



Laudationen MOTORWORLD Buchpreis 2023

Extra-Kategorie „Jenseits von Allem“

Mark R. Brinker/Myron T. Vernis/Wolfgang Blaube

„A Quiet Greatness: Japan's Most Astonishing Automobiles“

16 Kilogramm Japaner

Heute sind die japanischen Hersteller ein fester Bestandteil des automobilen Angebots – aber es gab in den 80er Jahren Zeiten, in denen die ersten Autos, die in kleinen Stückzahlen nach Deutschland kamen, misstrauisch beäugt und nur von mutigen Autohändlern angeboten wurden. Das war in den USA ganz anders – gerade in Kalifornien, gewissermaßen auf der anderen Seite des Pazifiks, kamen die japanischen Automobile auf Anhieb gut an.

Mittlerweile sind „die Japaner“ nicht nur ein essentieller Bestandteil des weltweiten Automobilangebots, sondern sie haben auch einen wichtigen Teil der Autogeschichte geschrieben. Doch während bei uns nur wenig über die teilweise faszinierenden Fahrzeuge berichtet wird, haben die japanischen Modelle in den USA eine große Fangemeinde – und die teilweise limitierten sportlichen Sondermodelle stehen nicht nur in den großen Sammlungen, sondern erzielen bei Auktionen auch erstaunliche Preise. Kein Wunder, dass die dazu gehörige Literatur nur in den USA zu finden ist – was sich auch in dem faszinierenden, großen und wahrhaft schweren Werk *The Quiet Greatness* ausdrückt.

1.398 Seiten und 2.352 Bilder japanischer Automobilgeschichte, aufgeteilt auf fünf Bände im Format von 31 mal 31 Zentimeter und in einen stabilen Schuber gepackt (der bei einem Gewicht von 16,2 Kilogramm auch nötig ist), stellt einen neuen Rekord dar. Unter dem Titel *Japan's most astonishing Automobiles* haben sich Mark R. Brinkner und Myron T. Vernis „nur“ die besonderen Gefährte aller japanischen Hersteller vorgenommen – seien es Modelle mit besonderer Technik, besonderem Design und sportlichen Erfolgen.

Es würde den hier zur Verfügung stehenden Platz sprengen, alleine die wichtigsten Sportwagen, die sich auf den Renn- und Rallyestrecken bewährt haben, aufzuzählen – am stärksten beeindruckend die Designstudien, die größtenteils nie ihren Weg nach Europa gefunden haben und in Japan und den USA für Aufsehen sorgten. Brillant gedruckt, mit partieller Hochglanzlackierung veredelt dauert es wahrscheinlich Monate, bis man alle Seiten gelesen und betrachtet hat. Eine mehr als beeindruckende Fleißarbeit.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Porter Press International

Serge Vanbockryck

Ultimate Works Porsche 962 - The Definitive History

Eine Doktorarbeit zum Porsche 962

Der Porsche 962 erschien – als Nachfolger des größtenteils identischen Porsche 956, der von 1982 bis 1984 alle Titel der FIA-Sportwagen-Weltmeisterschaft sowohl in der Fahrer- wie auch der Marken-WM gewann, um auch an den Rennen der amerikanischen IMSA GT-Championship teilnehmen zu können. Dafür musste der 956 partiell modifiziert werden – an diesem Punkt beginnt Serge Vanbockryck mit seiner faszinierenden Fleißarbeit, denn im ersten Kapitel werden die Verhandlungen minutiös geschildert – und man sieht, wie sich die Parteien langsam annäherten, welche Kompromisse geschlossen wurden und wie entscheidend Porsche bei diesen Verhandlungen seine Vorstellungen eingebracht hat. Das Ergebnis war der Porsche 962, der auf Anhieb die Rennen seiner Klasse über 10 Jahre dominierte – und von dem zusammen mit den 956 weit mehr als 200 Exemplare gebaut wurden.

Es gibt in der Geschichte des Motorsports keinen Rennwagen wie den 956 und den 962, der über ein Jahrzehnt hinweg derart dominant auftrat – und um nur ein Beispiel zu nennen gewann er alleine Le Mans sieben Mal. Damit gilt der 962 als der wohl erfolgreichste Rennsportwagen, obwohl sich das Porsche-Werk zugunsten der Kunden vom Sport zurückzog. Erst Ende der 1980er Jahre wurde zwar die Dominanz des 962 von den [Werksteams](#) von Mercedes, Jaguar, Nissan und Toyota gebrochen, dennoch war der 962 noch immer zahlreich im Einsatz.

Derek Bell schreibt in seinem Vorwort: „Der 962 war der beste Rennwagen meiner Karriere – und das lag daran, dass er einerseits ein schlicht gebauter Rennwagen war, der auf jegliche technischen Besonderheiten verzichtete, was jedoch andererseits dazu führte, dass er auf Anhieb perfekt war. *That was all it was, a simple car, yet perfect.* Er war in jeder Hinsicht benutzerfreundlich und man konnte in ihm stundenlang fahren und danach entspannt aussteigen“.

Man kann nur vermuten, wie viele Monate und Jahre Serge Vanbockryck damit verbracht hat, diese perfekte Dokumentation des 962 zu recherchieren, zu ordnen, Archive zu besuchen und Hunderte von Gesprächen zu führen. Besser kann man die Geschichte des 962 nicht auf 1.400 Seiten dokumentieren. Ein Werk für die Ewigkeit.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Kategorie „Marke“

Sieger

Klaus Buschbaum
Tatra in Deutschland

Der Retter des verlorenen Schatzes

Es ist ein ewig wiederkehrendes Spiel: Außergewöhnliche Ingenieure schaffen außergewöhnliche Fahrzeuge – sie werden gebaut, verkauft, vergessen; zumindest ein Großteil von ihnen. Eine Frage: Wer kennt noch Hans Ledwinka? Der 1878 in Klosterneuburg geborene österreichisch-deutsche Automobilkonstrukteur gehört zusammen mit Siegfried Marcus und Ferdinand Porsche zu den bedeutendsten Automobilpionieren Österreichs – und er arbeitete ab 1897 für die Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft (1923 in Tatra umbenannt). Bereits 1905 war er Chefkonstrukteur des Unternehmens in Nesselsdorf (Kopřivnice) und brachte dort zwischen 1911 und 1914 unter anderem die Vierradbremse zur Serienreife. 1921 nahm Ledwinka ein Angebot der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft an und war bis 1945 als technischer Direktor hauptverantwortlich für die Entwicklung. In die Automobil-Geschichte ging Ledwinka ein, als er 1921 konstruierte den Tatra 11 mit dem damals neuartigen Zentralrohrrahmen, Pendelachse und luftgekühltem Zweizylinder-Boxermotor – dass es später wegen dieser Konstruktion mit Ferdinand Porsche und dessen Volkswagen Probleme geben würde, war absehbar.

