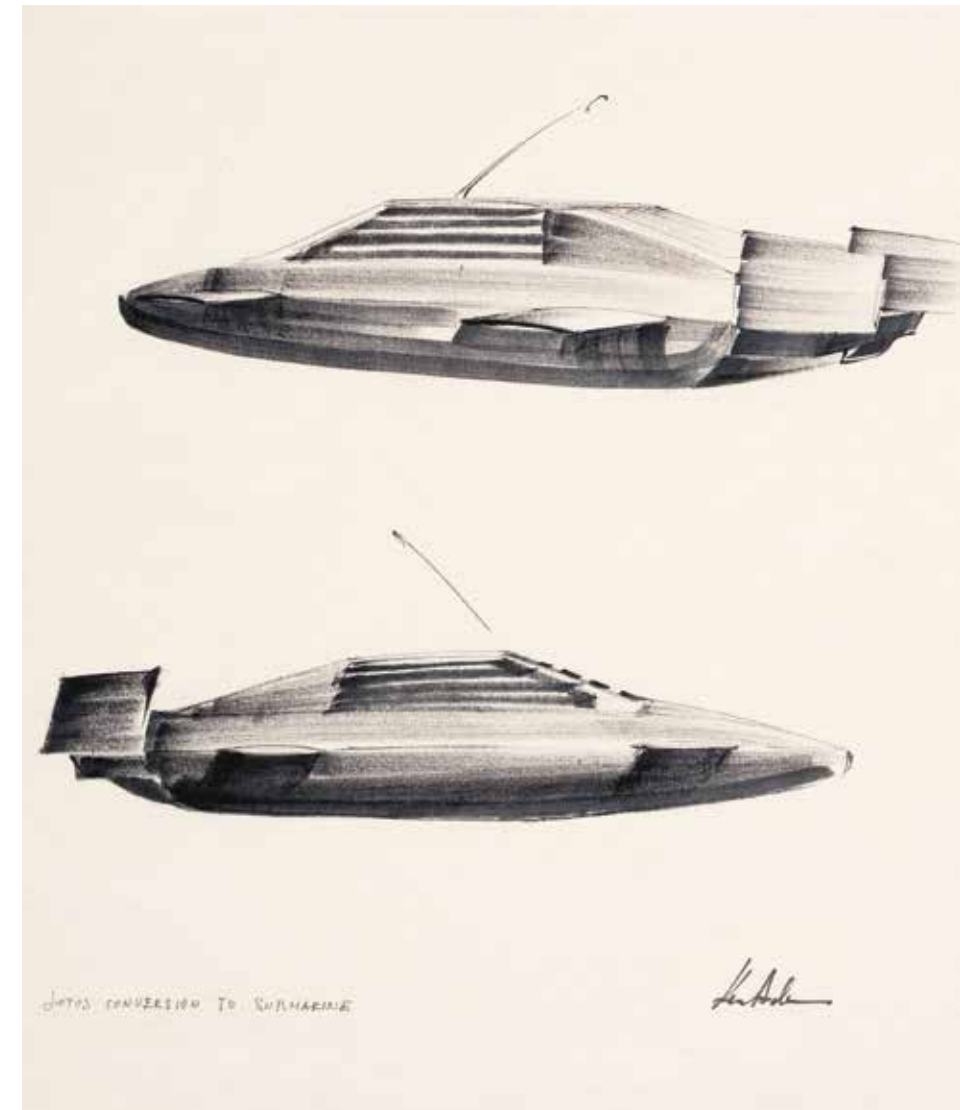


© Assouline

Q baut Sicherheitssysteme. Bond testet sie in Echtzeit. Im freien Fall. Reifen werden nicht gewechselt, sie werden sabotiert. Verfolger verlieren nicht nur den Anschluss, sondern auch die Contenance. Maschinengewehre tauchen auf wie schlechte Laune am Montagmorgen. Elegant verborgen. Britisch höflich.

Bis es ernst wird. Hinten fährt eine Kugelwand hoch. Nicht aus Angst, sondern mit einem Lächeln.

Und während Q noch Bedienungsanleitungen optimiert, hat 007 längst den roten Knopf gefunden. Natürlich den falschen. Also den richtigen. Zurück kommen die Autos selten in dem Zustand, in dem sie gestartet sind. Falls überhaupt.



007'S CONVERSION TO SUBMARINE

Handwritten signature



**Bleibt nur eine Frage im Raum hängen:
Wer zieht schneller die Kreditkarte – du
oder dein innerer 007?**



**Vom Chaos zur Ikone:
James Bond Cars von Assouline**

Genau diese Mischung aus Eleganz, Zerstörung und Technikfetisch feiert das Buch „James Bond Cars“ aus dem Hause Assouline. Es ist weniger ein Katalog als eine filmreife Hommage an über 50 Jahre automobile Agentengeschichte. Hier werden nicht nur die Fahrzeuge gezeigt, sie werden inszeniert: ikonische Bond-Cars, Designstudien, Filmstills und technische Details verschmelzen zu einem luxuriösen Bildband, der selbst wie ein Q-Branch-Projekt wirkt. Hochwertige Materialien, starke Bildsprache und ein Layout, das fast schon nach Startknopf schreit. Und das Beste: Hier sind sie alle noch heil. Kein Rauch, keine Explosion, kein Totalschaden nach Verfolgungsjagd. Nur pure, glänzende Fantasie auf Papier. Die Autos sind jedoch nur die halbe Geschichte. Genauso ikonisch sind die Locations, von schneebedeckten Pisten bis zu futuristischen Villen, und die Styles, die Bond seit Jahrzehnten definieren. Diese drei Welten – Cars, Locations, Style – gibt es als prachtvolle Assouline-Buchreihe im Schuber. Luxus, der sich stapelt wie Akten in Qs Büro.