Warum diese lange Einleitung? Weil die Geschöpfe von Hans Ledwinka auch in Deutschland beliebt waren und Käufer begeisterten, die technikaffin waren. Klaus Buschbaum hat sich der Geschichte der Tatra-Fahrzeuge in Deutschland auf 343 Seiten mit einer bewundernswerten Akribie angenommen und sich auf die Suche nach den Spuren der Tatra-Automobile begeben und dabei faszinierende Geschichten ausgegraben – von Besitzern der 20er und 30er Jahre, von Automobilen und Nutzfahrzeugen und von den bis heute in Deutschland überlebenden Fahrzeugen. Eine zwar spezielle, aber faszinierende Geschichte, die nur Enthusiasten wie Klaus Buschbaum zusammentragen können. Die Auflage beträgt nur 550 Exemplare – ein Muss für Menschen, die mehr über das Thema Auto in den damaligen Jahren erfahren möchten. Sehr empfohlen.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Ehrenpreis

GeraMond

Hagen Nyncke / Rainer Simons / Walter Zeichner
BMW 1929 bis 1945

Die Geburt einer Legende

Heute zählen die bayerischen Motorenwerke zu den bedeutendsten Autoherstellern der Welt, vielleicht nicht in absoluten Stückzahlen, aber das Unternehmen hat doch – in Bezug auf Technik, Design, Motorsportserfolg und Qualität – entscheidend zu dem legendären Ruf der Automobile „Made in Germany“ beigetragen. Dabei begann alles sehr bescheiden: Die ersten BMW wurden mit der Lizenz von Austin gebaut – die ersten 100 BMW 3/15 PS waren im Frühjahr 1929 noch Austin 7, denen lediglich ein BMW-Logo verpasst wurde. Doch dann wurde das Münchner Unternehmen seinem Namen „Bayerische Motorenwerke“ gerecht und bereits 1931 traf der damalige Generaldirektor Franz-Josef Popp die Entscheidung, auf größere Fahrzeuge zu setzen – und am 11. Februar 1933 stand dann der erste BMW 303 mit einem 1,2-Liter-Sechszylinder und 30 PS Leistung auf der Autoausstellung in Berlin.

Der knapp 100 km/h schnelle begeisterte Kunden und Presse gleichermaßen, rasch folgten Modelle wie der 315 mit 1,5 Liter Hubraum und 34 PS, die – wie damals üblich – auch in einer Vielzahl von Sonderkarosserien bei den damals noch reichlich vorhandenen Karosseriebauern geordert werden konnten. Und mit dem 1936 vorgestellten 328 präsentierte BMW auch den ersten deutschen Sportwagen in der 2-Liter-Klasse, der bereits beim ersten Rennen auf dem mythenumwobenen Nürburgring gewann und zum Ur-Vater der BMW Sportwagen geriet. Ganze zehn Jahre – bis 1939 – genügte BMW, um sich eine Reputation als Produzent hochklassiger Fahrzeuge aufzubauen. Das von Hagen Nyncke, Rainer Simons und Walter Zeichner geschaffene Buch deckt erstmals die rasante technische und ästhetische Entwicklung auf – diese lückenlose Beschreibung der BMW-Jahre vor dem zweiten Weltkrieg ist grandios und absolut lesenswert, zumal die Autoren auch viel bislang unbekanntes Material in den Archiven gefunden haben. Schon vom ersten Tag der Veröffentlichung an ein Klassiker der BMW-Literatur.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Ehrenpreis

Glas Automobilclub International

Uwe Gusen / Stefan Dierkes

Glas V8 und BMW Glas V8

Luxus aus Dingolfing

Mitte der 60er Jahre war Glas plötzlich IN – nun waren die zuvor gebauten Kleinwagen aus Dingolfing vergessen und Glas ein ernstzunehmender Produzent. Doch es sollte noch eine Steigerung kommen: Der im September 1965 vorgestellte Glas 2600 V8 bot einen Achtzylinder! 2,6 Liter Hubraum! 150 PS! 195 km/h! Das waren beeindruckende Zahlen. Und dazu eine bildschöne Karosserie von Pietro Frua – der Italiener hatte bereits etliche Sportwagen eingekleidet, kein Wunder, dass der Glas 2600 V8 rasch den Spitznamen „Glaserati“ erhielt.

Niederbayern hatte einen Traumwagen geschaffen – doch es war nicht einfach, die Käufer für diesen Wagen zu finden, obwohl der Preis mit 18.450 Mark verhältnismäßig niedrig angesetzt war. Andererseits gab es natürlich etablierte Konkurrenz, deren Glanz und Prestige gefestigter waren als die Gefährte einer Marke, die nur zehn Jahre zuvor noch Kleinwagen anbot. Da half es auch nicht, dass BMW – die Bayern hatten Glas am 10. November 1966 übernommen – den BMW GLAS V8 3000 mit einem größeren Motor anboten: Letztlich sollten nur 718 Fahrzeuge entstehen, von denen derzeit noch 245 Exemplare bekannt sind.

Es sind ja sehr oft die Markenclubs, die auch Nischenthemen bedienen und so automobiler Geschichte vor dem Vergessen retten. So ist auch dieses Buch nur mit der Unterstützung des Clubs entstanden und nur über den Club zu beziehen. Zu einem mehr als fairen Preis ist hier ein Stück deutscher Autogeschichte gerettet, wobei das große und informative Kapitel aus der Feder des Frua-Spezialisten Stefan Dierkes auch die Liebhaber italienischer Designsprache ansprechen dürfte.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Ehrenpreis

Delius Klasing-Verlag

Mitch Bergeron

Harley-Davidson – 120 Jahre Kult

Kult pur – Harley Davidson

William S. Harley und Arthur Davidson waren seit ihrer Kindheit befreundet – aufgewachsen in Milwaukee, Wisconsin teilten sie ihre Begeisterung für die Technik und arbeiteten 1901 bei der Barth Manufacturing Company als Konstruktionszeichner (Harley) und im Musterbau (Davidson). In diesem Jahr zeichnete William Harley einen ersten Einzylinder-Motor, dessen Technik auf dem französischen De-Dion-Bouton-Triebwerk beruhte. War der erste Motor noch zu schwach, um ein Motorrad anzutreiben, so lieferte der 1903 gebaute Prototyp mit einem 405,4 cm³ großen Einzylindermotor offenbar genug Leistung, um den ersten Prototyp so schnell zu machen, dass sich die Beiden an den Bau weiterer Motoren wagten. 1905 kam das Modell Nr. 1 mit 440 cm³ Hubraum und 3¼ PS zum Preis von 175 \$ auf den Markt – rasch folgten weitere Modelle, die sich immer besser verkaufen ließen, 1908 konnten bereits 450 Motorräder verkauft werden.

Das war der Beginn einer faszinierenden Entwicklung, denn Harley-Davidson mutierte in den nächsten Jahren und Jahrzehnten nicht nur zu einem der großen Motorrad-Produzenten, sondern wurde auch zum Mythos. Bis heute haben die Motorräder aus Milwaukee einen legendären Ruf: Bewährt im härtesten Einsatz, in unzähligen Filmen gezeigt und als Dienst-Motorrad für die US-Polizei unentbehrlich dürfte Harley Davidson heute eine der Ikonen auf zwei Rädern schlechthin sein. Mitch Bergeron hat in seinem Nachschlagewerk alle wichtigen Serienmodelle der Marke mit hervorragenden Bildern illustriert und mit gut lesbaren Texten zusammengefasst – von den frühen Singles bis hin zur Twin-Ära. Bergeron präsentiert die Entwicklungsgeschichten, technische Details und spannende Hintergründe. Für Harley Davidson-Freunde eine 280 Seiten dicke Firmen-Biografie, die optisch und inhaltlich überzeugt.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Kategorie „Biografie“

Sieger

Delius Klasing-Verlag

Eckhard Schimpf

Kurt Ahrens

Der unbekannte Weltklasse-Fahrer

Seien Sie ehrlich: Haben Sie – auch wenn Sie sich für den Motorsport begeistern können – den Namen Kurt Ahrens parat? Seine Rennen? Seine Siege? Eckhard Schimpf, enger Freund und Wegbegleiter seit gemeinsamen Braunschweiger Jugendtagen, hat nun ein kleines, charmantes Buch über *einen dieser verwegenen Kerle* geschrieben: Kurt Ahrens. Eckhard Schimpf: „Porsche 917 – bei diesem Wagen fällt einem Le Mans 1970 ein – endlich der erste Porsche Gesamtsieg. Hans Herrmann saß am Steuer, doch den ersten Sieg in diesem anfänglich kaum zu zähmenden Biest feierte bereits 1969 Kurt Ahrens jr. beim Großen Preis von Österreich, den er zusammen Jo Siffert gewann. „Weltklassefahrer“: Mit diesem Prädikat klassifizierte früher der Automobilverband FIA vor jeder Saison die 25 besten Rennfahrer der Welt. Von 1968 bis 1970 gehörte auch Kurt Ahrens zu diesem elitären Zirkus – doch er suchte nie das Rampenlicht und wurde nie Vollprofi, er blieb auch in der Topklasse Amateur. Am Sonntag mit den schnellsten Autos der Welt gegen die Crème de la Crème der Fahrer auf der Piste und dann auf dem Siegerpodium und am Montag wieder im Kran auf dem Schrotthof des Familienbetriebs.

Er fuhr gerne, gewann gerne, doch wollte daraus nie einen Beruf machen – dennoch holten ihn Männer wie Ferdinand Piëch in ihre Werkteams und schätzten seine Erfahrung als Testfahrer. Ahrens fuhr alles: Rallyes, Formel 3, Formel Junior, Formel 2 um dann von 1969 an als Werksfahrer der Porsche AG und 1970 als Werksfahrer von Porsche Salzburg auf Fahrzeugen wie dem 908 und 917 seinen Beitrag zum Gewinn der Marken-Weltmeisterschaft beizutragen. Dann beendete er 1971 seine Karriere – und kümmerte sich weiter um seine Firma. Ein faszinierender Mann, ein faszinierendes Leben – Ferdinand Piëch sagte über Ahrens: „Klein, leicht, bescheiden und zuverlässig schnell“.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Ehrenpreis

Motorbuch-Verlag

Tobias Aichele

Eberhard Mahle – 150 Siege

Ebs Mahle: 210 Rennen – 150 Siege

Es gibt im Motorsport viele Erfolgsgeschichten, die nie an die große Glocke gehängt wurden – zu ihnen gehört auch die von Eberhard „Ebs“ Mahle, der nicht nur von 210 Rennen mit 150 Siegen nach Hause zurückkehrte, sondern auch den ersten Titel für den noch brandneuen Porsche 911 erringen konnte. Wer bei dem Namen Mahle an die gleichnamigen Mahle-Kolben des Mahle Konzerns denkt, liegt richtig: Eberhard Mahle war der Sohn von Ernst Mahle, der zusammen mit seinem Bruder Hermann Inhaber der Firma Mahle war. Dass der Vater gegen eine Motorsport-Karriere war und ihn nie unterstützte, war „Ebs“ – so sein Spitzname – egal, 1954 kaufte er sich von erspartem Geld einen gebrauchten DKW 3=6, mit dem die ersten Rallyes gewonnen wurden, 1957 kam ein Alfa Romeo Giulia Sprint Veloce in die Garage, mit dem Mahle auf Anhieb Deutscher GT-Meister wurde. 1959 folgte der Titel des Deutschen Bergmeisters, errungen auf Volvo und ein zweiter Rang bei der Targa Florio – nun auf Porsche. Es folgten Siegesserien bei der Rallye-Monte Carlo (auf Mercedes-Benz 220 SE) und bei Bergrennen auf einem 300 SL Roadster.