Assouline.com



YOU ONLY RACE TWICE – DER ASTON MARTIN DB4 GT CONTINUATION

Seien wir ehrlich: Aston Martin hat noch nie Autos gebaut. Sie haben Fluchtfahrzeuge für Geheimagenten und Pokalsammler für Rennfahrer gebaut. Die frühen DB-Modelle machten beides, bevor die anderen Hersteller auch nur eines davon beherrschten. Bestes Beispiel: Der DB4 GT tauchte 1959 in Silverstone auf und gewann prompt sein allererstes Rennen. Kein schlechter Einstand für ein Auto, das im Grunde eine straßentaugliche Waffe im Smoking war.

Bis 1962 wurden von den geplanten 100 Exemplaren nur 75 gebaut. Die verbleibenden 25? Unfertig liegen gelassen: ein kleine Werkspause, die sechs Jahrzehnte dauerte.





Dann, ganz in Aston-Manier, entschied man sich, dieses offene Ende zu schließen. 2019 wurden die letzten 25 Fahrzeuge fertiggestellt – nicht in einer glänzenden neuen Fabrik, sondern in exakt derselben wie damals. Man rief sogar einige der ursprünglichen Lieferanten zurück, denn historische Glaubwürdigkeit ist in England Mannschaftssport. Borrani liefert die Speichenräder, Connolly das Leder, und die Geschichte wiederholt sich. Nur besser.

Denn besser ist das entscheidende Wort. Die Continuation war kein reiner Nostalgieanfall, sondern eine zweite Meinung. Die neuen Fahrzeuge kamen mit präziseren Fertigungstoleranzen (moderne Werkzeuge sei Dank), verbesserter Thermik des Reihensechszylinders und einem Fahrwerk, das endlich aufgehört hat, nach links zu driften, wenn der Fahrer geradeaus will.

Der Hubraum wuchs von 3,7 auf 4,2 Liter, die Leistung stieg auf 350 PS. Als reines Rennfahrzeug konzipiert, erhielt die Continuation außerdem einen Überrollkäfig, Schalensitze und einen Kraftstofftank, dem ein herumfliegender Stein nichts anhaben kann. Weiche Gummibuchsen in der Radaufhängung? Weg damit. Ersetzt durch Stahlverbindungen, denn Präzision verhandelt nicht. Jedes Fahrzeug benötigte 4.500 Stunden Handarbeit, was einen beträchtlichen Teil des Neupreises von 1,8 Millionen Euro netto erklärt.



Über dieses Fahrzeug

Einer von nur 25 Exemplaren weltweit, komplett von Aston Martin Works handgefertigt, mit gerade einmal 30 gefahrenen Kilometern praktisch im Zustand ab Werk. California Sage Green trifft auf zwei silberne Rennstreifen in Works Tailored Titanium Silver, die komplette Lackierung ist mit Steinschlagschutzfolie geschützt.

Innen: schmale Carbon-Schalensitze mit gestepptem Alcantara in Connolly-Leder, silberne Kontrastnähte, gesteppter Mitteltunnel, grauer Dachhimmel und der eingestickte „Works DB4 GT“-Schriftzug auf den Kopfstützen.

Unter der Haube arbeitet der 4,2-Liter-Reihensechszylinder mit 350 PS, geschaltet über ein rein manuelles Getriebe. Für den Renneinsatz konzipiert, kommt der Wagen mit Überrollkäfig, Schalensitzen und ummanteltem Tank; starre Stahlverbindungen statt Gummilager an der Radaufhängung sorgen für direkteres Handling. Dazu Borrani-Speichenräder inklusive Ersatzrad.

Weitere Ausstattung: Standheizung, Intercom-System, Custom Race Kit, lückenlose Fahrzeughistorie und passendes Flightcase.



Enquire. Before someone else does.
Die Warteliste der Reue ist länger als die Produktionsliste.

mechatronik.de

EINMAL RENN SCHMIEDE. FÜR IMMER DABEI.

Warum Formula Student weit mehr ist als ein Hochschulprojekt – und aus Studierenden eine Gemeinschaft fürs Leben macht.



Es beginnt oft mit einem neugierigen Blick in die Werkstatt. Ein paar Studierende, die an einem Rennwagen schrauben. Ein bisschen Technik. Ein bisschen Motorsport. Klingt überschaubar. Bis man genauer hinschaut.

Denn Formula Student ist kein gewöhnliches Hochschulprojekt. Es ist ein Ausnahmezustand auf vier Rädern. Eine Mischung aus Ingenieurskunst, Adrenalin, Leidenschaft und Teamgeist, die Menschen in ihren Bann zieht. Und zwar dauerhaft.

Wer einmal Teil der Rennschmiede Pforzheim war, spricht selten von einer Station im Studium. Viel häufiger ist von einer Erfahrung die Rede, die prägt. Von Nächten in der Werkstatt. Von Rückschlägen, die gemeinsam überwunden werden. Von Erfolgen, die sich plötzlich größer anfühlen als jede bestandene Klausur.

Die Studierenden entwickeln ihre Fahrzeuge von Grund auf selbst. Vom ersten Konzept bis zur letzten Schraube. Der aktuelle Rennwagen RSP26 Aquamarine steht exemplarisch für diesen Anspruch. Neues Monocoque, neues Fahrwerkskonzept, weiterentwickelte Aerodynamik, eine neue Ausbaustufe des Allradantriebs sowie ein noch stärkerer Fokus auf Simulation und Fahrdynamikregelung zeigen, auf welchem technischen Niveau gearbeitet wird.