Man ahnt, er konnte tatsächlich exzellent Autofahren, egal ob auf der Rundstrecke, bei Rallyes oder bei Bergrennen. Und am Berg errang „Ebs“ Mahle auch einen Titel für die Ewigkeit – er gewann 1966 auf einem Porsche 911 die Europa-Bergmeisterschaft, der erste Titel für den neu vorgestellten Elfer. Den Wagen hatte der Porsche-Werksfahrer Gerhard Mitter für die EM vorbereitet: Fahrwerk straffen, Fahrzeug leichter gemacht (960 kg) – und vor allem gleich zu Beginn 165 PS statt der serienmäßigen 130 PS. Im Laufe der Meisterschaft entlockte Mitter dem 911 sogar bis zu 185 PS. Den Titel im Auge, begann sich auch Porsche diskret um den Wagen zu kümmern – man half bei der Fahrwerksabstimmung und steuerte über 20 Getriebeübersetzungen aus dem Versuch bei, die teilweise von Ferdinand Piëch im Kofferraum zu den Rennen gebracht wurden. Tobias Aichele hat diesem spannenden Leben ein lesenswertes Buch gewidmet – mit Beiträgen der damaligen Mitstreiter. Gut, dass diese faszinierende Geschichte gerettet wurde.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Kategorie „Motorsport“

Sieger

McKlein

Michael Behrndt/Jörg-Thomas Födisch/Nils Ruwisch
Nürburgring-Album

Those were the days...

Immer wieder erscheinen neue Bücher über den Nürburgring – Bücher über die wichtigsten Rennen (GP-Rennen / 1000 Kilometer-Rennen / Rennen zur DTM etc.) und Bücher darüber, wie man den Nürburgring optimal fährt. Es erschien sogar ein Buch über die Tankstelle am Nürburgring sowie drei – längst vergriffene – Bände mit Privatfotos von Rennen in den 1960er und 1970er Jahren. Bände, die einen ganz besonderen Reiz haben, denn hier gibt es die Boxengassen, die Parkplätze, das bunte Leben neben den Kämpfen um Plätze und Siege und vor allem die Menschen, ihre Fahrzeuge, ihre Mode zu betrachten.

Schon wieder ein Buch über den Nürburgring?

Die Frage löste sich in große Begeisterung auf, als der Band „Nürburgring-Album, Nordschleife & Südschleife 1960-1969“ auf dem Tisch der Jury lag – mehr als 250 Seiten, prall gefüllt mit Amateurfotos, die in den 1960er Jahren rund um die Nord- und die Südschleife entstanden. Keine gestochen scharfen Profi-Fotos, die man schon oft gesehen hat, sondern Schnappschüsse von Amateuren. Bilder, die die Atmosphäre der damaligen Zeiten einfangen: Mini, Käfer, MG-B und viele BMW-Modelle starteten damals – die Fans drückten damals aber auch bei den Ferrari 250 GTO-Boliden und der Formel 1 auf den Auslöser. Sie fotografierten gestrandete und verunfallte Rennwagen, sie drückten manchmal auch in dem Moment auf den Auslöser, als ein Unfall geschah. Sie fotografierten jubelnde Mechaniker, die den Sieg „ihres“ Wagens feierten und deren Piloten – umgeben von wichtigen Funktionären. Vor allem aber fotografierten sie sich selbst: Die Zuschauer in einer Zeit als Motorsport noch etwas Außergewöhnliches war, zu dem Hunderttausende von Zuschauern in die Eifel fuhren. Zeitgeist pur – ein wunderbares Buch.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Ehrenpreis

Heel-Verlag

Dr. Peter Schroeder

Mercedes-Benz – Langstreckenfahrten 1950-1964

Schön, schön, schön war die Zeit

Nach dem Krieg wollte sich Mercedes-Benz wieder die Märkte der Welt erschließen – Amerika war kein so großes Problem, mit dem 300 SL-Rennwagen und dem 1954 in New York präsentierten 300 SL Coupé war für die richtige PR gesorgt. Doch wie wollte man Kontinente wie Südamerika und Afrika von den Qualitäten und der Haltbarkeit der Modelle überzeugen?

Rasch begannen die Export-Abteilung und ein paar Ingenieure damit, den ortsansässigen Mercedes-Vertretungen Tips und Unterstützung zukommen zu lassen, damit diese an den Langstreckenfahrten teilnehmen konnten. Nach und nach wurden aus diesen zuerst vor Ort unterstützten Teams offizielle, schlagkräftige Werksmannschaften, die mit penibel geplanter und aufwändiger Logistik sowie mit herausragenden Fahrerinnen und Fahrern beeindruckende Siege erringen konnten. Es waren transkontinentale Strecken mit mehreren tausend Kilometern Länge, die – vor internationalem Publikum – den Ruf der Marke mit dem Stern stärkten und für lohnende Export-Geschäfte sorgten.

Neben bekannten Veranstaltungen wie der Rallye Monte-Carlo, der Deutschland-Fahrt oder der Rallye Lüttich-Rom-Lüttich waren es später abenteuerliche Rallies wie die Rallye du Maroc, die East African Safari, die Carrera Panamericana oder der Gran Premio Argentino de Carretera, die nach Siegen und besten Platzierungen für Erstaunen sorgten.

Dr. Peter Schroeder hat sich diesen vergessenen Motorsport-Veranstaltungen angenommen und ein kurzweiliges, hervorragend recherchiertes und mit interessanten Bildern garniertes Buch über ein nahezu vergessenes Kapitel der Mercedes-Motorsportgeschichte geschaffen, dass auch den großartigen Fahrerinnen und Fahrern der damaligen Jahre entsprechend Referenz erweist.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Ehrenpreis

Sportfahrer-Verlag

Thomas Nehlert
Porsche 956-001

Creating a Legend

Zweifellos geht der Trend bei automobiliter Literatur zu immer aufwändigeren Bänden in immer kleineren Auflagen zu immer höheren Preisen. Die Käufer suchen nach spezialisierten Bänden zu bestimmten – meist exotischen – Marken und Fahrzeugen, die Geschichte geschrieben haben, sei es im Design oder im Motorsport. Eines dieser Bücher hat der kleine, feine Sportfahrer-Verlag in Düren nun fertiggestellt und es beschäftigt sich mit dem Ur-Vater aller supererfolgreichen Gruppe C-Fahrzeuge von Porsche: Dem 956. Und als ob diese Spezialisierung nicht genügen würde, handelt es sich um die Fahrgestell-Nummer 1. Also dem ersten Versuchsfahrzeug, das Porsche unter der Führung des legendären Trios Peter Falk (Renndirektor Porsche), Norbert Singer (Projektleiter 956) und Valentin Schäffer (Chef der Rennmotorenabteilung) in nur 85 Tagen nach dem ersten Rollout in Weissach in Le Mans zum Sieg fuhr.

Thomas Nehlert, Staatsanwalt im Ruhestand und ausgewiesener Porsche-Kenner hatte vollen Zugriff zu allen Unterlagen und den Beteiligten – sein Buch (leider nur in englischer Sprache erhältlich) beschreibt jedes Detail der ersten Variante des erfolgreichsten Gruppe C-Rennwagens aller Zeiten, vom Chassis über das Fahrwerk und den Motor bis hin zur mühsamen Suche nach der adäquaten Aerodynamik. Und es kommen neben den erwähnten Technik-Koryphäen auch die beteiligten Rennfahrer ausführlich zu Wort, die viele Stunden testeten und später noch mehr Stunden hinter dem Volant saßen und Siege über Siege einfuhren. Für die Freunde von Porsche-Rennwagen ein Basis-Buch, in dem man viel über die Präzision und Akribie erfährt, mit der in Weissach neue Rennfahrzeuge entwickelt werden. Was die Freude (nur etwas) trübt, ist wie bereits erwähnt, der englische Text und der hohe Preis: Das Basis-Buch kostet 175 Euro, die auf 56 Exemplare limitierte und von den erwähnten Protagonisten signierte Auflage in einer edlen Box verlangt nach 450 Euro. Dennoch war sie in zwei Wochen ausverkauft – und wird wahrscheinlich bereits zu höheren Preisen gehandelt.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Kategorie „Historie“

Sieger

Delius Klasing-Verlag

Wolfgang Frei

Edward Quinn – Monaco Motor Racing 1950 – 1965

Those were the days my friend

Es muss Jahrzehnte her sein, dass der erste Band „Riviera Cocktail“ von Edward Quinn erschien – und seinen Lesern eine völlig neue Welt erschloss: Die der 50er Jahre an der Cote d`Azur. Eine Zeit, in der die Reichen und die Schönen die Cote d`Azur entdeckten, dort Filme gedreht wurden und die Prominenz noch nahbar war – und sich gerne von Edward Quinn fotografieren ließ. Der 1920 in Dublin geborene Quinn ließ sich Anfang der 50er Jahre an der Cote d`Azur nieder und begann dort seine Karriere als Fotograf, wurde zum engen Freund von Pablo Picasso und dokumentierte mit Tausenden von Fotos das damalige Leben. Später hat dann sein Neffe und Erbe Wolfgang Frei damit begonnen, das Übermaß an Bildern in ein paar weiteren faszinierenden Werken zu veröffentlichen – nun ist Wolfgang Frei die Sisyphus-Aufgabe angegangen, das riesige Archiv systematisch zu erforschen und zu digitalisieren. Das Ergebnis ist eine beeindruckende Auswahl von Fotos, die die Grand Prix-Rennen in Monaco sowie die Rallye Monte Carlo-Events der Jahre 1950 bis 1965 dokumentieren.

Die Faszination dieses außergewöhnlichen Buchs offenbart sich aber nicht nur in den Bildern von den Rennen selber, sondern noch mehr in den vielen Fotos vom Rand der Piste, von den Rennfahrern und Teammanagern, den Mechanikern und natürlich auch von den Fotos von Fürst Rainier von Monaco und seiner Gattin Grace Kelly. Stets perfekt gekleidet mit den wunderbarsten Autos unterwegs und im Hafen dann die Yacht von Aristoteles Onassis, auf der der bordeigene Kran damit beschäftigt ist, das eigene Wasserflugzeug auf das hintere Deck zu hieven. Oder das Foto von Phil Hill und Jacky Steward im Gespräch mit Steve McQueen – Ikonen, perfekt abgelichtet. Man riecht förmlich die Auspuffgase und hört den Klang der Motoren. 180 größtenteils bislang unveröffentlichter Aufnahmen sorgen für einen Einblick in das Monaco der Nachkriegszeit: Lifestyle, Glamour und Celebrities. Die limited Edition beinhaltet einen Fotoprint.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Ehrenpreis

Geramond

Daniel Reinhard

Inside Formel 1 – Eine Motorsport-Zeitreise

66,658 Sekunden in einem Buch

Es gibt hunderte, wenn nicht tausende von Büchern rund um die Formel 1 – meistens perfekt fotografiert, mit Tabellen und Interviews, mehr oder weniger schön gedruckt. Und es gibt zuweilen Bücher, die einem vermeintlich ausgelutschten Thema neue Facetten abringen. *Inside Formel 1 – Eine Motorsport Zeitreise* ist eine dieser raren Ausnahmen. Seit 1950 begleitet die Familie Reinhard als Fotografen die wichtigsten Rennen der Welt – zuerst der Vater Josef Reinhard, und nun sein Sohn Daniel. Mehr als 70 Jahre Motorsport, in Hunderttausenden von Bildern dokumentiert, eine nahezu unerschöpfliche Quelle großartiger Bilder.

Daniel Reinhard schreibt dazu: „Am Ende sind sich alle Motorsportbücher ziemlich ähnlich – ganz anders dieses Buch. Es listet keine Tabellen auf, zeigt weder Sieger noch Verlierer – es bietet einen Blick hinter die Kulissen, aus der Sicht von meinem Vater und mir“. Das Ergebnis ist spektakulär: Vater und Sohn waren stets dabei – von Fangio bis Hamilton, sie fotografierten Siege und Niederlagen, Rennen im Regen, bei Sonnenschein, bei Tag und bei Nacht. Unfälle sind auch dabei, aber auch das Leben neben der Rennstrecke, die Mechaniker, die Frauen, die Zuschauer. Aber der eigentliche Einsatz ist NAH AN DER STRECKE – es gilt den einzigen, ultrakurzen Moment zu finden, der das Bild besser als allen anderen macht. Denn nach dem Moment ist das Bild ein anderes, unbedeutend, belanglos.

Ein faszinierendes – völlig anderes – Motorsport-Buch. Was am meisten überrascht: Die Belichtungszeit der 320 gezeigten Bilder beträgt exakt 66,658 Sekunden! Die Quintessenz von 70 Jahren Arbeit, unzähligen Reisen, Hunderttausenden von Fotos lässt sich in 66,658 Sekunden zusammenfassen. Ein großartiges Buch, das sich wohltuend von vielen anderen Motorsport-Büchern unterscheidet.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dükel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Kategorie „Design“

Sieger

Piotr Degler
Made in Italy

A visual Experience

Piotr Degler darf man sich als glücklichen Mann vorstellen. Der in Spanien geborene Designer wuchs in einer Familie von Musikern und Architekten auf und kam – nach einem Automobildesign-Studium in Turin – zur Carrozzeria Bertone, wo er seine zweite Leidenschaft entdeckte: die Fotografie. Und natürlich sieht Piotr Degler die von ihm fotografierten Gefährte mit den Augen eines Designers, was wiederum zu Fotos führt, die sich von vielen der „normalen“ Studiofotos deutlich unterscheiden. Der Auslöser des neuesten Buchs „Made in Italy – a visual Experience“ war ein Gang durch das damals noch existierende Museum mit der Sammlung von Bertone – „ich bewunderte den Lancia Stratos Zero, den Testudo, den Lamborghini Marzal und die vielen anderen Meisterwerke, und wusste, dass ich sie fotografieren musste. Und ich erkannte in dem Moment auch, dass ich 100 Meisterstücke für das Buch zusammentragen wollte“.