Das Besondere: Hier entstehen nicht nur Rennwagen. Hier entstehen Persönlichkeiten.

Beeindruckend ist dabei vor allem, wer hinter diesen Entwicklungen steht: Studierende.

Junge Menschen, die neben Vorlesungen und Prüfungen Projekte stemmen, für die in der Industrie ganze Abteilungen zuständig sind. Sie konstruieren Bauteile, entwickeln Software, organisieren Sponsoren, planen Budgets, koordinieren Fertigungsprozesse und präsentieren ihre Konzepte vor internationalen Jurys.

Die Rennschmiede Pforzheim beweist dabei, dass Erfolg keine Frage der Teamgröße ist. Obwohl das Team vergleichsweise klein ist, entstehen technisch anspruchsvolle Lösungen auf höchstem Niveau. Rund 40 Prozent Frauenanteil, die enge Zusammenarbeit von Technik-, Wirtschafts- und Designstudierenden sowie die vollständige Eigenfinanzierung verleihen dem Projekt eine besondere Dynamik.

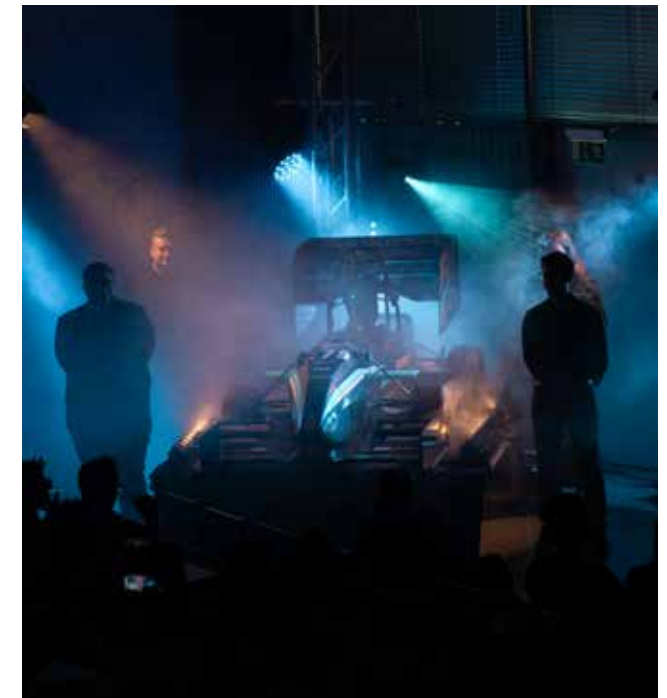
Doch genau darin liegt auch die Herausforderung. Enge Zeitpläne, Lieferengpässe, komplexe Abstimmungen zwischen Mechanik, Elektronik, Software und Aerodynamik sowie der ständige Wissenstransfer an neue Teammitglieder verlangen den Beteiligten einiges ab. Und vielleicht entsteht genau dort die eigentliche Magie. Denn wenn aus unzähligen Arbeitsstunden ein funktionierender Rennwagen wird, wenn das Fahrzeug zum ersten Mal die Box verlässt und aus Monaten der Entwicklung plötzlich Geschwindigkeit wird, entsteht ein Moment, den viele ehemalige Teammitglieder nie vergessen.

Die Geschichte der Rennschmiede liefert dafür genügend Belege. Seit der Gründung im Jahr 2009 entstanden bereits 13 Rennfahrzeuge. Der Schritt vom Verbrenner zum Elektrofahrzeug markierte einen technologischen Meilenstein.

Der **RSP25 Rosequartz** markierte eine neue Ära: Zum ersten Mal schickte die Rennschmiede ein Allradfahrzeug ins Rennen. Die großen sportlichen Erfolge der vergangenen Saison wurden jedoch mit dem **RSP24 Jade** eingefahren. Starke Auftritte bei den internationalen Formula-Student-Wettbewerben in Frankreich, Tschechien und der Schweiz gipfelten im **zweiten Gesamtrang bei der Formula Student France 2025** – bis heute eines der erfolgreichsten Kapitel der Teamgeschichte. Die enge Zusammenarbeit von Technik-, Wirtschafts- und Designstudierenden sowie die vollständige Eigenfinanzierung zeichnen das Projekt besonders aus.

Doch die größte Stärke der Rennschmiede lässt sich weder in Sekunden noch in Platzierungen messen. Sie zeigt sich in ehemaligen Mitgliedern, die Jahre später noch unterstützen. In Freundschaften, die weit über das Studium hinaus bestehen. Und in der Begeisterung, die spürbar bleibt, lange nachdem der Motor verstummt ist.

**Oder, um es mit einem Satz zu sagen:
Einmal Rennschmiede. Für immer dabei.**



rennschmiede-pforzheim.de





© studiokurbus

RUF BERGMEISTER: DER BERG RUFT ZURÜCK

Hommage oder Neuerfindung? Beim RUF Bergmeister ist die Antwort: beides. Die Manufaktur aus Pfaffenhausen schickt den Geist des Porsche 909 Bergspyder von 1968 in die Gegenwart und verliert dabei keine Sekunde seinen Charakter.

RUF Automobile GmbH, Pfaffenhausen
Design: studiokurbos GmbH in Kooperation mit Tony Hatter



© studiokurbus

Die Vorlage

Der Porsche 909 Bergspyder war ein Radikalist. Alles Überflüssige gestrichen, alles auf Sieg ausgerichtet. Genau diesen Geist wollte RUF wiederbeleben, ohne ihn zu musealisieren.

Das Design übernahm studiokurbos aus Stuttgart, gemeinsam mit Tony Hatter, der über dreißig Jahre lang bei Porsche als Designer arbeitete. Besser hätte man die Brücke zwischen damals und heute kaum bauen können.