Im Laufe der Jahre wuchs das Buchprojekt, parallel dazu kamen auch rasch Aufträge von Unternehmen wie FIAT, Pininfarina und Ferrari – sein Geheimnis: Er sucht (und findet) die Schlüsselpunkte der von seinen Kollegen gestalteten Fahrzeuge; die Punkte, die jedes Design unverwechselbar machen. Und Degler gelingt es brillant, diese Schlüsselpunkte in seinen Fotos zu visualisieren. Sein neuestes Buch – nicht nur von Designern hoch gelobt – widmet sich einigen der schönsten und wichtigsten Produktionsmodellen und Prototypen italienischer Provinienz. Es sind exakt 100 Modelle geworden, die Piotr Degler in den vergangenen Jahren fotografiert hat und nun zu dem lange geplanten Werk zusammengefügt hat. Es bietet eine Reise durch das italienische Design – ergänzt mit elf Portraits der großen Designer und Patriarchen des Landes: Von Giampaolo Dallara über Marcello Gandini, Giorgetto Giugiaro und Paolo Martin bis hin zu Andrea Zagato äußern sich hier alle Granden zu ihren Geschöpfen. Sehr lesenswert – und mit phantastischen Fotos garniert. Für die Liebhaber italienischen Designs unumgänglich.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Ehrenpreis

Dalton Watson

Andy Saunders

The Automotive Alchemist

Customizing in einer anderen Welt

In der Welt der Automobil-Designer gibt so viele Individualisten, die sich die sich um ihr eigenes Lagerfeuer scharen, ihren Visionen nachgehen und originäre Welten schaffen – Andy Saunders ist einer von ihnen, der sich in der Welt des Customizing einen großen Namen gemacht hat. Von seinem Vater lernte er früh, wie man mit Materialien umzugehen hat – er nahm ihn auch regelmäßig mit nach Beaulieu, wo sich Vater und Sohn mit Auto- und Ersatzteilen und reichlich Literatur eindeckten, um so im Laufe der Jahre in der Welt der individualisierten Unikate Berühmtheit zu erlangen. Saunders nutzte die Jugend-Jahre, um sich bei den besten Handwerkern der Insel ausbilden zu lassen – was sich heute in der Perfektion seiner Fahrzeuge niederschlägt.

Die Unikate von Andy Saunders sind heute weltweit bei den großen Shows zu bewundern – vom extrem verkürzten bis zum verlängerten Mini mit heruntergezogenem Dach (der zu Recht den Namen „Claustrophobia“ bis hin zu einem Fiat 126 (der in der Serie 134 Zentimeter Höhe maß) und von Saunders auf 54,3 Zentimeter Höhe geschrumpft wurde, es gab nichts, was Saunders nicht umarbeitete. Und Saunders schreckte auch nicht davor zurück, dem legendären Cord 814 von 1938 eine neue Form zu geben, die die Klassik perfekt in die Jetzt-Zeit transformierte.

Endgültig berühmt wurde er jedoch mit der epischen Restaurierung eines Dream-Cars aus den 50er Jahren, dem 1957 gebauten Aurora Safety Sedan – einer Studie, die die optimale Sicherheit für Insassen und die anderen Verkehrsteilnehmer bieten sollte. Der Wagen galt damals als „der hässlichste und sicherste Wagen der Welt“ – googlen Sie *Aurora Safety Car 1957*, dann ist alles klar. Saunders fand das Wrack und restaurierte es perfekt – alleine für diese Tat hat Saunders bereits das wunderbare Buch *The Automotive Alchemist* verdient. Für Fans außergewöhnlicher Fahrzeuge eine grandiose Fundgrube – sehr empfohlen.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Ehrenpreis

Callwey

Andreas K. Vetter
Haus und Auto

Traum-Häuser mit Traum-Garagen

Wer glaubt, dass sich das weite Feld der Bücher über Automobile nur über Marken-Biografien, Bilderbücher schöner Autos und Rennwagen und deren wichtigste Siege erstreckt, liegt völlig falsch. Wir haben in den letzten Jahren interessante Bücher über Themen entdeckt, die man diesem Genre niemals zuordnen würde: Die Entwicklung der Mobilität in den Schweizer Alpen von 1850 bis 1950. Ein faszinierendes Buch – mit dem pragmatischen Titel „Im Übrigen ging man zu Fuß“ – oder ein weiterer Höhepunkt: Die Geschichte von Magnus Walker, der als Hardcore-Porsche-Fan seine Fahrzeuge so umbaut und modifiziert, wie es ihm gefällt – egal was die Porsche Community darüber denkt.

Nun liegt ein Band mit dem schlichten Titel „Haus und Auto“ auf dem Tisch des Rezensenten – ein faszinierendes Buch mit 44 innovativen Beispielen spektakulärer Architektur von Häusern, in denen die Autos in besonderen Garagen Platz gefunden haben. Das reicht von Einzelgaragen in japanischen Großstädten bis hin zu großen Sammlungen, die in noch größeren Villen ganze Tiefgeschosse belegen. Es geht aber nicht nur um den Parkraum für mehr oder weniger Autos, sondern um die gelungene Symbiose von Ästhetik und Nutzen. Und manche der Häuser sind derart beeindruckend, dass man sofort den Weg zur nächsten Lotto-Annahmestelle antreten möchte, um die finanzielle Basis für ein derartiges Schmuckstück zu gewinnen.

Bei der Lektüre weiß man eigentlich nicht, welches Haus mit welcher Garage mit welchen Autos man besitzen möchte – obwohl: Die kleine Sammlung – darunter Ferrari 250 GT SWB, F 40, 300 SL „Gullwing“, Carrera 2.7 RS –, die in der Bibliothek im Penthouse im zehnten Stock eines Bürohauses in Hongkong ihren geschmackvollen Platz gefunden hat, hat schon ihren speziellen Reiz. Zwei Autoaufzüge in ein Bürohaus bis zum Penthouse – darauf muss man erst einmal kommen.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Sonderpreise

Dalton Watson

Barzou Sepasi

Fit for a King

The Royal Garage of the Shahs of Iran

Eines Königs würdig

Der Iran wurde über rund 2.500 Jahren hinweg von Monarchen regiert, die Imperien aufbauten und verloren, erneut aufbauten – die wichtiger wurden und an Macht wieder verloren. Was eben in zweieinhalb Jahrtausenden so geschehen kann. In den Zeiten, in denen sie die großen Teile der damals bekannten Welt beherrschten, erhielten sie auch den Titel „Shahanshah“ – das war der „König der Könige“. Geld und Macht war nie ein Thema, und so kamen auch rasch nach der Erfindung des Automobils die ersten Gefährte nach Teheran – das erste Auto war ein Gardner-Serpollet 10 hp, den der damalige Herrscher 1903 in Europa sah, begutachtete und erwarb. Zusammen mit einem gleich mitangestellten französischen Fahrer erregte das Automobil entsprechend Aufmerksamkeit, rasch folgten weitere Fahrzeuge.

Das resultierte letztlich in eine immer größer werdende Sammlung, die von Mohammad Reza Shah Pahlavi – dem letzten Shah des Iran – dramatisch vergrößert wurde. Er war Auto-Afficionado und hatte die finanziellen Möglichkeiten, sich jeden Wunsch zu erfüllen. Kein Wunder, dass die kaiserlichen Garagen mit Modellen wie einem Mercedes-Benz 500 K „Autobahnkurier“, diversen Hispano-Suiza-, Rolls-Royce- und Pegaso-Modellen gefüllt waren. Borzou Sepasi hat die Geschichte der Sammlung minutiös recherchiert und ein Buch geschaffen, dass dem manischen Sammler gerecht wird – es würde den Platz sprengen, hier alle Fahrzeuge zu erwähnen. Nur ein paar absolute Highlights: Ferrari 500 Superfast, Porsche 934, Panther 6, diverse Lamborghini Miura und Countach LP 400. Und nicht zu vergessen: Der erste Maserati 5000 GT – noch mit einem echten 450 S-Rennmotor.

Doch viel wichtiger ist die Erkenntnis, welch` aufgeschlossenes und modernes Land Persien über Jahrzehnte hinweg war – die Bilder dokumentieren die Evolution einer zwar von einem Herrscher dominierten, aber parallel dazu erstaunlich offenen Gesellschaft. *Fit for a King* ist ein faszinierendes Buch über eine faszinierende Sammel-Leidenschaft – zugleich aber auch eine Geschichte der iranischen Gesellschaft und Automobilkultur.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Verlag Brüder Hollinek

René Edenhofer
Das fliegende Motorrad

Ob Motorräder fliegen können?

Zuweilen tauchen Bücher auf, die derart skurril wirken, dass man die beschriebene Story zuerst nicht glauben mag – doch dann eröffnet sich einem eine neue Welt. *Das fliegende Motorrad* aus der kleinen, feinen und rührigen Verlagsbuchhandlung Brüder Hollinek im österreichischen Purkersdorf beschäftigt sich intensiv mit dem ewigen Wunsch des Menschen, fliegen zu können.

René Edenhofer hat sich in einem wunderbaren kleinen Band mit dem 1888 im niederösterreichischen Herzogenburg bei St. Pölten geborenen Lehrer Karl Cerny beschäftigt, der einen kostengünstigen Flugapparat konstruieren wollte. Cerny vertrat die Meinung, dass dies nicht mit Tragflächenflugzeugen, sondern nur mit einem dem Vogelflug nachempfundenen „Schwingerflügel-Apparat“ gelingen könne. Von 1908 an befasste er sich mit entsprechenden Konstruktionen – und er fand sogar Geldgeber, die ihn bei seinen Forschungen unterstützten.

Edenhofer beschreibt die weiteren Schritte, die bis hin zur Konstruktion eines *Schwingerfliegers* und diversen Patenten führten – die erhaltenen Fotos zeigen ein mächtiges Ungetüm, das sich niemals vom Boden erheben haben dürfte und in den Wirren des Ersten Weltkriegs verloren ging. Nach dem Krieg lautete sein Ziel dann, einen für jedermann leistbaren *Schwingerflieger*, genannt *Das fliegende Motorrad* zur Serienreife zu entwickeln. Zur Finanzierung des Vorhabens gründete Cerny die „Gesellschaft der Schwingerflieger“ mit einer eigenen in fünf Ausgaben erschienenen Zeitschrift „Der Schwinger-Flug“. René Edenhofer schreibt dazu: „Ob das *fliegende Motorrad* jemals abhob und vogelgleich durch die Lüfte flatterte und ob Karl Cerny ein genialer Erfinder, Scharlatan oder Schwindler war, ist heute nicht mehr überprüfbar“. Angeblich sollen mit *fliegenderem Motorrad* sogar ein paar kürzere „Hupfer“ gelungen sein, doch niemals hat man eines seiner Geschöpfe tatsächlich fliegen sehen. Dabei war der Gedanke eines fliegenden Motorrads eigentlich doch ganz attraktiv.

Wie wunderbar, dass dieser Band eine Skurrilität am Rande der Mobilität vor dem Vergessen gerettet hat.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Olms Verlag

Volker Christian Manz / Halwart Schrader
Alternativ Mobil – Die Geschichte der E-Mobilität

alternativ mobil

Natürlich ist das Elektro-Auto keine Neuigkeit – als das Automobil laufen lernte, kämpfte der Verbrennungs-Motor gegen Fahrzeuge mit Dampfmaschinen und Gefährte mit Elektroantrieb. Und es sah am Anfang für das Elektroauto gar nicht schlecht aus: Im Jahr 1900 waren 38 Prozent aller Autos Elektromobile – und am 29. April 1899 hatte der Belgier Camille Jenatton mit seinem elektrisch betriebenen Geschwindigkeitsrekordwagen *La Jamais Contente* (frz: *Die nie Zufriedene*) als erstes Straßenfahrzeug eine Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h erreicht – genau gesagt 105,882 km/h. Und auch wenn wir heute glauben, dass der Verbrennungsmotor den Elektroantrieb bis zur heutigen Renaissance verdrängt hatte, so war diese Form der Mobilität doch immer präsent.