© studiokurbos



 „Das Ergebnis ist kein Kompromiss,
sondern das Beste aus zwei Welten.“

— Andreas Kurbos, Gründer & CEO studiokurbos

Wie er aussieht

Das offene Heck ist die stärkste Ansage des Bergmeisters. Monoturbo und Abgasanlage liegen frei. Kein Blech, keine Entschuldigung. Eine direkte Referenz an den Bergspyder, konsequent umgesetzt.

Die Seite ist ruhig, fast minimalistisch. Eine einzige Linie führt das Auge nach hinten, wo das Spektakel beginnt. Vorne ziehen große Lufteinlässe den Blick tief zur Straße. Darunter: ein Porsche 993 Cabrio, zum Speedster umgebaut. Karosserie aus Kohlefaser.

Zwei Farbvarianten, beide direkt aus der Geschichte gezogen:
Neonrot-weiß und **Smaragdgrün-weiß** – die Originalfarben des 909 neu interpretiert. Dazu Rallyestreifen, Carbon-Anbauteile und das „RBS“-Logo. Motorsport-Feeling ohne Kostümierung.

Was drin steckt

- Luftgekühlter 3,6-Liter-Sechszylinder-Boxer mit Turbo
- 450 PS, 600 Nm, Trockensumpfschmierung
- Sechs-Gang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb, Sperrdifferenzial
- 350 mm Karbon-Keramik-Bremsen
- Tachometer bis 355 km/h

Kein Elektroantrieb, kein Automatikgetriebe. Der Bergmeister verlangt etwas und gibt entsprechend zurück.

DESIGN MOBILITY PRODUCT UI UX



BIG SEE
Product Design
Award 2024
Winner

reddot winner 2024

studiokurbos GmbH
Königstraße 32
70173 Stuttgart

studiokurbos China Ltd.
Shanghai, China

kurbos.com



Klassiker gehören in Expertenhände

Der Versicherungsspezialist für Oldtimer, Premium Cars
und Sammlungen – und Testsieger aller Klassen:

www.occ.eu

OCC Wir versichern
Klassiker.

RUF Bergmeister

52 | 53



© studiokurbus

Wie er entstand

studiokurbus entwickelte das Design vollständig digital: CAD- und Polygon-Modelle kombiniert, der Kunde per VR-Brille live dabei. Änderungen in Echtzeit, kein wochenlanger Modellbau. Sobald das Okay kam, übernahm RUF in Pfaffenhausen: Handarbeit, Kleinserie.

ruf-automobile.de
kurbos.com

DAS ORIGINAL: PORSCHE 909 BERGSPYDER (1968)

**Zwei Exemplare. Zwei Rennen.
Und trotzdem unsterblich.**

Der Porsche 909 Bergspyder entstand 1968 unter Ferdinand Piëch mit einem einzigen Ziel: leichter sein als alles, was je auf einen Berghang losgeschickt wurde. Mit rund 375 kg Trockengewicht gelang das eindrucksvoll: weniger als manches Motorrad, ein Fünftel eines Bugatti Veyron. Der 2,0-Liter-Achtzylinder-Boxer leistete rund 275 PS. Wer rechnen mag: Das Leistungsgewicht ließ Formel-1-Autos der Zeit alt aussehen.

Für dieses Gewicht griff Porsche zu allem, was damals möglich war – Titan für die Bremssättel, Beryllium für



© Werner Eisele

die Bremsscheiben, Magnesium für die Räder, Kunststoff für die Karosserie. Scheinwerfer? Weggelassen. Selbst die Kabel bestanden aus Leitsilber, weil Kupfer zu schwer war.

Gerhard Mitter, zweifacher Europameister, testete den Wagen und war begeistert, entschied sich bei den Rennen am Gaisberg und am Mont Ventoux dann aber für den bewährten 910. Rolf Stommelen übernahm den 909, fuhr Platz drei und zwei. Anschließend zog sich Porsche aus dem Bergrennsport zurück und machte den 909 damit sofort zur Legende.

GESTERN WAR HEUTE NOCH MORGEN.

Es gibt Autos, die man fährt. Und es gibt Autos, die entscheiden, ob sie einen fahren lassen. Die Cobra war von Anfang an Letzteres – und stolz darauf.





© AC Cars



AC Cars hat nicht einfach ein Auto wiederbelebt. Sie haben eine ganze Ära zurückgeholt.

Es begann 1961 mit einem pensionierten Texaner, dem das Stillsitzen schlicht nicht in die Gene geschrieben war. Carroll Shelby, Le-Mans-Sieger, ehemaliger Hühnerfarmer und der einzige Mensch, der Ford und AC Cars gleichzeitig um den Finger wickeln konnte, hatte eine Idee von bestechender Schlichtheit: Er schlug dem britischen Hersteller AC Cars vor, einen amerikanischen Achtzylinder in das elegante Chassis des AC Ace einzubauen.

British Finesse trifft texanischen Irrsinn. Was dabei herauskam, war weniger ein Auto als eine diplomatische Provokation auf vier Rädern. Die AC Cobra 260 rollte 1962 mit einem 4,3-Liter-V8 auf die Straße: 264 PS, 916 Kilogramm, kein Teppich, keine Klimaanlage und keinerlei Interesse daran, es dem Fahrer bequem zu machen. 1965 kam der 427 mit sieben Litern Hubraum und 425 PS: schnell genug für einen Eintrag ins Guinness-Buch als schnellstes Straßenauto der Welt, über 290 km/h, ganz ohne Spoiler, Downforce oder Vernunft. Ein Auto, das Ferrari schluckte und Corvettes zum Dessert hatte. Und dann, irgendwann, war es vorbei. Die Produktion endete, die Legende blieb – auf Auktionen, in Garagen, und in den Träumen all jener, die schlicht zu spät auf die Welt gekommen waren.

Bis jetzt.

Seit 2022 führt der schweizer Unternehmer David Conza AC Cars, und was seitdem passiert ist, lässt sich am besten als stille, aber sehr entschlossene Rückkehr beschreiben. Nicht nur die AC Cobra ist zurück, die gesamte Familie ist es. Und weil AC Cars seit 125 Jahren (gegründet 1901) bewiesen hat, dass Understatement ihre Lieblingsform der Angeberei ist, haben sie es gleich richtig gemacht.

Den Anfang macht der **AC Cobra GT Roadster**, das Herzstück der Rückkehr. Das Ergebnis von über sechs Jahren intensiver Entwicklung, ein von Grund auf neu

konzipierter Sportwagen, der den Geist des Originals bewahrt, ihn aber mit dem konfrontiert, was die Moderne an Materialien und Performance zu bieten hat. Unter der geschwungenen Carbonhaut sitzt ein Aluminium-Space-Frame, im Bug der Ford-Coyote-V8 mit fünf Litern Hubraum – in der Kompressor-Variante 663 PS und die ehrliche Aussicht, in 3,4 Sekunden auf 100 zu sein, ob man dafür bereit ist oder nicht. Wer sich mehr Dach über dem Kopf wünscht, ohne dabei weich zu werden, greift zum **AC Cobra GT Coupé**.



Wer sich mehr Dach über dem Kopf wünscht, greift zum AC Cobra GT Coupé.



AC Cobra



Inspiziert vom legendären AC A98 Le Mans-Rennwagen von 1964, teilt es Chassis und Antrieb mit dem Roadster, bringt aber ein geschlossenes Dach mit Kammheck mit, das die Aerodynamik verbessert und nebenbei so gut aussieht, dass man sich fast schämt, darüber sachlich zu schreiben.

Doch AC wäre nicht AC, wenn sie es dabei beließen. Mit der neu gegründeten AC Classics Division kehren nach 61 Jahren auch der **AC Ace Classic** und der **AC Ace Bristol Classic** zurück – das Fahrzeug, das der Cobra überhaupt erst das Leben schenkte. Der Ace Classic greift die schlankere Front der späten Originale auf, die auch die erste AC Cobra trug, während der Ace Bristol Classic mit dem charakteristischen „Smiling Face“-Kühlergrill der frühen 1950er-Jahre antritt – zwei Gesichter, eine Seele. Beide Modelle tragen eine Carbonkarosserie, werden von einem Motor mit über 300 PS angetrieben und wiegen dabei gerade einmal 1.100 Kilogramm.

Wer hingegen lieber lautlos fährt, aber trotzdem laut ankommen möchte, findet im **AC Ace Classic Electric** seine Wahl. Ein Modell, das beweist, dass man für elektrischen Antrieb keine Überzeugung, sondern lediglich die richtige Karosserie braucht. Limitiert auf 49 Exemplare und damit so rar wie ein Brite, der sich in einer Schlange vordrängelt.

AC Cars hat nicht einfach ein Auto wiederbelebt. Sie haben eine ganze Ära zurückgeholt, mit Carbonkarosserie, ohne Entschuldigungen und mit der britischen Selbstverständlichkeit, die nur jemand ausstrahlen kann, der schon seit 1901 dabei ist. Wer die Geschichten der AC Cobra und des AC Ace bisher nur kannte, kann sie jetzt selbst **er-fahren**, in welcher Form auch immer die Schlange zubeißen soll.

ac.cars

Lara's
GARAGE



PASSION. EMOTION. PERFEKTION.

Lara's Garage verbindet höchste Handwerkskunst mit modernster Technologie. AMG- und Mercedes-Benz-Klassiker fühlen sich hier ebenso zuhause wie Aston Martin, BMW, Jaguar und Maserati.

Mehr als eine Werkstatt. Ein Treffpunkt für Auto-Enthusiasten.

www.laras-garage.com

ESPRESSO, EISEN, ITALOPHILIE.



© Kaffeemaschine Motorcycles GmbH

Zu Besuch bei der besten „Kaffeemaschine“ der Welt

The Power Pit trifft Axel Budde, den Mann, der aus alten Moto Guzzis zeitlose Fahrmaschinen macht. Ein Gespräch über schlechte SEO-Entscheidungen, Sehnsucht nach Italien vom Hamburger Hafen aus und darüber, warum „leicht“ das schwerste Wort im ganzen Vokabular ist.

Von Jürgen Preuß

The Power Pit: Axel, fangen wir vorne an. „Kaffeemaschine“. Ehrlich, für die Google-Suche ist das nicht gerade optimal gewählt. Wer sucht „Kaffeemaschine“ und landet bei dir auf Motorrädern statt bei Kapselautomaten?

Axel Budde: (lacht) Ja, danke, das hör ich öfter. Ehrlicherweise habe ich beim Gründen nicht eine Sekunde an SEO gedacht, das kam ja auch erst später richtig in Mode. Der Name ist eigentlich vom Café Racer abgeleitet, und für Café Racer haben sich Guzzis einfach hervorragend geeignet. Ich war und bin bis heute rennsportbegeistert, dieser ganze Café-Racer-Gedanke, minimalistisch, schnell, kompromisslos auf die Strecke gedacht, das war für mich schon immer die eigentliche Faszination. Der Name war also einfach da, er hat sich angefühlt wie das Ding. Und mal ehrlich, wenn man sich einmal durchgeklickt hat, vergisst man ihn nicht wieder. Das ist doch am Ende mehr wert als Platz eins bei „bester Kaffeevollautomat 2026“.

The Power Pit: Zumindest hat man ihn nicht mit tausend anderen Custom-Buden verwechselt, die alle irgendwas mit „Speed“, „Iron“ oder „Garage“ im Namen tragen.

Axel Budde: Genau. Lieber einmal falsch verlinkt als hundertmal austauschbar.

The Power Pit: Bleiben wir bei Italien, ohne Espresso-Kalauer. Warum ausgerechnet Moto Guzzi? Woher kommt diese Begeisterung für die italienische Kultur, für das Design?



© Kaffeemaschine Motorcycles GmbH

Axel Budde: Es ist diese Mischung, die es sonst nirgendwo gibt. Die Italiener bauen Dinge nicht nur, damit sie funktionieren, sondern damit sie eine Haltung haben. Eine Guzzi ist konstruktiv eigentlich stur, fast bockig: Der Längsmotor, die Kardanwelle, dieses ganze Layout ist speziell. Aber genau aus dieser Sturheit entsteht ein Charakter, den man sofort erkennt, mit geschlossenen Augen am Klang. Das ist für mich echtes Design: nicht Dekoration, sondern eine ehrliche technische Entscheidung, die am Ende auch noch schön aussieht.

The Power Pit: Gibt es italienische Designer, die dir dabei als Vorbild dienen?

Axel Budde: Ich bin da weniger der Typ, der sich an einem einzelnen großen Namen abarbeitet. Mich interessiert eher diese ganze italienische Schule des Reduzierens, dieses Gespür dafür, wann ein Bauteil fertig ist, nicht weil man nichts mehr hinzufügen könnte, sondern weil man nichts mehr weg-

nehmen kann. Das zieht sich durch die italienische Auto- und Motorradgeschichte wie ein roter Faden, von den großen Karosseriebauern bis zu den Guzzi-Konstrukteuren, die in den Sechzigern und Siebzigern gearbeitet haben. Diese Haltung ist mein eigentliches Vorbild, mehr als eine einzelne Unterschrift.

The Power Pit: Und dann baust du diese pure italienische Leidenschaft ausgerechnet in Hamburg, vermutlich der maximal denkbaren Entfernung, die man in Deutschland von Italien haben kann.

Axel Budde: (grinst) Weiter nördlich geht's kaum, das stimmt. Aber vielleicht ist genau das der Punkt. Wenn du direkt am Gardasee sitzt, ist Italien Alltag. Hier oben, zwischen Hafenkränen und Nordseewetter, wird Italien zur Sehnsucht. Und aus Sehnsucht entstehen die interessanteren Dinge als aus Alltag. Außerdem: Guter Kaffee lässt sich überall kochen, wenn man die richtige Maschine hat.

The Power Pit: Kommen wir zur Technik. Bei euren Umbauten steckt wahnsinnig viel Entwicklungsarbeit in Details, die man auf den ersten Blick gar nicht sieht. Schlank, leicht, „Fahrmaschine“ statt Show-Bike, ein Fahrbild, das fast schon aerodynamisch elegant wirkt.

Wie entstehen diese Maschinen? Setzt du dich hin und entwirfst sie frei, oder kommen die Kunden mit einer Idee auf dich zu und ihr entwickelt das gemeinsam?

Axel Budde: Beides, aber am Ende entscheidet immer die Linie, nicht der Kompromiss. Ein Kunde kommt mit einer Sehnsucht, mit einer Basis, manchmal mit einem Foto, das er seit Jahren auf dem Handy mit sich rumträgt. Daraus entwickeln wir gemeinsam ein Konzept. Aber die eigentliche Formfindung, das Zusammenspiel aus Tank, Sitzbank, Rahmenlinie, das passiert bei mir im Kopf, über Wochen, manchmal Monate, bevor überhaupt ein Blech geschnitten wird. Leicht und schlank ist dabei kein Stil-Gimmick, das ist eine technische Entscheidung. Jedes Gramm, das man weglässt, muss man später nicht beschleunigen, bremsen oder um die Kurve tragen. Das spürt man auf der Straße sofort: Die Maschinen fühlen sich an, als würden sie sich selbst tragen.

The Power Pit: Apropos wunderschön: Bei „Kaffeemaschine“ hört das ja nicht bei den Motorrädern selbst auf. Die Kampagnen zu den Maschinen 49 und 50 waren in Bild und Video absolut auf einem anderen Level als das, was man sonst aus der Motorradbranche kennt. Gab es dafür eigentlich Auszeichnungen?

Axel Budde: Einen klassischen Award mit Trophäe hatten wir dafür nicht, das war auch nie das Ziel dahinter. Aber die eigentliche Auszeichnung war für mich, wie die Kampagne gelesen und geteilt wurde: von Leuten, die sonst mit Motorrädern gar nichts am Hut haben. Wenn ein Fotograf oder ein Kreativer aus einer ganz anderen Branche anruft und sagt „das ist das Schönste, was ich diese Saison gesehen habe“, ist das für mich mehr wert als eine Medaille. Wir haben bei der Bildsprache nie gedacht „wie macht man das in der Motorradwelt“, sondern eher „wie würde man das für ein Uhren- oder Modehaus machen“. Diese Distanz zur eigenen Branche war, glaube ich, genau der Punkt, der die Kampagne hat abheben lassen.

The Power Pit: Die konsequente Weiterentwicklung davon ist die Maschine 51: „Bonanza“. Hier wird die Leichtigkeit des Seins fast schon zum Programm. Wer die Maschine sieht, sieht förmlich das Meer im Hintergrund, den Strand, die Sonne. Für mich einer der schönsten Umbauten überhaupt, gerade weil die Basis, eine V7, eigentlich eher als bodenständig, fast schwerfällig gilt. Wie ist die Bonanza entstanden?



© Kaffeemaschine Motorcycles GmbH

Axel Budde: Kaffeemaschine Motorcycles GmbH



© Kaffeemaschine Motorcycles GmbH



Axel Budde: Die V7 ist tatsächlich eine spannende Ausgangsbasis, weil sie von Haus aus eher gemütlich, fast bieder daherkommt. Genau da lag der Reiz: zu zeigen, dass Leichtigkeit keine Frage des Hubraums oder des Gewichts auf dem Papier ist, sondern eine Frage der Proportion und der Haltung. Bei der Bonanza haben wir konsequent alles rausgenommen, was nicht zur Idee „Fahren, Sonne, Salzluft im Gesicht“ passt. 850 Kubik, 70 PS, 159 Kilo – das klingt auf dem Datenblatt fast unspektakulär. Aber wenn du drauf sitzt, spürst du sofort, dass hier jedes Detail für genau ein Gefühl konstruiert wurde.

The Power Pit: Wie geht's weiter? Was dürfen wir von euch noch erwarten?

Axel Budde: Wir bleiben unserer Linie treu: kleine Stückzahlen, große Sorgfalt, keine Kompromisse an die Serie. Es wird weitere Einzelstücke geben, jedes mit einer eigenen Geschichte und einer eigenen Basis, wieder mit dem Anspruch, dass man sie am Klang erkennt, bevor man sie sieht. Mehr verrate ich noch nicht, aber so viel: Es bleibt italienisch im Herzen und norddeutsch in der Werkstatt.

The Power Pit: Axel, vielen Dank für den Espresso, die Zeit, und dafür, dass du uns gezeigt hast, dass man auch aus Hamburg heraus die schönsten italienischen Geschichten erzählen kann.

Axel Budde: Sehr gerne. Und denkt dran: Der Name ist Programm. Kommt vorbei, der Cappuccino aus der '64er ist besser als jeder Marketing-Claim.

Kaffeemaschine Motorcycles GmbH baut in Hamburg-Wilhelmsburg handgefertigte Einzelstücke auf Basis klassischer Moto Guzzis.

Mehr unter kaffee-maschine.net

EIN INTERVIEW MIT KARL WENDLINGER

Der im Juniorteam von Mercedes fuhr und nach einem schweren Unfall in der Formel 1 neunzehn Tage im Koma lag. Von Frank Schwaibold



© Mercedes-Benz AG – Michael Schumacher und Karl Wendlinger im Oktober 1991.

Er wurde 1989 Deutscher Meister in der Formel 3 vor Heinz-Harald Frentzen und Michael Schumacher. Danach wurde er mit den beiden Deutschen ins Mercedes-Junior-Team berufen. Doch ein schrecklicher Unfall verhinderte für Karl Wendlinger die ganz große Karriere. Nach einem Crash beim Training in Monaco lag er 19 Tage im Koma. Dennoch kämpfte er sich in den Motorsport zurück. Heute ist der Österreicher Markenbotschafter für AMG und setzt sich weiterhin voller Leidenschaft ans Lenkrad. Wir durften mit ihm im Mercedes SLS AMG GT3 und mit 585 PS unter der Haube die Neuffener Steige hochrasen und die wichtigsten Stationen seiner Karriere Revue passieren lassen.

Bevor Wendlinger den Motor startet, beginnen wir schon mal mit dem Interview. An seine Jugend denkt er gerne zurück, das wird schnell klar.

Wie sind Sie zum Rennsport gekommen?

Durch meinen Vater. Er hat ein Autohaus mit Autowerkstatt betrieben und ist viele Jahre Autorennen gefahren. Da war ich als Kind immer dabei und dieser Sport hat mich sehr schnell fasziniert. Ich bin dann Kartrennen gefahren. Das durfte man zu meiner Zeit aber erst ab 14 Jahren. Im ersten Jahr waren es nur fünf Rennen, im zweiten Jahr bin ich dann aber schon ganze Meisterschaften gefahren. Als 18-Jähriger kam dann die Formel Ford 1600.

Sie waren dann auch im Juniorteam von Mercedes zusammen mit Michael Schumacher und Heinz-Harald Frentzen. Wie haben Sie Michael Schumacher erlebt?

Auf der einen Seite sehr umgänglich, sympathisch und freundlich, auf der anderen Seite sehr fokussiert. Er hat schon damals sein Können und seine Klasse gezeigt. Ich habe schnell gesehen, dass er ein großes Talent ist. Wir haben aber bei Testfahrten auch sehr viel Spaß zusammen gehabt. Im Hotel haben wir beispielsweise Billard gespielt oder Karten. Es war eine gute Verbindung. Der C9 und später der C11 waren grandiose Rennautos, die vom Kurvenspeed der Formel 1 nichts nachstanden. Ich brauchte etwas länger, den gewaltigen Unterschied zur Formel 3 zu kompensieren. Aber nach kurzer Zeit war ich dann auf Augenhöhe mit den beiden.

Wendlinger nimmt im Cockpit seinen Platz ein. Der Interviewer sitzt auf dem Beifahrersitz. Noch ist das Thema Schumi nicht abgehakt.

War Michael Schumacher mehr Kamerad oder Konkurrent für Sie?

Beides. Tagsüber war er Konkurrent, am Abend war er Kamerad. Unterm Tag hast Du immer schauen müssen: Wie waren die Rundenzeiten der anderen? Heinz-Harald ging alles leicht von der Hand. Michael war extrem talentiert und ging alles sehr systematisch an. Schon zum zweiten Fitnesstest kam er völlig durchtrainiert und war ein einziges Muskelpaket. Er sprach von Anfang an auch viel mit den Ingenieuren, wollte alles wissen. Ich dagegen war eher der Ruhigere.

Welche Erinnerungen haben Sie aus der Mercedes-Zeit an Stuttgart?

Wir sind zu unserer ersten Testfahrt im Sauber Coupé im November 1989 nach Stuttgart geflogen und waren da bei Stars and Cars, der berühmten Mercedes Motorsport-Abschlussfeier, dabei und wurden dort vorgestellt. Aber es gibt auch noch andere Bezüge zu Württemberg. Ich weiß, dass beim Bergpreis Schwäbische Alb früher Rennen gefahren worden sind und es seit einigen Jahren eine Classic-Veranstaltung gibt, die zehntausende von Zuschauern anlockt. Wenn AMG mitmacht, fahre ich nächstes Jahr mit. Dieses Jahr bin ich im Vorfeld des Bergpreises schon mal zur Probefahrt gekommen.

Wendlinger bringt den 585-PS-Motor des SLS AMG GT3 auf Touren, die nächste Kurve kommt immer näher. Der Journalist auf dem Beifahrersitz denkt sich, warum bremst er denn noch nicht, doch Wendlinger bleibt voll auf dem Gaspedal und jagt den Wagen den Berg hinauf. Keine Zeit jetzt für die Fortführung des Gesprächs, erst an der Wendekehre auf der Albhochfläche an der Hülbener Brille geht die Fragerunde mit dem schwierigsten Thema weiter.

Das Formel-1-Rennen in Monaco hat dann wegen ihres schweren Unfalls ihr Leben komplett verändert. Welche Erinnerungen haben Sie an dieses Rennen?

Gar keine. Damals war der erste Trainingstag ein Donnerstag und Freitag Ruhetag. Das letzte, was ich weiß, ist wie ich am Mittwochabend zu Bett gegangen bin. Mittwochmittag war ich eine Runde joggen mit unserem Fitnesstrainer und mit Heinz-Harald Frentzen, und dann bin ich abends ins Bett. Sonst weiß ich nichts mehr. Ich glaube, das ist eine Art Selbstschutz des Körpers. An den Unfall am Donnerstag kann ich mich nicht erinnern.

Tagsüber war Schumi
mein Konkurrent, abends
mein Kamerad.



Testfahrt C9-11 in Le Castellet:
Jochen Mass, Karl Wendlinger,
Heinz-Harald Frentzen und
Michael Schumacher (v. l. n. r.)

© Mercedes-Benz Group AG

Ich bin seitlich mit mehr als 170 km/h gegen einen Behälter geknallt und mit dem Kopf dagegen geschlagen. 19 Tage später hat man mich in Nizza aus dem künstlichen Koma geholt. Aber auch daran kann ich mich nicht erinnern. Erst wieder an einen Morgen im Innsbrucker Krankenhaus, als man mir erklärt hat, was passiert war. Es gab dann ein Comeback.

Wie kommt man nach so einer schweren Verletzung, wo man wochenlang im Koma liegt, wieder zurück?

Ich habe in der Therapie schnell gute Fortschritte gemacht und war getrieben vom Gedanken: Ich will so schnell wieder raus aus dem Krankenhaus und wieder ins Rennauto steigen. Dann habe ich vom Sauber-Team die Chance bekommen, das zu machen. Das war alles andere als selbstverständlich. Ich habe das aber nicht einschätzen können. Es war viel zu früh, die Erholungszeit hätte länger dauern sollen. Nicht wegen irgendwelcher Schmerzen oder meines Gesundheitszustands, aber um mental wieder so stark zu sein, wie es nötig ist, um ein Formel-1-Auto am Limit zu bewegen. Ich war beim Test in Le Castellet zweieinhalb Sekunden langsamer als mein Teamkollege Heinz-Harald Frentzen. Das war natürlich viel zu viel. Ich habe mich nicht so konzentrieren können, habe die Leistung nicht mehr gebracht und wurden dann logischerweise nach vier Rennen wieder ausgetauscht.

Das Mentale war also entscheidend?

Ja. Anfang Dezember 1994 bei Testfahrten in Barcelona war ich zwar sehr gut. Dann habe ich bei Sauber den Vertrag bekommen. Zwei Monate später waren die ersten Testfahrten im Cockpit des 95er-Autos, und da war es dann aber wesentlich schlechter. Die Ärzte sagten, die Verletzung war so schwer, dass du froh sein kannst,

dass in deinem täglichen Leben wieder alles in Ordnung ist. Aber bei extremen Belastungen wird es bei dir nun Auf und Abs geben. Bei den Testfahrten im Februar 1995 konnte ich mich einfach nicht mehr konzentrieren.

Wir sind wieder zurück am Start, auch bergab hat Wendlinger gezeigt, wie cool er trotz Highspeed das Auto sicher durch die Kurven steuert. Zeit also für die Abschlussfrage:

Sie sind eigentlich alles gefahren: Formel 3, Formel 1, DTM, Langstrecken- und Bergrennen. Was ist am schwersten zu fahren?

Am meisten gefordert hat mich die Formel 1. Vom Top Speed ist ein LeMans-Auto genauso schnell wie ein Formel-1-Auto. Aber von den Kurvengeschwindigkeiten und G-Kräften ist die Formel 1 das Maß aller Dinge. Und du bist permanent im Rampenlicht und musst Top-leistung bringen. Der Druck ist einfach enorm hoch. Die Formel-1-Szene ist was ganz Besonderes.



Frank Schwaibold und Karl Wendlinger
2026 in Neuffen

© Archiv Schwaibold

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