„Als noch niemand von Benzin und Diesel sprach, Daimler, BMW und Porsche unbekannte Größen waren, die Pferdekutsche immer Vorfahrt hatte – da gab es sie bereits, die ersten elektrischen Autos.“ Mit diesen einleitenden Worten haben sich Volker Christian Manz und Halwart Schrader in einem voluminösen (438 Seiten) und mit Informationen (mehr als 750 Abbildungen) vollgepackten Werk der Elektro-Technik angenommen und das derzeit gültige Basiswerk geschaffen, in dem nicht nur die E-Autotechnik allgemeinverständlich erklärt wird, sondern auch das *Für und Wider* der Technik plausibel gegenübergestellt wird.

Für Historiker wird vor allem die Chronologie der Entwicklung sowie ein alphabetisches und großzügig bebildertes Markenverzeichnis mit weltweit mehr als 650 Herstellern elektrischer Automobile von 1881 bis zur Jetzt-Zeit und nahen Zukunft von besonderem Interesse sein. Das beim Olms-verlag erschienene Opus Magnum zum Thema E-Auto dürfte das derzeit fundierteste Werk zu diesem Thema sein und ist jedem an diesem derzeit so aktuellen Thema interessierten Leser empfohlen. Mehr Wissen und Information kann man zu dem Thema E-Auto nicht zwischen zwei Buchdeckeln erwerben.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Geramond

Harald Täger

Fahrzeuggeheimnisse der DDR

Erfinder, Tüftler & Enthusiasten und ihre erstaunlichen Projekte

Wer – mit dem heutigen Abstand – an die Motorisierung der ehemaligen DDR denkt, erinnert sich eigentlich nur an den Trabbi und die Wartburg-Modelle, dazu wurden ein paar Tatra importiert und das Politbüro fuhr Volvo. Dabei gab es natürlich auch in der DDR kreative Erfinder, hochbegabte Ingenieure und technikaffine Handwerker, die ihr Handwerk verstanden. Jedoch: Es musste meist improvisiert werden, denn in der Planwirtschaft musste alles seinen geordneten Weg gehen. Dass es dennoch eine große Vielzahl an Eigeninitiativen gab, zeigt das Buch von Harald Täger, der hier etliches Unbekanntes und Vergessenes aus der DDR-Geschichte zusammengetragen hat.

Harald Täger: „Wie gesagt – es musste meist improvisiert werden. Zudem wurde in Hinterhöfen oder Garagen erfunden und entwickelt. Die Ergebnisse waren aber aufregend, auch wenn sie oft nicht den Weg in die Serienproduktion fanden und nur Insidern bekannt wurden. Da gab es beispielsweise „Lumpenreifen“, frisierte Motore, Eigenbaugefährte, sensationelle Prototypen...“ Und in der Tat bietet das Buch Einblick in eine faszinierende Welt, in der unter schwierigsten Umständen, mit viel Handarbeit und der selbstverständlichen Hilfe von Freunden interessante Technik entwickelt und interessante Fahrzeuge gebaut wurden. So führt das Buch über nie in Serie gegangene Trabant-Prototypen hin zu selbst konstruierte und selbst gebaute Rennmotoren für Formel-Rennwagen und Rennboote. Fahrzeuge für Autocross-Rennen entstanden ebenso wie K-Wagen, das war die offizielle DDR-Bezeichnung für Gokart-Modelle. Es gab offenbar nichts, was die kreative Szene nicht entwickelte – Rennmotorräder, Trabant- und Wartburg-Modelle für Rallye-Einsätze und elegante Motorroller, die jedoch größtenteils nie in Serie gingen. Der Untertitel des Werks lautet: „Erfinder, Tüftler & Enthusiasten und ihre erstaunlichen Projekte“. Ein erstaunliches und lesenswertes Buch, bestens geeignet, viele Vorurteile zu revidieren.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:





Wallstein

Gwendolin Engels / Claude Haas / Dirk Naguschweski / Elisa Ronzheimer
Im Fuhrpark der Literatur

Am Ursprung stand das Nachsinnen über einen blauen Porsche

Es fällt nicht leicht, diesen Band, der am Leibniz-Zentrum für Literatur- und Kulturforschung in Berlin zusammengestellt wurde, zu verstehen, zu begreifen – wenn man es sich nicht zur Aufgabe gemacht hat, sich Gedanken zur kulturellen Imagination des Autos allgemein zu machen. Im Klartext: Man sollte schon Literaturwissenschaft studiert haben und sich mit Kulturforschung beschäftigt haben, um sich in dem Band *Im Fuhrpark der Literatur* wirklich zu Hause zu fühlen. Dass man dann dem Werk viele Gedanken und Anregungen entnehmen kann, ist klar.

Dennoch hat die in anderthalbjähriger Fleißarbeit zusammengetragene Sammlung von 27 Texten auch für interessierte Laien ihren Reiz – man muss sich nur zusammenreißen und auch tapfer über etliche für die Nicht-Wissenschaftler nur schwer verständlichen Textstücke hinwegsehen. Oder weiterblättern. Denn es finden sich immer wieder Beiträge, die dem Leser neue, überraschende Erkenntnisse vermitteln – sei es ein Beitrag über die Rolle des Automobils in Franz Werfels Theaterkomödie *Jacobowsky und der Oberst* oder die Gedanken über die Tatsache, dass nichts die Landschaft des 20. Jahrhunderts so verändert hat wie der Eingriff in die Umwelt durch das Automobil. Lesenswert auch ein Beitrag über den 2015 gedrehten Film *Mad Max: Fury Road*, den die Autorin als den letzten hochmotorisierten Actionfilm sieht, der einer fundamentalen, ökologischen Kritik zum letztmöglichen Zeitpunkt entgehen konnte. Und der erste Mad Max-Film, in dem eine Frau über ein von einem Mann beherrschtes Volk siegt.

Auf 354 Seiten bietet *Im Fuhrpark der Literatur* eine überraschende Bandbreite an Themen, die das Spektrum der „normalen“ Autoliteratur faszinierend erweitert – es lebt in einer eigenen Welt. Für den Mut, dieses Werk zu veröffentlichen, hat die Jury diesen Preis ausgesprochen.

MOTORWORLD Group
Ferdinand-Dünkel-Str. 5
88433 Schemmerhofen

www.motorworld.de

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

Der MOTORWORLD Buchpreis wird unterstützt von:

