DAS MAGAZIN FÜR ROLLS-ROYCE UND BENTLEY ENTHUSIASTEN | NR. 1 | März 2014

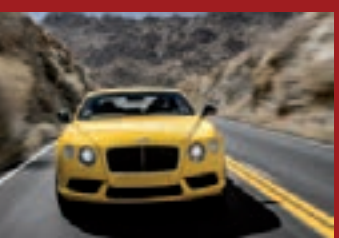
R·R·E·C

Herbsttreffen

Impressionen aus dem hohen Norden

Neuer Bentley

Mit Power durch Kalifornien



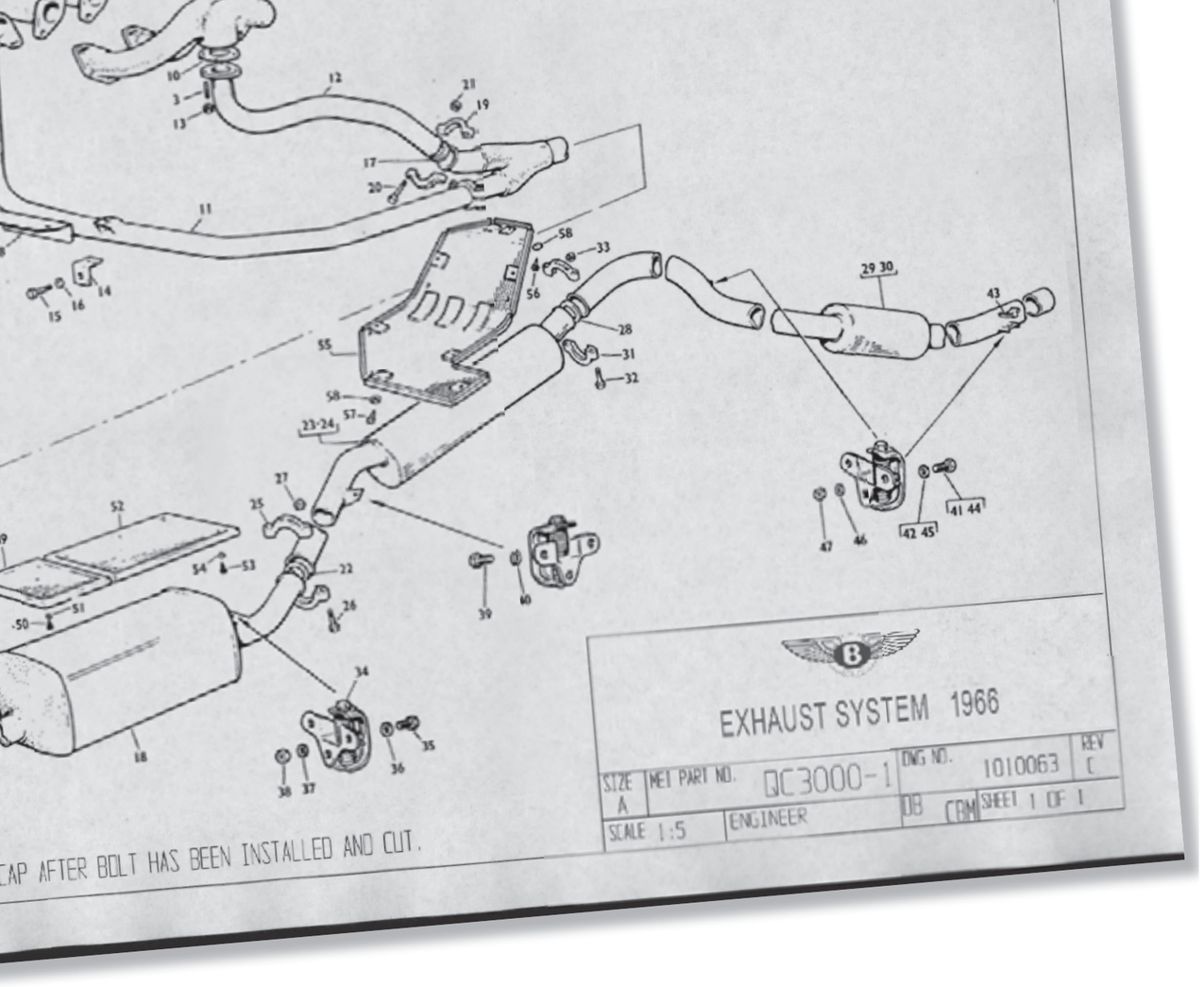
Wettrennen

Der echte Bentley Blue Train

Roßfeldt-Report

Das „Geflügelte B“

Rolls-Royce Enthusiasts‘ Club
German Section



Wir fertigen sie so, wie wir es immer getan haben.

Automobildesign wandelt sich. Technologien entwickeln sich weiter. Aber eine Sache bleibt glücklicherweise unverändert: unsere Crewe Genuine Parts. Sie werden genau nach denselben Entwürfen und Spezifikationen angefertigt, die vor mehr als 50 Jahren genutzt wurden. So stellen die Originalteile sicher, dass die Historie und die Leistung Ihres in Crewe gebauten Rolls-Royce stets vollkommen bleiben. Selbst wenn Fremdteile passen sollten, werden sie weder nach unseren anspruchsvollen Standards gefertigt noch durchlaufen sie unsere umfangreichen Prüfverfahren, die optimale Leistungsfähigkeit gewährleisten. Kontinuität gilt nicht nur für unsere Teile, sondern auch für unser Engagement. Unser Lager umfasst über 55.000 Teile, die alle mit einer umfassenden Garantie ausgestattet sind. Weitere Informationen und die Möglichkeit zur Teilebestellung erhalten Sie bei Ihrem Bentley Vertragspartner. Um Sie noch besser zu unterstützen, werden wir in Kürze eine neue Website für Teile einrichten, die umfangreiche Informationen über diese Originalteile bereithalten wird, einschließlich Verfügbarkeit und Links zu unseren Vertragspartnern in aller Welt.

Einzelheiten zur neuen Website erhalten Sie nach Ihrer Registrierung auf www.genuine-crewe-parts.com

ABGASANLAGE

CREWE GENUINE PARTS

BENTLEY

Der Name „Bentley" und das „geflügelte B" sind eingetragene Warenzeichen. © 2013 Bentley Motors.

Liebe Freunde,

es ist mittlerweile 110 Jahre her, dass sich im Midland Hotel in Manchester Charles Stewart Rolls und Frederick Henry Royce erstmals trafen, ihre Zusammenarbeit vereinbarten und bereits im Dezember 1904 erste Modelle auf dem Pariser Autosalon präsentierten. Seit diesem Tag stellt Rolls-Royce außergewöhnliche Wagen her – für viele von uns die besten der Welt. Dies ist alles andere als eine Selbstverständlichkeit, sind doch berühmte, zur gleichen Zeit gegründete Marken wie Hispano Suiza oder Isotta Fraschini längst untergegangen und heute weitgehend vergessen. Rolls Royce Motor Cars wird dieses Jubiläum gebührend zelebrieren, so beispielsweise beim Concorso d`Eleganza Villa d`Este.

Nach dem in einigen Teilen unseres Landes weitgehend ausgefallenen Winter eröffnen wir jetzt die Frühlingssaison 2014. Wir freuen uns auf ein Wiedersehen mit Ihnen bei einem unserer zahlreichen Treffen. Viele Freiwillige investieren viel Zeit in die Organisation dieser Veranstaltungen. Dafür wollen wir Ihnen seitens des Vorstands herzlich danken. Den größten Respekt erweisen wir alle ihnen sicherlich durch unsere Teilnahme, in angenehmer Gemeinschaft mit Gleichgesinnten. Jederzeit erhalten Sie einen aktuellen Überblick aller anstehenden Events, wenn Sie von Zeit zu Zeit auf unserer Webseite die Rubrik „Termine" besuchen. Dort finden sie natürlich auch sowohl das RREC Frühjahrstreffen im Hotel Klosterpforte (1. – 4. Mai) als auch unser RREC Herbsttreffen in Berlin (10. – 12. Oktober).

Heute möchte ich mich gerne mit einer Bitte an Sie wenden:

Sie lesen gerade die Chairman´s Notes eines Magazins, um das uns die Mitglieder anderer Sektionen beneiden. Es lebt von der großen Variationsbreite an Themen, wobei insbesondere Berichte von Treffen und Artikel über außergewöhnliche Fahrzeuge und deren Technik großes Interesse finden. Wenn Sie immer schon Ihre literarische Seite ausleben wollten, zögern Sie jetzt nicht. Zur Abstimmung von Themen stehen Ihnen der Vorstand und unser Pressofficer gerne zur Verfügung. Als anspornendes Beispiel mag Ihnen der in dieser Ausgabe erscheinende zweite Teil des Bremsenberichts unseres langjährigen Clubmitglieds Ernst Biemer dienen.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre dieser Ausgabe.

Herzlichst, Ihr Michael Berendes

INHALT

In dieser Ausgabe lesen Sie:

3 **Sekretary's Notes**

7 **Chairman's Notes**
Welcome Michael Berendes

8 **Termine**
Veranstaltungen 2014

9 **Einladung**
Saisonauftakt der Region West

10 **Impressionen**
Herbsttreffen 2013

18 **Ehre, wem Ehre gebührt**
Bentley Birkin Mulsanne

22 **S wie sauber!**
Bentley Continental GT V8 S

30 **Ein wenig mehr Power**
Rolls-Royce Ghost V-Specifications

36 **Welcher ist eigentlich der „echte" Blue Train Bentley?**
Eine investigative Story von
Dr. Clare Hay und Ruben L. Verdes

44 **Roßfeldt-Report**
Bentley Kühlerfigur „Winged B"

50 **Neujahrsempfang**
Region-Süd in Nürnberg

52 **Brauchen Autos vorne Bremsen?**
Eine Antwort von Ernst Biemer

57 **Einladung**
6. Garagentreffen bei Hans Georg Schneider

Continental GT V8 S 22

Einmal ein gelbes Coupé auf einer tiefschwarzen Strasse bewegen.
528 PS, V8-Motor und jede Menge Kurven.

58 **55rd R-REC Annual Concours and Rally 2014**
Rockingham in RREC-Hand

64 **Rétromobile in Paris**
Hier fehlt eine Subhead

70 **4. „SUNDAY-MEETING"**
Einladung

72 **NEWS**
Bentley und Rolls-Royce
melden Rekorde

74 **Kleiner Marktplatz**

76 **Neue Mitglieder**
Impressum

77 **Nachruf**
Helmut Krogmann

78 **Kontakte**

www.rrec.de

64 Sammlerstolz und Edelblech

Rolf Kuhnke war bei der Rétromobile in Paris, seine Beute:
Wunderbare Klassiker.

Zug um Zug

Die Wahrheit über den echten Blue Train Bentley.

36

INNSBRUCK TOURISMUS GRAFIK h. a.

Aurum Pretiosum Tyrolensis

Herrliche Panoramatouren durch die Alpen, auf den Spuren von Gold, Silber und Edelsteinen.
3 Übernachtungen, alle Mittagessen und Abendessen laut Programm, Nenngeld, Unterhaltungsprogramm, Garagen, Parkgebühren, Eintritte, diverse Taxen inklusive.
Teilnehmerpreis: € 990,–

INNS' BRUCK
UND SEINE FERIENDÖRFER

www.innsbruck.info

Rolls Royce & Bentley Treasure Tour Tyrol

26.–29. JUNI 2014

VIER TAGE SCHATZSUCHE AUF VIER RÄDERN GENIESSEN!

Startplatzreservierung unter: hotel@innsbruck.info oder per Fax +43 512 / 53 56 - 341 - 220,
www.innsbruck-packages.com

Sehr geehrte Clubmitglieder,

der Vorstand des RREC German Section e.V. ist nun seit Januar 2014 mit unserem neuen Chairman Dr. Michael Berendes aktiv. Ich möchte an dieser Stelle einfach mal erwähnen, dass Sie, liebe Enthusiasten, eine hervorragende Wahl getroffen haben. Die Zusammenarbeit im Vorstand ist dank der schnellen Einarbeitung von Dr. Berendes sowie der flüssigen „Übergabe" von Helmut Eichhorn hervorragend und sehr produktiv.

Wie auch in den aktuellen Chairman`s Notes zu lesen ist, möchten wir Sie ermutigen das eine oder andere Treffen selbst zu organisieren oder z.B. auch einfach nur Clubfreunde zu einem „Garagentreffen" einzuladen. Es muss nicht immer das große Haupttreffen sein. Regionale Tagestreffen erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Unterstützung erhalten Sie dabei bei Ihrem Gebietsleiter, mit dem Sie auch die Terminierung und Vorgehensweise absprechen sollten, um Terminüberschneidungen zu vermeiden und vielleicht den einen oder anderen organisatorischen Tipp zu erhalten.

Möglichkeiten auf Ihre Treffen hinzuweisen bestehen zum einen über Ihren Gebietsleiter. Zum anderen besteht die Möglichkeit Ihren Termin in unseren Infoletter aufzunehmen. Dieser erscheint in unregelmäßigen Abständen, meist im 4- bis 6-wöchigem Wechsel mit dem RREC Magazin. Bei Bedarf schicken Sie bitte Ihre kurz formulierte Einladung an secretary@rrec.de.

Der Versand des Infoletters erfolgt grundsätzlich an alle Mitglieder per Post, da es leider bei vielen unserer Mitglieder mit einem Emailkontakt noch „hapert". Unser Ziel ist es nach wie vor mindestens 80% unserer Mitglieder über einen Emailkontakt erreichen zu können. Die von Ihnen angegebene Emailadresse wird dabei selbstverständlich vertraulich behandelt und grundsätzlich nicht weitergegeben!

Sollten wir von Ihnen eine aktuelle Emailadresse verwalten, so erhalten Sie den Infoletter zukünftig ebenfalls per Email im pdf-Format. Zum Öffnen benötigen Sie dann lediglich den „Acrobat Reader", den Sie auf folgender Website kostenlos herunterladen können: www.adobe.com/de. Ich hoffe, dass sich durch die aktuelle Datenbankaktualisierung der Rücklauf von nicht zustellbaren Emails erheblich reduzieren wird.

Wenn sich Ihre E-Mail-Adresse in letzter Zeit verändert hat und Sie dies noch nicht auf dem Formular zur Datenbankaktualisierung angegeben haben, teilen Sie dies bitte unserer Assistant Secretary Frau Monika Linnemann per E-Mail mit (assistant.secretary@rrec.de).

Neben dem Infoletter steht Ihnen auch das RREC-Magazin selbst als Printmedium zur Ankündigung von Events zur Verfügung. Um diese Möglichkeit zu nutzen, schicken Sie bitte Ihre Einladung per E-Mail an secretary@rrec.de.

Ebenfalls besteht die Möglichkeit, Ihren Termin auf unserer Clubwebsite bekannt zu machen. Hierzu schicken Sie bitte die Einladung, nach Absprache mit Ihrem Gebietsleiter, an unseren Webmaster Herrn Michael Ehrhardt (webmaster@rrec.de). Er wird diese dann zeitnah online stellen.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch nochmals auf unsere interessante und vielseitige Clubwebsite (www.rrec.de) hinweisen, die von Michael Ehrhardt liebevoll gepflegt und aufrechterhalten wird. Dort finden Sie nicht nur Informationen zu den Fahrzeugmarken Rolls-Royce und Bentley, Termine oder unseren clubinternen „Marktplatz" von Mitgliedern – für Mitglieder, sondern auch viele interessante technische Artikel zu unseren Fahrzeugen sowie nette Berichte von vergangenen Events. Ein regelmäßiger Besuch lohnt sich in jedem Falle!

In Erwartung einer ereignisreichen Clubsaison verbleibe ich mit enthusiastischen Grüßen und der Vorfreude auf unser Frühjahrstreffen am ersten Maiwochenende im Hotel Klosterpforte in Marienfelde,

Ihre Antje Zogbaum

Termine

RREC-Veranstaltungen:

5. April
Saisonauftakt der Region West auf Gut Schwarzenbruch in Stolberg bei Aachen
Clubmitgliedern steht die Einladung im Mitgliederbereich unter „Veranstaltungen“ zum Download bereit. Weitere Infos bei unserer Gebietsleiterin West, Ella Zimmermann, unter gebietsleiter.west@rrec.de.

1. bis 4. Mai
Frühjahrstreffen in Marienfelde
Weitere Infos kann man im Clubmagazin 04/2013 auf den Seiten 72/73 nachlesen. Mitgliedern steht das Anmeldeformular im Mitgliederbereich unter „Veranstaltungen“ als Download zur Verfügung. **Achtung: Anmeldung bitte bis spätestens 01. März!!! (Nachmeldungen sind möglich)**

24. Mai
6. Garagentreffen bei H.-G. Schneider
Clubmitgliedern steht die Einladung im Mitgliederbereich unter „Veranstaltungen“ zum Download bereit.

01. Juni
4. Terrassentreffen der Region Mitte im Schlosshotel Kronberg (www.schlosshotel-kronberg.de)
Die Veranstaltung startet um 15.00 Uhr auf der „Victoria Lounge“. Dort sind Plätze für uns reserviert. Wie im letzten Jahr werden unsere Autos auf der Rotunde vor der Terrasse parken. Die Zufahrt ist ausgeschildert. Einladung folgt! Weitere Infos beim Gebietsleiter Mitte, Thomas Parpart, unter gebietsleiter.mitte@rrec.de.

01. Juni
4. SUNDAY-MEETING in Bremen, im Dorint Park Hotel (im Bürgerpark, 28209 Bremen).Clubmitgliedern steht die Einladung mit Programm und weiteren Infos im Mitgliederbereich unter „Veranstaltungen“ zum Download bereit.
ACHTUNG: Anmeldung bis spätestens 24. Mai!!!

09. Juni
Garagentreffen bei Zogbaums
Weitere Infos und Anmeldung siehe Einleger oder beim Deputy Chairman, Dr. Dr. Axel Zogbaum, unter deputy.chairman@rrec.de. Clubmitgliedern steht die Einladung im Mitgliederbereich unter „Veranstaltungen“ zum Download bereit.

20. bis 22. Juni
RREC Annual Rallly in Rockingham – das größte Rolls-Royce- und Bentley-Treffen der Welt mit über 1000 Fahrzeugen! Weitere Infos auf den Seiten 58 bis 63.

10. August
Sommerfest der Region West mit Picknick im Park von Schloss Benrath.
Einladung folgt! Weitere Infos bei unserer Gebietsleiterin West, Ella Zimmermann, unter gebietsleiter.west@rrec.de.

10. bis 12. Oktober
Herbsttreffen in Berlin / Potsdam
Weitere Infos folgen.

22. bis 23.November
Jahresausklang der Region West auf Wasserschloss Anholt
Weitere Infos und Anmeldung bei unserer Anzeigenleitung unter anzeigenleitung@rrec.de.

Die Daten zu den Terminen wurden von unserer Club-Website www.rrec.de übernommen.

Externe Veranstaltungen:

23. bis 25 Mai
Concorso d’Eleganza Villa d’Este 2014
In diesem Jahr wird am Comer See die Marke Rolls-Royce und ihre 110-jährige Geschichte mit besonderem Aufwand geehrt.

26. bis 29 Juni
Rolls Royce & Bentley Treasure Tour Tyrol
Startplatzreservierung unter: hotel@innsbruck.info
oder per Fax +43 512-53 56-341-220
www.innsbruck-packages.com

04. bis 07. September
Interalpen-Classic Car Days für Oldtimer-Liebhaber
Interalpen-Hotel Tyrol, Seefeld,
Telefon: +43 50809-30, reservation@interalpen.com

Unseren Clubmitgliedern steht das Programm mit allen weiteren wichtigen Informationen im Mitgliederbereich unter „Veranstaltungen“ zum Download bereit.

Aktuelle Informationen und Details finden Sie stets im Mitgliederbereich unter Veranstaltungen oder Terminen auf unserer Website www.rrec.de.
Bei Problemen mit Ihren Zugangsdaten bzw. beim Einloggen wenden Sie sich bitte an unseren Webmaster Herrn Ehrhardt, webmaster@rrec.de

Einladung

Saisonauftakt der Region West auf Gut Schwarzenbruch am Samstag, den 05. April 2014

Liebe Clubmitglieder,

es wird höchste Zeit, wieder zum Saisonauftakt nach Gut Schwarzenbruch in Stolberg bei Aachen einzuladen.

Unser Clubfreund Peter Schmitz und seine Gattin bitten uns ab 10.00 Uhr zum Apéro als Vorbereitung auf den gemeinsamen Lunch, worauf die Vorfreude allerseits schon sehr groß ist, denn dort haben wir uns all die Jahre wohl gefühlt und die hervorragende Küche wird uns, wie stets, vorzüglich munden!

Wir treffen uns im Laufe des Morgens, lassen uns von den Gastgebern und ihrer Crew verwöhnen und geniessen zwanglos den Tag bei interessanten Gesprächen. Die Kosten für Aperitif und Lunch (3-Gänge-Menu inkl. Nachtisch mit Wein, Wasser und Kaffee) betragen 65,00 Euro pro Person.

Nach Eingang Ihrer Anmeldungen und der Teilnehmerbeiträge erhalten Sie die Teilnahmebestätigung und die Wegbeschreibung. Ich freue mich ganz besonders, dass wir die Clubsaison wieder in solch wunderbarem Ambiente eröffnen können!

Möge die Sonne scheinen, damit auch möglichst viele Clubfreunde die Frühlingsausfahrt in ihren wertvollen Fahrzeugen genießen können.

In Erwartung, Sie nach der kalten Jahreszeit alle gesund wiederzusehen, verbleibe ich mit den besten Grüßen

Ihre Ella Zimmermann

Anmeldung

Elisabeth Zimmermann Poststraße 47
41472 Neuss
E-Mail: donna.lisa@directbox.com
Telefon und Fax: +49(0)2131-6649663
Konto: Zimmermann,
IBAN: DE07 3701 0050 0456 7565 03,
BIC: PBNKDEFF
Stichwort: Schwarzenbruch

Herbsttreffen 2013

Impressionen

Wie es so schön war, an dieser Stelle die besten Momente unseres letzten Herbsttreffens

Aufgereiht wie an der Perlenkette, vor schönster Kulisse und alle eine Augenweide. Fototermin vor Schloss Groß Schwansee.

Der Mann am Klavier. Der langjährige Musikdirektor des NDR, unser Clubfreund Dr. James Sims.

Hafenrundgang mit Fischbrötchen und allerlei maritimer Atmosphäre. Im Hintergrund die Ausleger der beeindruckenden Kräne.

Nicht zur Verschiffung. Die beeindruckende Kulisse im Hintergrund und davor unsere Clubfahrzeuge in Reih und Glied.

Der Auftakt zu einem wunderbaren Wochenende. Auf Schloss Hasenwinkel wurde das Herbsttreffen feierlich eröffnet.

Schloss Hasenwinkel bei Tag. Herbstliche Stimmung und jede Menge Vorfreude auf norddeutsche Gastfreundschaft.

Diese Dame wird sich auf dem Gelände von Schloss Groß Schwansee sehr wohl gefühlt haben. Der 20/25 von Rolf Kuhnke war eines der Highlights auf dem gepflegten Rasen.

Bentley Birkin Mulsanne:

Ehre, wem Ehre gebührt.

Ein Bentley Boy als Vorbild für einen besonderen Mulsanne. Bentley stellt den Birkin Mulsanne vor, als Hommage an den berühmten Rennfahrer Sir Henry “Tim Full Throttle” Birkin.

Zweimal siegte Birkin in Le Mans, 1929 mit Woolf Barnato auf einem Bentley Speed Six und zwei Jahre später auf einem Alfa Romeo 8C 2800 LM. Der britische Rennfahrer zählte Ende der 1920er und Anfang der 1930er Jahre zu den besten seiner Zunft. Er war zwischen 1927 und 1930 Werksfahrer bei Bentley und einer der berühmten Bentley Boys, die mit ihren Erfolgen bei internationalen Rennen das Image der Marke Bentley maßgeblich prägten.

Auf dem Auto Salon in Brüssel stellen die Briten nun ein Sondermodel zu Ehren des Bentley Boys vor. Der “Birkin Mulsanne” wird in einer sehr kleinen Serie von 22 Exemplaren produziert. Über Preise und Auslieferungsdaten hat Bentley noch nicht informiert.

Die Limousine wird in drei verschiedenen, extra für die Kleinserie kreierten Lackierungen angeboten: Dark Saphire als klassische Zweifarblackierung, Ghost White und Damson. Im Innenraum wird das “Flying-B” als Stickerei auf den Kopfstützen und in Holzarbeiten eingearbeitet. Zur besonderen Ausstattung gehören ein DVD-Player, ein W-Lan-Hotspot und ein Naim als Basis für das Bentley Premium Audio-System.

Der Birkin Mulsanne steht auf 21-Zoll-Rädern, deren Design denen des Mulsanne Prototypen nachempfunden sind. Die 22 Kunden erhalten neben dem Fahrzeug noch ein Kofferset, dass farblich der Lackierung des Bentley angepasst wird.

Bentley Continental GT V8 S:

S wie sauber!

Die Reise begann mit dem R-Type, diesem Bentley mit dem Hüftschwung einer Tänzerin und dem Profil eines Hollywood-Stars der 50er Jahre. Kantig, erotisch und sportlich wie ein Athlet in seinen besten Tagen. Eine solche Skulptur findet man heute selten. Entweder der Sportler überwiegt oder der Eitelkeit des Stars wird zu deutlich Rechnung getragen. Große Coupé haben es schwer heutzutage, sie müssen rennen wie die Sprinter, transportieren wie die Möbelpacker und gleichzeitig noch Nerds befriedigen, weil das modernste gerade gut genug ist.

Wenn man dann in Crewe ein Coupé mit einem S am Ende des langen Namens auf die Straße schickt, dann werden Stoppuhren gezückt, Listen ausgedruckt und Erwartungen ausgesprochen. Man will S wie Sport und erwartet ein R wie Rekord. Vielleicht liegt das auch am Olympischen Jahr oder an Film-Sammelstellen wie Youtube. Dort werden Wettfahrten gezeigt, R gegen S, RS gegen SR und so weiter. Sprint- und Beschleunigungsrennen, ein paar hundert Meter weit, dann glühen die Bremsen. Ein Bentley muss doch, schließlich gewann man in Le Mans und die Bentley Boys waren auch dabei. Es röhrt, es wummert, böse Töne und böser Blick auf Asphalt. Ein gelber Bentley geht dabei gar nicht.

Doch er geht. Und wie. Zwischen einem Aussichtspunkt und dem Tal kurz vor Palm Springs sonnt sich eine Strumpfbandnatter, als Straße getarnt, tiefschwarz mit gelben Streifen. Wie gemalt für den GT V8 S in Monaco Yellow. Ein Kamerawagen vorweg, der Bentley hinterher. Es sind vielleicht fünf Meilen, bergauf, eine Kurve nach der nächsten, der V8 muss nicht sonderlich tief Luft holen bevor er den Abstand von vielleicht fünfzig Metern zum Van mit dem Fotograf im Heck aufholen kann. Er springt ohne den Asphalt zu verlassen, es ist leicht, mit 528 PS und vier Litern Hubraum kann man aus einem Zentimeter mit dem Gasfuß eine Viertelmeile machen. Die Endrohre entlassen ein heiseres Bellen, der Hinterkopf freundet sich mit der Kopfstütze an und das Spiel beginnt von vorn. Spielerisch und routiniert. Die schwarz-gelbe Natter spürt das kaum, oben auf der Aussichtsplattform fragen US-Touristen nach dem gelben Wagen. Die Marke, das Modell ist vielen bekannt. How much power? How much top speed? Der Preis? Kein Thema.

Was ist anders? Weshalb der V8 S? Bentley hat dem V8, dem Modell unterhalb des W12 eine kleine Kraftspritze verpasst, hat sein Fahrwerk geschärft, die Lenkung noch direkter eingestellt. Der V8 S soll noch näher an der Fahrbahn sein, noch klarer als Coupé mit Sport im Blut zu erkennen sein. Natürlich hat dieser neue oder modifizierte Bentley keinen Vorgänger. Marketing spielt eine Rolle. Wo kein Vorgänger, da auch kein Gebrauchter. Und trotzdem überwiegt nach meiner Erfahrung die Charakteristik des V8 S. Er ist im Vergleich zum V8 ein spürbares Stück direkter, forscher und klarer. Und er ist noch deutlicher vom W12 entfernt.

Text: Ralf Bernert
Fotos: Bentley Motors

Die technischen Daten des Bentley Continental GT V8 S und GTC V8 S

Motor: V8 Doppelturbo
Hubraum: 4,0 Liter
Drehmoment: max 680 Nm bei 1.700 U/min
Leistung: 389 kW/528 PS bei 6.000 U/min
Leergewicht Coupé: 2.295 kg
Leergewicht Cabriolet: 2.470 kg

Fahrleistungen GT V8 S
0-100 km/h: 4,5 Sekunden
0-160 km/h: 10,3 Sekunden
Topspeed: 309 km/

Fahrleistungen GTC V8 S
0-100 km/h: 4,7 Sekunden
0-160 km/h: 10,6 Sekunden
Topspeed: 308 km/h

Verbrauch kombiniert GT V8 S
10,6 l/100 km
C02: 246 g/km

Verbrauch kombiniert GTC V8 S
10,9 l/100 km
C02: 254 g/km

Rolls-Royce Ghost V-Specifications:

Ein wenig mehr Power

402 KBS

Noch bis Juni werden Bestellungen angenommen, dann wird produziert. Rolls-Royce legt ein Sondermodell des Ghost auf. Mit ein wenig mehr Kraft und neuen Farben soll der Ghost V-Specifications neue Kunden begeistern.

31 PS, das macht in der Summe 601 und damit läßt sich der Ghost deutlich unter fünf Sekunden aus dem Stand bis Tempo 100 km/h treiben. Natürlich ist das marginal, ein Ghost ist kein Sprint-Wunder, er wird eher selten zu Vergleichen herangezogen und die Marke 250 km/h bleibt bestehen. Der elektronische Riegel wird nicht angetastet. Dafür werden Innen wie Außen neue Akzente gesetzt.

Fünf neue Lackfarben stehen für den Rolls-Royce Ghost V-Specifications zur Auswahl: Black Sapphire, Black Kirsch, Infinity Black, Graphite und Arctic White. Die Coachline wird mit dem Signet "V-Specifications" versehen, Plaketten auf den Einstiegsleisten weisen auf den besonderen Rolls-Royce hin, die hintere Mittellehne wird per Bestickung besonders verziert und weiter vorn findet sich um die Bildschirmabdeckung eine Stahlintarie.

Selbstverständlich steht die Bespoke-Abteilung im Werk in Goodwood für weitere Personalisierungs-Wünsche Gewehr bei Fuß. Der Tradition bei Rolls-Royce folgend, sind Holz- und Lederarbeiten bei den Briten in besonders guten Händen.

Einen Preis für den besonderen Ghost hat Rolls-Royce auch schon genannt: In Deutschland 237.900,00 Euro netto.

Die Order kann noch bis Ende Juni diesen Jahres beim Händler abgegeben werden. Der informiert dann auch über die Lieferzeiten.

Eine investigative Story von Dr. Clare Hay und Ruben L. Verdes

Welcher ist eigentlich der „echte“ Blue Train Bentley?

Prolog:

Spätestens seit dem Concours d`Elegance 2001 in Pebble Beach und dem dazu verfassten Bericht in dem „Flying Lady“ Magazine des Rolls-Royce Owners´ Club (RROC), Issue Jan. – Febr. 2002, Seiten 6459 – 6460, sollten weltweit alle interessierten Bentley Freunde wissen, mit welchem Speed Six Bentley Woolf Barnato am 13. / 14. März 1930 sein legendäres Autorennen gegen den „Le Calais – Mediterranee- Express“ wirklich gefahren ist. Er hatte gewettet, dass er mit seinem Bentley von Cannes schneller nach London fährt als der berühmte Express „Le Blue Train“ von Cannes nach Calais. Doch mit welchem Wagen ist er denn nun wirklich das Rennen gefahren?

Immer und immer wieder wird fasch abgeschrieben, nicht nur von übereifrigen Doktoranden sondern auch von nachlässigen Journalisten, gerade jetzt wieder ganz aktuell sogar von den „hauseigenen“ Journalisten des „The Official Magazine of Bentley Motors“, Winter 2013, Issue 47, Seite 24.

Hier unten nun die wahre Story als Ergebnis vieler intensiver Recherchen in allen zur Verfügung stehenden Dokumenten, erstmals von ihr verfasst bereits 2001 und nun noch einmal im SAH Journal von ihr zusammengefasst, von der weltweit anerkannten Bentley Autorin und Historikerin Dr. Clare Hay: „The Real Blue Train Bentley“. Vorab zu ihrem Bericht ein Vorwort von Ruben L. Verdes, Präsident des RROC und Editor des in Fachkreisen sehr beachteten SAH Journal der „Society of Automotive Historians“, USA, Issue 260, January / February 2013, aus dem dieser Bericht entstammt.

(Übersetzung: Dr. Dr. Axel Zogbaum, der bebilderte Originaltext aus dem SAH Journal findet sich mit freundlicher Genehmigung des Editors auf unsere RREC Homepage)

Editors Note:

„Die automobile Geschichte ist voll von Geschichten, voller Neuerfindungen, Erleuchtungen und Wagemut – vom Heldenhaften bis hin zum Bescheidenen!

Unsere Absicht ist es eine History so korrekt als möglich zu recherchieren. In der letzten Ausgab des SAH Journals sahen wir uns an, wie J. Saoutchik (er zählte in den 29er und 30 er Jahren zu den bekanntesten Karosseriebauern Frankreichs, Anm. des Übersetzers) 2012 in Pebble Beach herausgestellt wurde sowie auch die fortgesetzte gute Verbesserung des Ausstellungskataloges für die „Geschichte der Automobile“.

So konnte man dort auch an Hand der Nachweise erfahren, dass der sagenumwobene „Blue Train Bentley“ nicht der Wagen war, mit dem das Rennen gefahren worden ist und dass die öffentliche Enthüllung der wahren Geschichte ihre Premiere 2001 in Pebble Beach hatte, als beide Wagen dort bereits nebeneinander standen. Darauf erschien die Story in der „Flying Lady“ im Jan. / Febr. 2002, geschrieben von der Entdeckerin des Sachverhaltes, der renommierten Bentley Autorin und Historikerin Clare Hay.“

Left: 1930 Speed Six H.J. Mulliner Weymann saloon (BA2592), right: 1930 Speed Six Gurney Nutting Coupé (HM2855), at 2007 RROC Annual Meet, Skamania Lodge, Stevenson, WA. Owner of both: Bruce and Jolene McCaw.

„Am Donnerstag, den 13 März 1930 um 18.00 Uhr verließen Woolf Barnato, Chairman von Bentley Motors und sein Sekretär, Dale Bourne die Carlton Bar in Cannes um in Barnatos Speed Six Bentley einzusteigen um herauszufinden, ob sie vor dem berühmten „Blue Train Express" London erreichen könnten. Sie fuhren die Nacht durch und erreichten Boulogne am Freitag um 10.30 Uhr und um 11.35 Uhr erreichten sie die Fähre nach Folkstone. Dort kamen sie gegen 13.00 Uhr an und waren um 15.30 Uhr im Royal Automobil Club in der Pall Mall, 15 Minuten bevor der „Blue Train Express" in Calais einlief.

Barnato sagte später, dass „auf dieser 786 Meilen Fahrt hätte jede Frau auf komfortable Weise das Gleiche erreichen können", und wahrhaftig, sie hätte es wirklich schaffen können, doch in welchem Bentley aber nun wirklich?

Über viele Jahre hatte man überall geglaubt, dass Barnato mit dem zweitürigen Gurney Nutting Coupe (Chassis No. # HM2855, Registration: GJ3811) gefahren wäre, einem fabelhaften begeisternden Grand Touring - Dreisitzer mit schnittigen „helmet wings", der dritte Sitz seitlich unter der Dachschräge platziert, vorn mit zwei riesigen Zeiss-Scheinwerfern versehen, seitlich zwei lange Trittbretter und hinten ein gefälliger Kofferraum.

Es war eine große Überraschung festzustellen, dass im Gegensatz zu dem berühmten Gemälde des bekannten Künstlers für automobile Gemälde, Terence Tenison Cuneo (1907 – 1996), Woolf Barnato im März 1930 diesen Wagen gar nicht gefahren haben konnte, da dieser zu dem Zeitpunkt noch gar nicht fertig gebaut war!

Erst als ich mich auf Geheiß des Besitzers des Gurney Nutting Coupes daransetzen sollte um die die wahre Geschichte des Wagens zu recherchieren wurde ich gewahr, dass die zeitlichen Angaben gar nicht zusammen passten! Ein ganzer Haufen von ausgeschnittenen Presseberichten ließ das Rennen eindeutig auf den 13/14 März 1930 datieren.

Auch wiesen die Aufzeichnungen von Bentley Motors für dieses Coupe aus, dass es die Endabnahme zu diesem Zeitpunkt noch nicht durchlaufen hatte, und dass der Versicherungsschein den Beginn der 5 Jahresgarantie auf den 21. Mai 1930 datierte, also 10 Wochen nach dem Rennen.

Weiter zeigten die Aufzeichnungen, dass der Wagen bis zum 2. Juni 1930 erst 391 Meilen gefahren worden war. Damit ergaben sich zwei Fragen: wie war es gekommen, dass das „Blue Train" Rennen zuvor dem Gurney Nutting Coupe zugeschrieben wurde und welchen Wagen hatte Barnato denn nun anstatt gefahren?

Eine Antwort zur ersten Frage lässt sich 1967 in einem Artikel im Bentley Drivers Club, BDC- Review von 1967 von Johnnie Green nachweisen. Barnato schreibt 1940 selbst über das Rennen und dort immer von „my Speed Six Saloon" was unzweifelhaft belegt, was es nämlich für ein Wagen war, jedoch eben nicht das Gurney Nutting Coupe, das Barnato mit Sicherheit nie als „Saloon" bezeichnet hätte! Alle meine Nachforschungen zeigten, dass es keinerlei Hinweise darauf gab, dass das „Blue Train- Rennen" mit diesem Coupe gefahren worden war, dafür jedoch überwältigende Fakten die alle gegen eine Fahrt mit dem Coupe sprachen.

Ich war auch die Erste, die herausfand, dass die Zeitangaben dazu nicht passten. Damit konfrontiert meinte ein anderer Autor, dann war es vielleicht der längste jemals gemachte „Auslieferungstest" – ohne Dokumentation ... !

Ein berühmtes Auktionshaus tauschte in seinem Katalog einfach das Jahr des Rennens von 1930 auf 1931 – doch die Fakten sagen etwas anderes aus. Es ist leicht nachzuvollziehen warum man gern glauben möchte, dass das Gurney Nutting Coupe der „Blue Train Wagen" gewesen sein soll: er ist ein eindrucksvolles Beispiel der automobilen Ingenieurskunst: ein wunderbares Chassis vermählt mit einer Karosserie von betäubender Schönheit!

Die Mystik zu dem Gurney Nutting Coupe hat sich so festgesetzt und die Attribute zum „Blue Train" sind so verhaftet, dass es schwer fällt, dass dieses eben nicht der Wagen ist, den Barnato fuhr.

Alle Beweise sprechen dafür, dass das „Blue Train" Rennen von Barnato in einem mehr „bodenständigen Wagen" (obwohl jeder Speed Six Bentley als bodenständig zu bezeichnen wäre) gefahren wurde, nämlich einem: Four-Door `Weyman´ Fabric Saloon by H. J. Mulliner (Chassis No. # BA 2592, Registration : UU5999) , ausgeliefert an Woolf Barnato im Juni 1929 !

Barnato liebte diesen Wagen (...den Saloon von H. L Mulliner – Anm. des Übersetzers) offensichtlich sehr, dass er mit ihm 16.000 Meilen über das Jahr fuhr! In den Service Unterlagen findet sich ein weiterer kleiner Beweis, dass dieses der „Blue Train" Bentley ist. Am 15. März 1930, dem Tage nach dem Rennen, kam UU5999 in das Service Department nach Kingsbury, North London, um einen neuen Bendix Anlasser zu bekommen. Die Meilenangabe wies 13.519 Meilen aus, genug um mehrfach nach Südfrankreich und zurück zu fahren.

Vor nicht allzu langer Zeit sehr gewissenhaft in seinen Originalzustand restauriert, kann nun (endlich) der wahre „Blue Train" Bentley ins rechte Licht gerückt werden. Zum ersten Male, seit 1930, als sie beide noch Woolf Barnato gehörten, sind diese beiden Speed Six Bentleys wieder vereint und wir sind glücklich sie auf dem Rasen in Pebble Beach stehen zu sehen."

Dr. Clare Hay

Above: it was Le Calais-Méditerranée-Express, only known in slangas "le Train bleu"—officially as such after WWII. Right: Cuneo's preliminary sketch at an English rail yard.

Ein seltener Anblick: Die beiden Blue-Train Bentley vereint.

Epilog: „Blues for the Blue Train Bentley“ von R. L. Verdes

„Die Entlarvung, dass der Wagen, bekannt als der „Blue Train“, nicht der Wagen ist, mit dem Barnato das Rennen gefahren ist, ist nun über eine Dekade her. Wie ist diese Tatsache nun in der Motorwelt aufgenommen worden? Für manche scheint alles nur eine Anekdote zu sein, aber es ist ein interessanter Fall und eine Herausforderung die sich für die Historiker ergibt die dokumentierten Tatsachen ins rechte Licht zu rücken!

Manche vermuteten, dass der H. J. Mulliner Speed Six nun endlich ins rechte Licht gerückt würde und der Gurney Nutting als „Blue Train“ an Glanz verlieren würde.

Andere vermuteten, dass nun beide Wagen den Namen tragen würden – bis jemand vielleicht den „Ärger“ auf sich nimmt, diese Frage zu untersuchen, von der wir die Antwort eigentlich nicht wirklich wissen möchten. Es passiert schon sehr oft, dass einfach beide Wagen als der „Blue Train Bentley“ angesprochen werden. Doch warum dieses wenn es einer ganz klar nicht ist? ...“

Bei dieser sehr interessanten rhetorischen Fragestellung des Editors R. L. Verges möchte ich meine Übersetzung beenden und hier einer weiteren Diskussion freien Lauf lassen. Der gesamte Originaltext einschließlich des vollständigen Epiloges des Editors Ruben L. Verdes kann auf unserer RREC Homepage nachgelesen werden.

Nachtrag:

Es war 2001 (!) schon eine riesige Sensation, und das nicht nur für alle Enthusiasten der legendären Marke Bentley, als diese beiden Speed Six Bentleys auf dem Rasen des Golfclubs von Pebble Beach nebeneinander standen und die wahre Geschichte dort erstmalig dem weltweiten Publikum bekannt gemacht wurde. Nochmals vielen Dank an die „Ermittlerin“ Dr. Clare Hay an dieser Stelle!

Auch den glücklichen Besitzern dieser beiden Bentleys, Mrs. Jolene und Mr. Bruce R. McCaw aus Seattle, WA, USA , ist zu danken, dass sie diese beiden historisch so bedeutsamen Bentleys wieder zusammengeführt haben. War es doch auch ihnen ein wichtiges Anliegen endlich die wahre Geschichte hinter dem „Blue Train Run“ dokumentiert zu wissen. Es ist schon eine wahrlich spannende „Geschichte auf Rädern“ wie man hier bei uns im Automuseum Melle so sagt.

By the way, es ist auch interessant den Besitzer mal „zu googeln“. Eine weitere ebenfalls nachweisbare Begebenheit zu diesem sicherlich berühmtesten aller Straßenrennen hat unser Historiker in Sachen Rolls-Royce und Bentley, Klaus-Josef Roßfeldt noch ausgegraben. Als sehr unerfreuliche Folge seiner Wettfahrt ergab sich für Bentley Motors noch folgendes Nachspiel:

„Ob seiner Position als Vorstandsvorsitzender von Bentley Motors zur Zeit der Wettfahrt erfolgte umgehend die „Abstrafung“ durch französische Entscheidungsträger. Mit der Begründung, dass ein hochrangiger Manager von Bentley Motors zu Werbezwecken eine verbotene Rennfahrt auf öffentlichen Straßen der Republik Frankreich unternommen hatte, wurde Bentley Motors rigoros untersagt, als Aussteller beim Pariser Autosalon 1930 zu erscheinen!“

Nur eine Frage bleibt nun letztlich noch offen: wie aber kam das zweitürige Gurney Nutting Coupe denn nun zu seinem Namen? Dazu gibt es bisher nur eine überlieferte „Story“ aus seinem damaligen Umfeld: Woolf Barnato war nach der Auslieferung des Wagens über die so wunderbar gelungene Karosserie dermaßen erfreut, dass in Angedenken an sein Rennen er selbst seinem wunderschönen Gurney Nutting Coupe diesen Namen „Blue Train Bentley“ verlieh. Den anderen nannte er ja nachweislich „ my Speed Six Saloon“.

So bleibt letztlich festzuhalten, es gibt einen Speed Six Bentley Coupe (# HM 2855) von Gurney Nutting, der den Namen des berühmten Rennens trägt und einen zweiten Speed Six Bentley (# BA 2592) Four Door `Weyman´ Saloon von H.J. Mulliner, mit dem Woolf Barnato am 13. / 14. März 1930 das berühmte Rennen gefahren ist.

Das ist nun die wahre Geschichte zu den beiden bis heute sicherlich berühmtesten aller jemals gebauten Bentleys. Ich danke dem Editor Ruben L. Verdes für die freundliche Genehmigung der Verwendung und des Nachdrucks des Textes und seiner Bilder aus dem SAH Journal, Issue 260, Jan. / Febr. 2013.

Dr. Dr. Axel Zogbaum

Bentley Kühlerfigur „Winged B“

"Bemerkenswert das 'Winged B' mit nur einem Flügel“ stand in der Bildunterschrift zu Fotos eines Bentley 3 1/2 Liter, #B127EJ, die abgebildet sind auf Seite 270 im Buch "Rolls-Royce und Bentley, Alle Modelle, Geschichte, Fakten, Daten" (bzw. in der späteren englischen Ausgabe dieses Werkes dann auf Seite 280). Ein anderes Bild dieses Autos findet sich in einem weiteren Werk in deutscher Sprache: "Die Geschichte der Marken Rolls-Royce und Bentley" auf Seite 111.

„Single Winged B“ auf dem Kühler des Bentley 3,5 Liter, #B127EJ, Drophead Coupe von Hooper

Vor vielen Jahren war dieses "Single Wing Bentley Mascot" Gegenstand von Spekulationen – weil es sich offenbar um eine seltene Variante handelte. Manche neigten zur Ansicht, die sei eigentlich für Bentley mit Prototypen- oder Ausstellungs-Spezifikationen gedacht gewesen. Aber im Zuge eingehender Recherchen stellte sich heraus, dass die Wahrheit anders aussieht.

Tatsache ist, dass dieses einflügelige B in der frühen Phase für Bentley 3,5 Liter ab Werk verfügbar gewesen ist. Man war damit entweder nicht ganz glücklich oder hielt es für eine gute Marketing-Idee, Anfang 1935 einen Wettbewerb auszuschreiben, bei dem 50 Pfund Sterling als Preis winkten für eine Neuschöpfung. Im Dezember 1935 wurde dann eine Notiz veröffentlicht, es wäre keiner der eingereichten Vorschläge akzeptiert worden. Zwei Teilnehmer erhielten indessen als Anerkennung jeweils 25 Pfund Sterling.

Von den nach diesem Aufruf von ‚The Autocar’ eingegangenen Vorschlägen für einen Ersatz des ‚Single Wing B’ fand keiner Akzeptanz.

Tatsächlich war am 13. November 1935 mit Design Registration No. 807924 für die Twin Wing bzw. zweiflügelige Bentley-Kühlerfigur das erlangt worden, was man im hiesigen Sprachraum Gebrauchsmuster-Schutz nennen würde. Die auf solche Art geschützte Ausführung war keine nach einem der Vorschläge, die im Rahmen des öffentlichen Wettbewerbs eingereicht worden waren, sondern stammte - ebenso wie zuvor das Single Wing Bentley B Mascot - von Charles Sykes. Das war der Künstler, der sowohl mit seinen Gemälden wie mit seinen Plastiken hohe Reputation genoß. Von ihm war die legendäre Spirit of Ecstasy entworfen worden, die Kühlerfigur für Rolls-Royce. Aus naheliegenden Gründen hat der Hersteller davon abgesehen, den Namen Charles Sykes auch mit dem Twin Winged Bentley B öffentlich in Verbindung zu bringen. Denn das hätte einen Verdacht nähren können, man habe sowieso auf den "eng verbundenen" Künstler gesetzt und der öffentliche Wettbewerb sei nur eine Farce gewesen. Aus Werksunterlagen nachweisbar ist, dass Sykes für den Entwurf mit Schreiben vom 29. November 1935 einen Betrag in Höhe von 50 Pfund ausgefolgt bekam (was mehr war als die 30 Pfund, um die er im Jahr 1911 sämtliche Rechte an der Spirit of Ecstasy an Rolls-Royce verkauft hatte).

Excerpt from *The Autocar*, 15th Feb 1935, page 261:

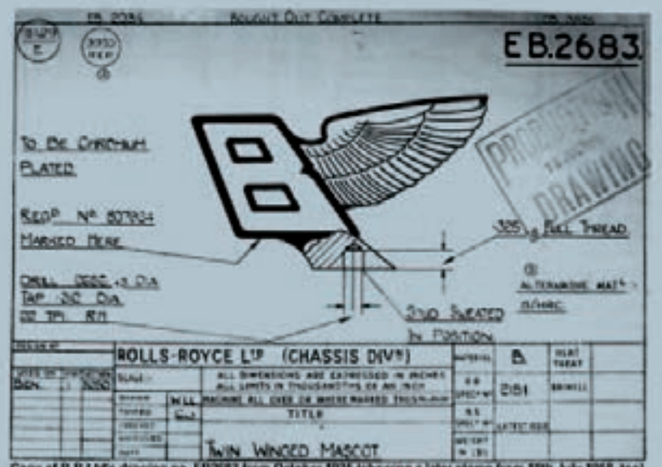
The present Bentley mascot which, it is here announced for the first time, is to be replaced by one designed by, most likely, a reader of "The Autocar." £50 is offered for the best design.

Roßfeldt-Archives, Germany

Von den nach diesem Aufruf von ‚The Autocar’ eingegangenen Vorschlägen für einen Ersatz des ‚Single Wing B’ fand keiner Akzeptanz

Durchaus bemerkenswert, wie sorgsam Charles Sykes mit einer cleveren Lösung auf die Tatsache Rücksicht genommen hatte, dass ein auf den Kühler gesetztes B nur als B zu lesen, wenn man in Fahrtrichtung gesehen rechts neben dem Wagen steht. Da zeigt sein B eine Einkerbung auf der vorderen Vertikal-Linie. Wenn indessen ein Winged B betrachtet wird aus dem Blickwinkel eines in Fahrtrichtung links vom Wagen Stehenden, dann findet sich die Einkerbung auf der hinteren Vertikal-Linie. Mithin "liest sich das B richtig herum". Das kann durchaus sogar einen Anhaltspunkt geben bei der Beurteilung, ob eine Kühlerfigur original oder eine simple Nachbildung ist – bei letzteren fehlen häufig diese Einkerbungen.

„Twin Winged B“ auf dem Kühler des Bentley 4,25 Liter, #B137JY, Drophead Coupe von Vesters & Neirinck



Copy of R-R Ltd's drawing no. EB2683 from October 1935 (showing a later stamp from 10th July 1958, too) of the 'Twin Winged B' for Bentley motor cars. Reference to drawings nos. EB2084 and EB3825 from Nov. 1934 and Dec. 1936 direct to information as regards the mascot's base.

Aus Oktober 1935 stammt die Zeichnung von Rolls-Royce Ltd. zum ‚Zwei-Flügel-B' als Kühlerfigur für Bentley Automobile (wobei hier zudem ein Stempel aus 1958 erkennbar ist). Die Verweise auf die weiteren Zeichnungen EB2084 und EB3825 aus November 1934 bzw. Dezember 1936 beziehen sich auf unterschiedliche Gestaltungen des Fußes dieser Figur.

„Twin Winged B" in der Ausführung als „Rearward sloping mascot" ist zulässig,auf dem Kühler dieses Bentley 4,25 Liter, #B8MR, Coupé von de Villars: Denn das Auto stammt aus 1938, die nach hinten geneigte Variante der Kühlerfigur gab es seit 1937.

Ab dem Jahr 1937 gab es eine Variante mit "rückwärts gelehntem B". Ebenfalls zweiflügelig blieb das rearward sloping B aber nur eine Episode. Es kam zum Aufbau auf einigen späten Bentley 4 1/4 Liter und Bentley Mark V.

Nach dem Krieg wurden Restbestände verwertet, indem auch noch etliche frühe Bentley Mark VI mit dem rearward sloping ‚Twin Winged B' ausgestattet worden sind. Anschließend gab es über Jahrzehnte der Nachkriegszeit ausschließlich das Forward Sloping Winged B gemäß Design Charles Sykes.

Daraus müßte eigentlich für die an Originalität speziell Interessierten, insbesonder etwa für Preisrichter bei Concours d'Elegance, die Schlußfolgerung zwingend sein, dass 1933 und 1934 ausgelieferte Bentley 3,5 Liter kein ‚Twin Winged B' zeigen sollten, weil das überhaupt erst ab dem Jahr 1935 überhaupt verfügbar gewesen ist. Ebenso wäre es nicht original, wenn bei einem vor 1937 gebauten Auto (damit fällt die komplette Serie Bentley 3,5 Liter durchs Raster!) etwas anderes als ein forward sloping Winged B den Kühler zierte. Indessen ist in Betracht zu ziehen, dass wegen der über Jahre bestehenden Unkenntnis bezüglich der Daten, was ab wann die "Werks-Ausführung" gewesen ist, viele Eigner womöglich sogar das ‚Single Wing B' gegen das ‚Twin Winged B' ausgetauscht haben. Manch einen mögen auch ästhetische Gründe zum Wechsel bewogen haben.

Es ist zwar enorm viel Zeit verstrichen, bevor die Fragen hinsichtlich Bentley-Kühlerfiguren mit einem oder mit zwei Flügeln letztendlich geklärt werden konnten – aber da trifft einmal mehr die zu einem geflügelten Wort gewordene Feststellung zu: "Besser spät als nie!". Die Klärung bezieht sich auf ein abgeschlossenes Kapitel aus der Vergangenheit, denn in neuerer Zeit hat Bentley Motors zu einer Adaption dieses Entwurfs gefunden.

Text und Fotos: Klaus-Josef Roßfeldt

Bentley Azure mit Kühlerfigur der neuen Generation.

von links: Dr. Horn, Roland Danner + Begleitung, Martin Steifensand, Claudia Thuss, Fritz Neuser

Neujahrsempfang

am 25.01.2014 der Region-Süd in Nürnberg

Einen derartigen Empfang zum Beginn eines neuen Jahres hatte es bisher in der Region-Süd noch nicht gegeben. Deswegen waren wir gespannt, wie viele Mitglieder kommen würden, denn das Wetter spielt bei einer derartigen Terminierung natürlich eine wichtige Rolle. Aber wir hatten Glück und es waren 31 Liebhaber unserer Fahrzeuge angemeldet, wobei dann 27 wirklich gekommen sind. Zum Teil neue Gesichter, aber natürlich auch viele Vertraute, die sich untereinander gut kennen und sich richtig darauf gefreut haben, sich wieder zu sehen.

Unsere erste Station war bei einem der ältesten und bekanntesten Ferrari-Liebhaber in Deutschland, Fritz Neuser, der überwiegend außerordentlich wertvolle und seltene Fahrzeuge, hauptsächlich der Marke Ferrari, sammelt und auch verkauft. Dazu eine blitzblanke Werkstatt, die auch von unserem Mitglied Markus Zippert mehr als gewürdigt wurde (Markus Zippert hat eine Gegeneinladung in seine Werkstatt angeboten, was uns natürlich sehr gefreut hat).

Nach einer Stärkung mit Champagner, Lachs und Canapés ging es am Spätnachmittag in das Museum für Industriekultur, ebenfalls in Nürnberg. Hier drehte sich alles um die Geschichte der Industrialisierung hauptsächlich in Nürnberg und Umgebung. Es war eine Menge zu sehen aus dem Bereich Fahrzeuge, Energie, Automatisierung und Telekommunikation der vergangenen Jahrzehnte.

Wenn man in Nürnberg ist, dürfen natürlich Nürnberger Bratwürste nicht fehlen. Deshalb sind wir anschließend ins traditionelle Bratwurst Röslein am Hauptmarkt gefahren und hier gab es die gesamte Palette der Nürnberger Bratwürste (siehe Speisenkarte). Die Stimmung war sehr gut und die letzten Teilnehmer haben gegen 23.00 Uhr das Lokal verlassen. Ein weiteres Treffen in 2014 wurde grundsätzlich von Claudia und Jörg zugesagt, voraussichtlich im Raum Rothenburg ob der Tauber oder im Großraum Augsburg.

Es ist immer wieder schön, mit Gleichgesinnten nette Stunden zu verbringen und wir hoffen, dass aus Gästen auch wieder Mitglieder werden.

Text und Bild von Jörg und Claudia Thuss

Markus Zippert und Fritz Neuser

Hans-Peter + Christel Ternes, Ebinger Michael + jun.

Dr. Ralf Lossach + Partnerin, Claudia Thuss

Brauchen Autos vorne Bremsen?

Oder warum Sir Henry seinen Wagen 1924 doch noch Vorderachsbremsen spendierte!

Auch Sir Henry hat letztendlich erkennen müssen, dass an seinen Fahrzeugen auch an den Vorderrädern eine ordentliche Bremse erforderlich ist, auch und alleine schon deshalb, weil die Fahrzeuge der Wettbewerber Anfang der 20er Jahre weit bessere Bremswerte erreichten. Insbesondere auch wegen der immer weiter gestiegenen Höchstgeschwindigkeiten kam verbesserten Bremsen eine zunehmend größere Bedeutung zu. Dass es dann doch bis 1924 dauerte, bis auch RR-Fahrzeuge serienmäßig mit Vorderradbremsen ausgerüstet wurden, lag an den selbst gestellten hohen Anforderungen an ein solches System. Nach wie vor galten folgende Mindest-Konstruktionsmerkmale für das neu zu entwickelnde Bremssystem:

- Ein Blockieren der gelenkten Räder sollte auf jeden Fall vermieden werden
- Eine Allradbremse mit 4 anstelle 2 Bremstrommeln bedeutete erhöhte Pedalkräfte bzw. Pedalwege; dies musste konstruktiv kompensiert werden
- Das gesamte Bremssystem sollte technisch „perfekt“ und absolut ausfallsicher sein.

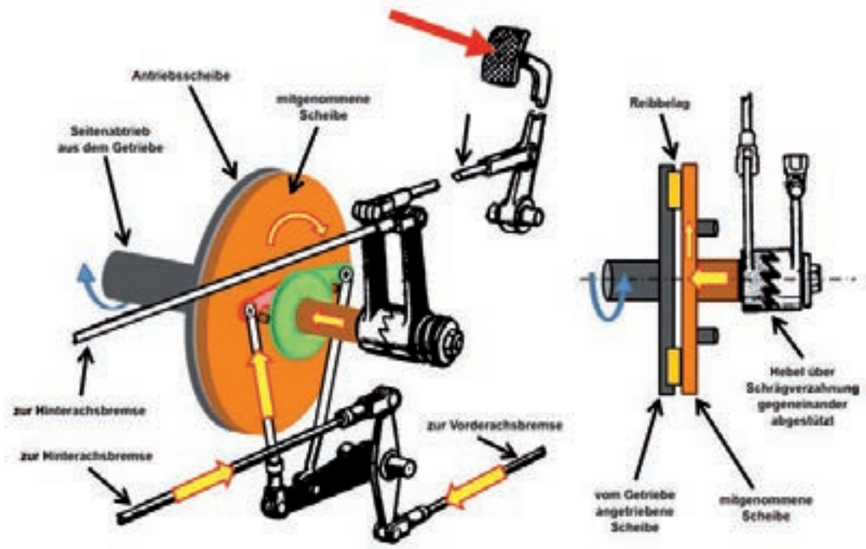
Ausgewählt wurde ein ursprünglich von Hispano Suiza entwickeltes und in deren exklusiven Fahrzeugen eingebautes Bremssystem. Dieses System verstärkte mittels einer Reibkupplung am Getriebe die Pedalkraft. Tatsächlich hat RR bis in die 60er Jahre hinein für dieses System auch Lizenzgebühren bezahlt. Von RR weiterentwickelt, gewährleistete das Bremssystem nun bei Vorwärts- und Rückwärtsfahrt auch hohe Abbremsungen mit moderater Pedalkraft und tatsächlich auch das automatische Abfallen der Vorderradbremskraft, wenn die Räder zum Blockieren kamen. Insoweit kann man aus heutiger Sicht die damals gefundene Lösung bereits als mechanisch gesteuertes Antiblockiersystem für die Bremsanlage bezeichnen.

Die Verteilung der Gesamtbremskraft auf Vorder- und Hinterachsbremse (konstruktiv realisiert durch entsprechende Gestaltung der Hebellängen in den Übertragungsteilen) war anfangs zwar recht bescheiden (20% Vorderachse, 80% Hinterachse) wurde aber im Laufe der Jahre stetig zugunsten der Vorderachsbremse erhöht. Letztendlich dürfte sie bei den Nachkriegsfahrzeugen dann bei einer Aufteilung von 55% für die Vorderachse und 45% für die Hinterachse gelegen haben. Die Verteilung bei modernen PKW liegt allerdings bei 70% für die Vorderachse und 30% für die Hinterachse; wie weiter oben schon erwähnt, soll bei diesen Fahrzeugen aber stets ein Blockieren der Hinterachsbremse vermieden werden; wir werden sehen, dass das aber für das Wirksamwerden der „Antiblockierwirkung“ des mechanischen Bremsservo kontraproduktiv wäre, so dass die von RR gewählte – eigentlich technisch ungünstigere – Bremskraftaufteilung zugunsten der Hinterachsbremse durchaus Sinn macht.

Bereits im Heft von „Autocar“ vom 5. Dezember 1924 erschien ein Artikel mit einer Beschreibung der Funktionsweise der neuen RR-Allradbremsanlage. Die dort abgedruckten

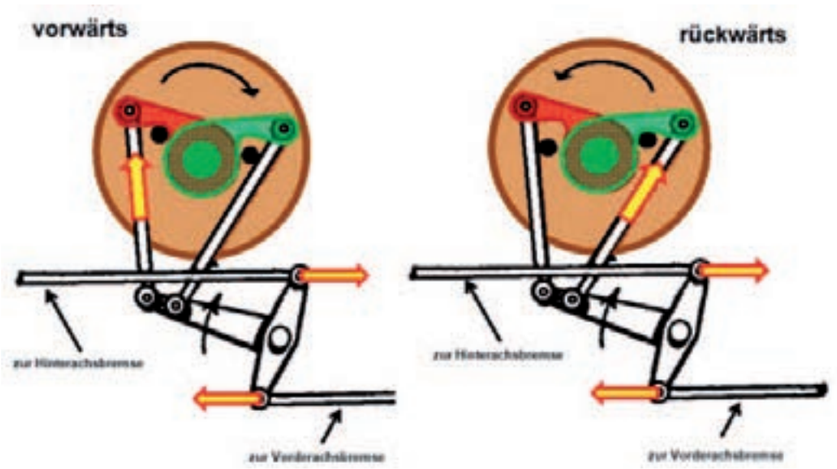
R·R·E·C
Nr. 1 | März 2014

Aufbau und Funktion des Bremsservo:



Funktionsdarstellungen bilden auch die Grundlage für die beiden Funktionsdarstellungen auf dieser Seite. Die gelben Pfeile in den Darstellungen zeigen die jeweiligen Bewegungsrichtungen der Bauteile.

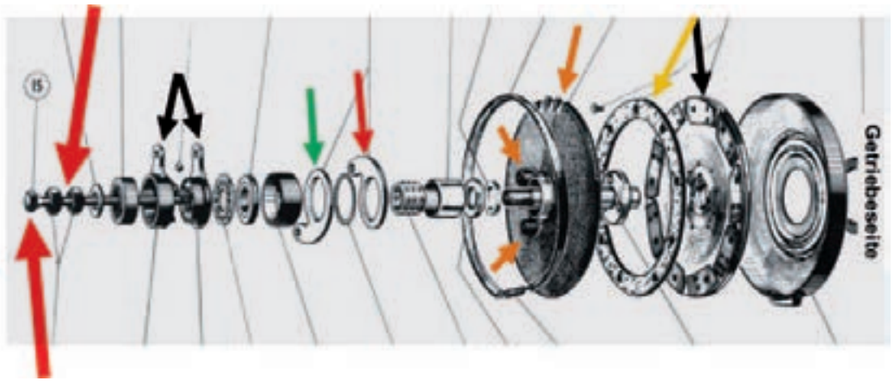
Je kräftiger der Fahrzeugführer auf das Bremspedal tritt, desto stärker wird die Mitnehmerscheibe an die schwarze Antriebsscheibe gepresst. Damit steigt auch die Kraft auf die Schlepphebel und so auch die Zugkraft auf den T-förmigen Verteilerhebel. Die Hinterachsbremse wird damit also über zwei Zugstangen betätigt; einmal direkt über die an den schrägverzahnten Hebeln angeschlossene Zugstange mit der normalen Pedalkraft und zweitens aber auch über die am T-Hebel angeschlossene Zugstange mit einer durch Mitnehmerscheibe und Schlepphebel bewirkten deutlich verstärkten Zugkraft. Die Vorderachsbremse hat keine direkte Verbindung



zum Bremspedal, wird aber auch über eine am anderen Ende des T-Hebels angeschlossene Zugstange mit der verstärkten Zugkraft betätigt.

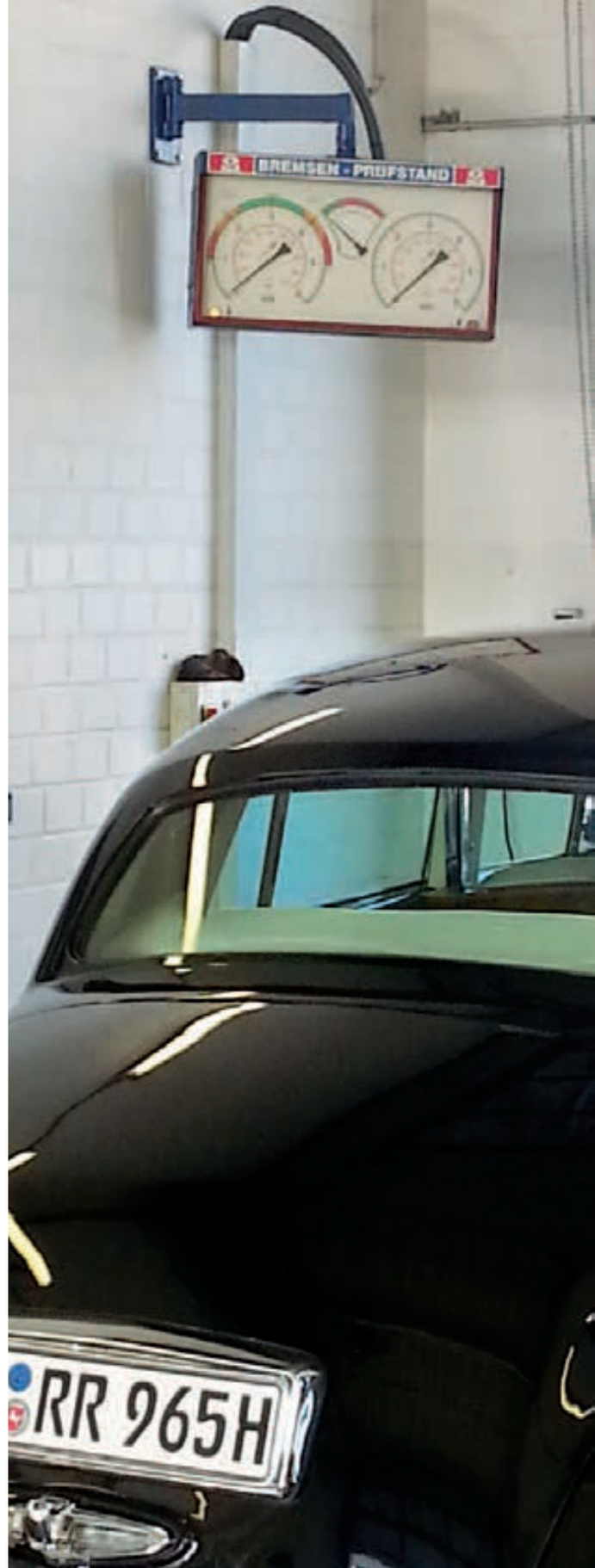
Mit einer Fahrtrichtungsänderung (von vorwärts auf rückwärts) ändert sich auch die Drehrichtung der Kardanwelle und damit auch die Drehrichtung der (schwarzen) Antriebsscheibe des Servogerätes und folglich beim Bremsen auch die Drehrichtung der (braunen) Mitnehmerscheibe. Um auch bei Rückwärtsfahrt die Wirkung des Servogerätes nutzen zu können, braucht man also den zweiten – im Bild oben grün eingefärbten – Schlepphebel.

Das nachfolgende Bild zeigt beispielhaft die Explosionszeichnung des Servogeräts eines Mk6-Bentley als Kopie aus dem Ersatzteilkatalog; die Servogeräte der anderen Modelle weichen konstruktionsbedingt eigentlich nur äußerlich hiervon ab. Die farbigen Pfeile weisen auf die oben beschriebenen Funktionsteile hin, die deutlich zu erkennen sind. Der rechte schwarze Pfeil auf die „Antriebsscheibe“, der gelbe Pfeil auf den Reibbelag, der braune Pfeil auf die „Mitnehmerscheibe“ auf der auch die beiden Bolzen (zwei kleine braune Pfeile) zu erkennen sind, die die mit grünem und rotem Pfeil markierten „Schlepphebel“ mitnehmen; die linken beiden schwarzen Pfeile markieren die beiden Hebel „mit Schrägverzahnung“, an die einerseits das Gestänge zum Bremspedal, andererseits die Zugstange zur Hinterachsbremse angeschlossen wird; die kleine Kugel zwischen diesen beiden Hebeln zeigt, dass die Schrägverzahnung zwischen den Hebeln schon sehr bald durch axial wirkende (wesentlich leichtgängiger arbeitende) Kugellager ersetzt wurden. Die beiden großen roten Pfeile links weisen auf die (lebenswichtige) Zentralschraube (auch als Teil „15“ markiert) und die beiden Einstellmuttern hin. Die „Zentralschraube“ befestigt das ganze Servogerät an der hierfür bestimmten Getriebeausgangswelle; versagt diese Schraube (locker, Bruch weil zu fest angezogen), dann funktioniert die gesamte Fußbremse nicht mehr (das wäre gerade so, als wäre das Bremspedal abgebrochen). Über die beiden Einstellmuttern (Einstellmutter und Kontermutter) wird das Spiel der „Schrägverzahnung“ eingestellt, man kann auch sagen, der Drehwinkel der schrägverzahnten Hebel gegeneinander, bis die Mitnehmerscheibe an die Antriebsscheibe richtig angepresst wird. Ist dieser Verdrehwinkel zu klein, dann besteht die Gefahr, dass die Mitnehmerscheibe dauernd an der Antriebsscheibe schleift und dadurch auch die Bremse immer etwas mit betätigt wird; das würde auf Dauer zum Heißlaufen von Servogerät und Bremse führen. Ist das Spiel (und somit der Drehwinkel) zu groß, dann wird auch der Fußpedalweg zu groß und auch die Hebel selbst bekommen zu den Gestängen einen sehr ungünstigen Kraftübertragungswinkel.



Ich hatte es weiter oben schon einmal erwähnt; zur Hinterachsbremse gehen zwei Zugstangen; eine direkt vom Bremspedal über die schrägverzahnten Hebel zur Hinterachsbremse, die andere von dem vom Servogerät gezogenen T-Hebel. Zur Vorderachsbremse geht nur eine Zugstange, die an dem vom Servogerät gezogenen T-Hebel angelenkt ist. Dieser T-Hebel (er ist pendelnd aufgehängt) wirkt dabei gleichzeitig wie ein Waagebalken zum Ausgleich der Zugkräfte in den Zugstangen nach vorne und hinten. Die Pedalkraft wird dabei so effizient verstärkt, dass die Kraft aus dem Servogerät hauptbestimmend für die Abbremsung des Fahrzeugs ist. Das aber natürlich nur so lange, wie sich die „Antriebsscheibe“ des Servogerätes noch dreht; denn wenn die „Antriebsscheibe“ sich nicht mehr dreht, wird auch keine Reibkraft mehr auf die Mitnehmerscheibe übertragen. Die „Antriebsscheibe“ des Servogerätes ist mit der Kardanwelle im Getriebe direkt gekuppelt, die Kardanwelle mit den Hinterrädern über das Hinterachsausgleichsgetriebe fest verbunden. Blockieren die Räder der Hinterachse, dann dreht sich auch die Kardanwelle nicht mehr und in Folge auch nicht mehr die „Antriebsscheibe“ des Servogerätes; am T-Hebel wird nicht mehr gezogen und in die daran angelenkten Zugstangen nach vorne und hinten wird auch keine Zugkraft mehr eingeleitet. Da das Vorderachsbremsgestänge nur am T-Hebel angeschlossen ist, läßt sich dieses nun auch ohne Zugkraft und die Vorderradbremsen lösen. Auch das zur Hinterradbremse zusätzlich geführte Gestänge ist nun kraftlos und die Hinterachsbremse wird nur noch mit einem Bruchteil der ursprünglichen Kraft betätigt; die Hinterachsbremse wird daher nun ebenfalls lösen, die Hinterräder drehen sich wieder, mithin auch die Kardanwelle und die „Antriebsscheibe“ des Servogerätes. Das Spiel beginnt von vorne. Der ganze Vorgang funktioniert aber nur dann, wenn die Hinterachse blockiert und jetzt erkennt man auch, warum die Bremskraftaufteilung auch für die Nachkriegsfahrzeuge – kinematisch gesehen – bei eigentlich ungünstigen 55% für Vorder- und 45% für die Hinterachsbremse ausgewählt wurde, was letztendlich ein Überbremsen der Hinterachse zur Folge hat. Man erkennt aber auch den Vorteil des Systems als wirksames mechanisch gesteuertes Antiblockiersystem. Bis in die 60er Jahre hinein war dieses System einzigartig im Fahrzeugbau und ohne dass es auch nur etwas Vergleichbares bei Wettbewerbern gegeben hätte. Den modernen elektronischen Systemen allerdings steht es in Regelfrequenz und Regelsicherheit deutlich nach.

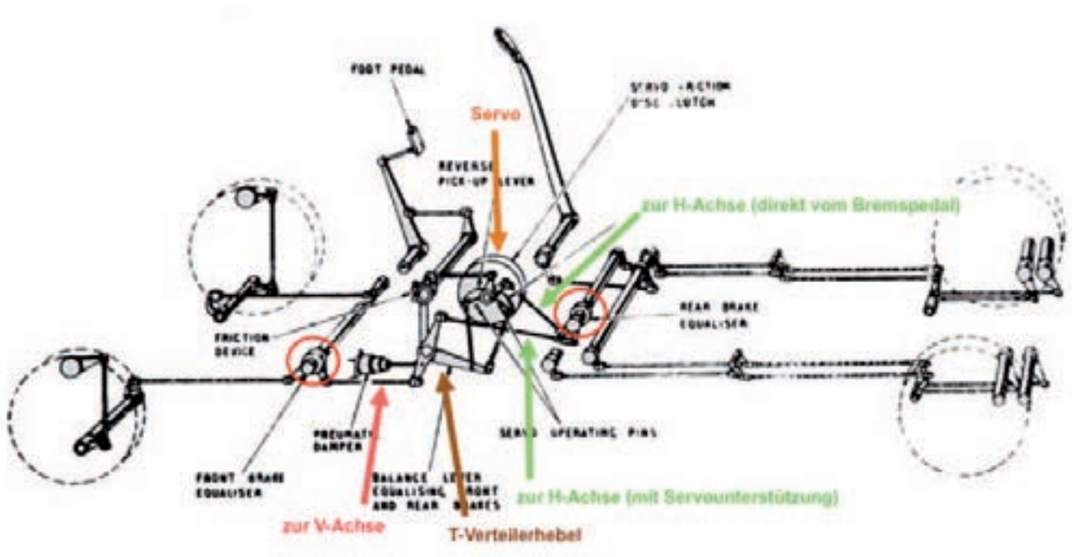
Absolut fatal für die Wirksamkeit des Bremsservo ist Feuchtigkeit in Form von Öl oder Wasser. Öl kann aus dem Getriebe kommen, wenn die Dichtungen an den Ausgangswellen das Öl nicht mehr zurückhalten. Dieser Schaden tritt allerdings relativ selten auf. Wesentlich kritischer ist die Gefahr durch Wasser, das bei Fahrten im Regen durch die Räder von der Straße aufgewirbelt wird. Diese Gischt taucht das Servogerät in einen Wassernebel mit der Folge, dass kaum noch Reibkraft aufgebaut und damit auch keine Servoverstärkung mehr erzeugt werden kann. Das Servogerät ist deshalb serienmäßig durch Bleche von unten und von vorne abgeschirmt. Sehr häufig fehlen diese Bleche, weil sie für Wartungsarbeiten abmontiert wurden und später dann nicht mehr angebaut worden sind. Diesen Blechen kommt bei Fahrten auf stark regennassen Straßen eine nicht zu unterschätzende lebenswichtige Funktion zu. Ein durch Wassernebel unter dem Auto durchnässtes Servogerät ist nicht mehr in der Lage, die eingeleitete Bremspedalkraft für die Hinterachse zu verstärken und für die Vorderachsbremse wird dann schon gar keine Bremskraft mehr zur Verfügung gestellt. Man fährt quasi ohne Bremse. Man sollte deshalb beim eigenen RR oder Bentley auf eine ausreichende und wirksame Abschirmung der Servogeräte gegen Spritzwasser von unten achten.



Zusammenfassend gelten also folgende Merkmale für die Bremsanlagen, die mit dem mechanischen RR-Servogerät ausgerüstet sind:

- Effiziente Verstärkung der Pedalkraft proportional zur eingesteuerten Muskelkraft
- Infolge der Auslegung der Bremskraftaufteilung für V-Achse (55%) und H-Achse (45%) (in den Anfangsjahren deutlich ungünstiger) werden die Bremsen der H-Achse meist vor denen der V-Achse blockieren
- Beim Blockieren der Räder der H-Achse entfällt die Servowirkung mit der Folge, dass sich die Gestängekräfte wieder verringern und sich die Bremse wieder lösen kann (mechanisches Antiblockiersystem)
- Beim Blockieren der Räder der H-Achse entfällt die Servowirkung mit der Folge, dass keine Kraft mehr auf das Bremsgestänge zur V-Achse eingeleitet wird; die gelenkten Räder drehen wieder (mechanisches Antiblockiersystem).

Die realisierte Bremsanlage von Vorkriegs- RR und Bentley:



Das Bild stammt aus den Service Instruktion Leaflets von RR und zeigt eine frühe Bremsanlage aus den 20er Jahren, die aber für alle RR und Bentley aus der Vorkriegszeit stehen kann. Man erkennt die beiden Zugstreben zur Hinterachsbremse, am Servogerät die beiden (kommaförmigen) Schlepphebel mit den beiden Zugstangen zum T-Verteilerhebel, den an einer Schwinge aufgehängten T-Verteilerhebel und die nur an diesem angeschlossene Zugstrebe zur Vorderachsbremse;. Auch erkennbar ist, dass das Handbremssystem ein vollkommen eigenes Übertragungsgestänge zur Hinterachse hat. Die beiden roten Kreise markieren die Lage von kleinen Differentialgetrieben, die in die Bremsgestänge integriert sind, um für die jeweils linke und die rechte Seite gleiche Zugkräfte in den weiterführenden Bremsgestängen (Bremsseilen) zu gewährleisten. Mir ist nicht bekannt, dass bei anderen Fahrzeugen ein vergleichbarer technischer Aufwand getrieben worden wäre.

Text und Bild: Ernst Biemer

6. Garagentreffen bei Hans Georg Schneider

Einladung

Termin:
Samstag, den 24. Mai 2014, ab 10 Uhr.

Ort:
Siegen, Fludersbach 142

Ablauf:
Nach einem 2.Frühstück Gelegenheit zur Besichtigung der Club-Devotionalien und der Sammlung Schneider.

Um 12 Uhr Start zu einer kleinen Ausfahrt (ca. 30 km) mit gemeinsamem Lunch (Selbstzahler).

Danach geführte Besichtigung eines interessanten BMW-Motorradmuseums (Eintritt EURO 5,-)

Ich bitte um verbindliche Anmeldung bis spät. 12. Mai.
Tel.: 0171 6970085; E-Mail: H.Schneider@ufar.de

Bitte keine Geschenke oder Blumen. Wer sich erkenntlich zeigen möchte, den bitte ich um eine Spende für die Hans Georg Schneider-Stiftung.

Wegbeschreibung

Von Süden:
A 45 bis Ausfahrt Wilnsdorf, rechts Ri. Wilnsdorf, im Kreisverkehr 3. Ausfahrt B 54 Ri. Siegen, im Kreisverkehr (nach ca. 10 km) 3. Ausfahrt = Fludersbach, nach 1000 m Ziel rechte Seite.

Von Norden und Westen:
A 45 bis Ausfahrt Siegen, rechts Ri. Kreuztal, Siegen, nächste Ausfahrt B 54 Ri. Limburg, Verlauf der B 54 Ri. Limburg folgen (auf Abbiegung nach rechts achten) bis zum Kreisverkehr, 1. Ausfahrt = Fludersbach, nach 1000 m Ziel rechte Seite.

55rd R-REC Annual Concours and Rally 2014

Weltweit größtes internationales Rolls-Royce & Bentley Treffen des Rolls-Royce Enthusiasts` Club in Rockingham Castle (GB) vom 20. bis 22. Juni 2014

Es ist inzwischen bei vielen Rolls-Royce und Bentley Freunden zum festen Termin in der Jahresplanung geworden, das weltweit größte Rolls-Royce und Bentley Treffen, die jährliche internationale Annual Rally des RREC nahe der Stadt Corby zu besuchen. Veranstaltet wird es auf dem weiten „Green" am berühmten Rockingham Castle bei Corby (siehe auch die Homepage: www.rockinghamcastle.com).

Es ist immer wieder faszinierend zu sehen, wenn sich am Samstag und Sonntag ca. 1000 Fahrzeuge aller Alters- und Typklassen (!) der Marken R-R & B aufgereiht in Reih und Glied, zu einem vom Hunt House hervorragend organisierten „Stell Dich Ein" in einem gepflegten Parkgelände treffen.

Die Anfahrt gestaltet sich sehr angenehm, zumal man die Fähren ganz einfach per Internet buchen kann. Die Nordlichter bevorzugen die Fähre vom dänischen Esbjerg nach Harwich, zu buchen unter: http://www.dfdsseaways.de. Für alle ab Hannover und südlich ist die Fähre von Rotterdam kürzer zu erreichen. Zu buchen unter: www.poferries.com, mittels Kreditkarte die **Fähre von Rotterdam nach Hull** (Hin- und Rückfahrt). Persönlicher Hinweis: **so früh als möglich buchen**, da P&O Ferries die Preise zum Reisetermin hin erhöht!!!

Abfahrt der Fähre ist am Donnerstag pünktlich um 21.00 Uhr von Rotterdam, Ankunft Freitagmorgen um 8.00 Uhr in Hull, ausgeschlafen und gut gefrühstückt. Auf dieser Fähre trifft man schon viele andere Rolls-Royce und Bentley Freunde aus ganz Mitteleuropa mit ihren Wagen, sodass in der Lounge jede Menge Gesprächsstoff vorprogrammiert ist, so man möchte. Von Hull sind es dann nur noch gemütliche 160 Meilen nach Süden bis Corby.

Direkt nach Verlassen des Schiffes sammeln wir uns links auf einem kleinen Parkplatz. Die gemeinsame Strecke (ca. 160 miles) führt uns nun über eine der imposantesten und längsten Brücken der Welt, die **Humber Bridge**, durch wunderschöne englische Landschaften, besonders wenn man seine Route mal ein wenig nach links neben die Hauptstrasse legt, und gemütlich entlang der Ostküste über Grimsby und den bekannten **Badeort Mablethorpe** fährt, so wie wir es 2013 bei strahlendem Sonnenschein gemacht haben. Da ist man schon verführt, hier zum Verweilen kurz anzuhalten, ein paar Schritte über den breiten Strand zu schlendern und die Nase in die englische Seeluft zu halten. Vor der Weiterfahrt gibt es noch eine typisch englische Stärkung, die obligatorische Portion Fish & Chips, man hat ja Zeit.

Nächstes Ziel ist via Boston die altehrwürdige **Stadt Stamford** mit seinem berühmten **Schloss Burghley House**, das wir für einen Kurzbesuch mit Tea Time in der Orangerie ansteuern. Danach geht's direkt nach **Rockingham Castle** um 17.00 Uhr zur H&H Auktionsbegrüßung mit viel Pimps und Häppchen etc., wodurch wir bestens auf die am Samstag zur Versteigerung anstehenden Exponate eingestimmt werden.....

Anschließend, so gegen 20.00 Uhr geht es von dort in diesem Jahr in das ca. 8 Meilen entfernte Hotel **„Premier Inn" in Kettering**, Rothwell Road, NN16 8GA, Tel: +44(0)871 527 85 64 (Hotline, b.B. dann direkt mit dem Hotel verbinden lassen).

Dort hat unsere Secretary, Antje Zogbaum, für unsere Gruppe wieder ein Kontingent zu einem günstigen Zimmerpreis organisiert (EZ 59,25 GBP, DZ 67,50 GBP, inkl. Frühstück und Parkplatz). Wer Interesse an einem Zimmer hat, möge sich bitte direkt bei ihr melden und sich **verbindlich** anmelden. Ansonsten sind auch Einzelbuchungen möglich unter Tel.: 0044 – 871- 527 85 64

Rückfahrt ist am Sonntag ab ca. 15.00 Uhr, 162 miles über die M1 nach Hull, ablegen um 21.00 Uhr, Ankunft am Montag um 8.00 Uhr in Rotterdam, wieder ausgeschlafen, geduscht und gefrühstückt. Alternativ kann man den Sonntagnachmittag auch noch sehr schön bei den Siegerehrungen der Annual Rally ausklingen lassen und erst am **Montag** gemütlich wieder Richtung Hull zur Fähre fahren.

Für eine Zweibettkabine mit Dusche und Frühstück zahlt man für 2 Personen und Wagen hin und zurück ca. 300 EUR (Buchung: www.poferries.com), für das Geld kann man diese Strecke nicht hin- und zurückfahren und man kommt auch nicht so ausgeruht an!

Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten an dem internationalen Rolls-Royce und Bentley Treffen zu partizipieren. Grundsätzlich meldet man sich beim R-REC ca. 2 Monate zuvor auf dem im R-REC Bulletin verschickten Formular als Teilnehmer an. Entweder zur Ausstellung, um sein Fahrzeug auf dem Show Ground in einer der für sich zutreffenden Kategorien zu präsentieren und von einer Fachjury bewerten zu lassen. Man lernt dabei ganz nebenbei noch sehr viel über den eigenen Wagen! Oder man meldet sich einfach so an (no judging), um die schier unendliche Anzahl an bestens restaurierten alten und auch neuen Wagen dieser beiden Marken in traumhaft typisch englischer Parklandschaft zu besichtigen und die überaus freundschaftliche Atmosphäre dort zu genießen.

Obwohl es eine geschlossene Veranstaltung des R-REC ist, ist jeder interessierte Besucher, auch mit einem anderen Wagen, ebenso herzlich willkommen wie derjenige, der sich zuvor in seiner Typklasse, mit oder ohne Judging, beim R-REC angemeldet hat.

Die R-REC Beschilderung in Corby weist von der Hauptstrasse direkt zum Ausstellungsgelände von Rockingham Castle und ab dem Eingangstor wird man dann mit Hilfe seines Parkausweises durch ein Team von vielen freundlichen „Marshals“ zielgenau zum richtigen Parkplatz auf der weiträumigen gepflegten Wiese weitergeleitet.

Typisch für viele englische Freunde ist, dass sie nach Erreichen ihres Parkplatzes erst mal ihre Picknickutensilien mit Picknick Korb und bequemem Klappsessel aus ihrem Kofferraum holen, eine Picknickdecke ausbreiten, einen Grill anwerfen und sich schon mal gegenseitig ein Begrüßungsschlückchen genehmigen, bevor es nach kurzem Plausch auf das weiträumige Ausstellungsgelände geht. Es empfiehlt sich daher ein vorheriger Besuch im Supermarkt vor Ort.

Den Auftakt der Annual Rally macht immer die Begrüßung am Freitag ab 17.00 Uhr im Zelt des berühmten Auktionshauses H&H, Eintritt nur 5.- GBP zu Gunsten der Henry Royce Stiftung. Diese sollte man auf keinen Fall verpassen, eine vorherige Anmeldung ist unbedingt auf dem R-REC Formular erforderlich, damit H&H die notwendigen Mengen Pimps und „Häppchen“ zum kostenlosen Willkommensausschank bereit stellen kann.

Vor dem Versteigerungszelt auf dem sogenannten „selling plate“ haben neben den bekannten großen Rolls-Royce und Bentley Händlern auch viele kleine und private Händler von Büchern und Oldtimerteilen aller Art ihre Zelte und Stände aufgeschlagen. Da bietet sich für so manchen Sammler, Fan oder auch nur Besucher ein echtes Eldorado auf den unzähligen Tischen. Das dortige Angebot an Wagen ist äußerst interessant ebenso wie das Preis –Leistungsverhältnis. Vom unrestaurierten Wagen bis zum Concours Zustand ist dort alles im Angebot vertreten.

Neben der Präsentation von Neufahrzeugen von Rolls-Royce und Bentley versteigert das bekannte Auktionshaus H&H am Samstagnachmittag oft sogar wirklich tolle 4-rädrige Schnäppchen sowie Teile und Accessoires. Grundsätzlich steht bei diesem Treffen neben dem An- und Verkauf und der Präsentation der Fahrzeuge vor allem der freundschaftliche, fachliche Erfahrungsaustausch sowie der visuelle Genuss über allem. Wenn man wie z. B. 2007 in das Areal 55 top-restaurierte Rolls-Royce Silver Ghost ab Baujahr 1907 aus aller Herren Länder hintereinander einfahren sieht, um sich dann in einer Reihe aufzustellen, ist schon das allein ein echtes Highlight!

Thema ist neben dem obligatorischen Wetter **(neben Sakko und Krawatte immer Wachsjacke, Gummistiefel und Schirm mitnehmen!)** vorrangig alles, was die neuen und alten Wagen betrifft, wie Technik, Restaurierung, Ersatzteilversorgung, Erfahrungen über Service und Qualität von Restaurationswerkstätten, Sattlereien und auch die Farbauswahl der Lackierung stehen ganz oben an. Selbstverständlich wird auch offen über Preise diskutiert und es werden neue Kontakte geknüpft und Adressen ausgetauscht!

Obwohl die „Congress Sprache" Englisch ist, klappt die Verständigung prima, denn jeder hat im Laufe seines RR Enthusiast´s-Lebens doch schon etliche Fachvokabeln in sein Repertoire aufgenommen. Zusätzlich helfen jederzeit gern alle anderen Mitglieder der RREC-German Section weiter, wenn man mal Übersetzungshilfe benötigt.

Wer solch ein R-REC-Treffen einmal besucht und genossen hat, wird noch lange davon schwärmen. Unendlich viele Eindrücke und Informationen nimmt man mit nach Hause. Noch schöner und unterhaltsamer kann ein Besuch dieses jährlichen Treffens in England jedoch werden, wenn man gemeinsam mit mehreren Fahrzeugen rüberfährt, so wie wir es letztes Jahr mit 12 Wagen wieder gemacht haben. Wir bieten Interessierten an, sich per E-mail, Fax oder telefonisch bei uns zu melden, um gemeinsam mit uns mit seinem Wagen zur Annual Rally des R-REC 2014 nach Rockingham Castle zu fahren.

Persönlicher Hinweis: wir sind **keine Veranstalter**, sondern koordinieren nur eine gemeinsame Anfahrt bzw. Rückfahrt (Teilnahme auf eigene Gefahr ohne jede Haftung) für unsere Clubmitglieder und interessierte Gäste. **Bei Interesse bitte bald bei uns melden, spätestens jedoch bis Ende März! Die Buchungen der Fähre erledigt bitte jeder für sich selbst: www.poferries.com**

Wir fahren in der Regel zusammen, das ist aber nicht obligatorisch! Sollte sich mal ein Wagen nicht voll fit zeigen, ist es ganz hilfreich, wenn man nicht ganz allein unterwegs ist. Dieses gilt besonders für unsere Vorkriegsfahrzeuge, denke ich. Wir nehmen im Juni 2014 unseren grünen 4,25 l Derby Bentley mit zur Annual Rally und buchen die Fähre: Donnerstag 20.00 Uhr mit P&O Ferrys Rotterdam – Hull.

Bei Anmeldung bitte unbedingt angeben: Name: | Beifahrer: | Hotel: Freitag-Sonntag oder Freitag bis Montag, Anzahl EZ, Anzahl DZ | Adresse: | Tel. und Handy Nr.: | Email: | Wagentyp : | Wagenfarbe: | Kennzeichen:

So kann man sich mittels **Handy** sowohl unterwegs, auf dem Schiff und auch vor Ort sehr leicht verabreden, helfen und auch finden!

Das erste Zusammentreffen auf der gemeinsamen Fahrt wäre an bzw. auf der Fähre am Donnerstag, den 20. Juni 2014 ab ca. 20.30 Uhr in der Bar auf dem Deck über der Tanzfläche geplant.

Wir freuen uns auf eine interessante Annual Rally 2014!

Ansprechpartner Hotelbuchung:
Antje Zogbaum
Auf dem Rott 7, 49328 Melle
Tel.: 05427 – 600 60 (Praxis)
Tel.: 0172 5234 685 (Mobil)
Fax: 05427 – 600 62
E-Mail: secretary@rrec.de

Ansprechpartner Anfahrtskoordination:
Dr. Dr. Axel Zogbaum
Auf dem Rott 7, 49328 Melle
Tel.: 05427 – 600 60 (Praxis)
Tel.: 0172 2828 361 (Mobil)
Fax: 05427 – 600 62
E-Mail: Dr.Zogbaum-Melle@t-online.de

Rétromobile in Paris

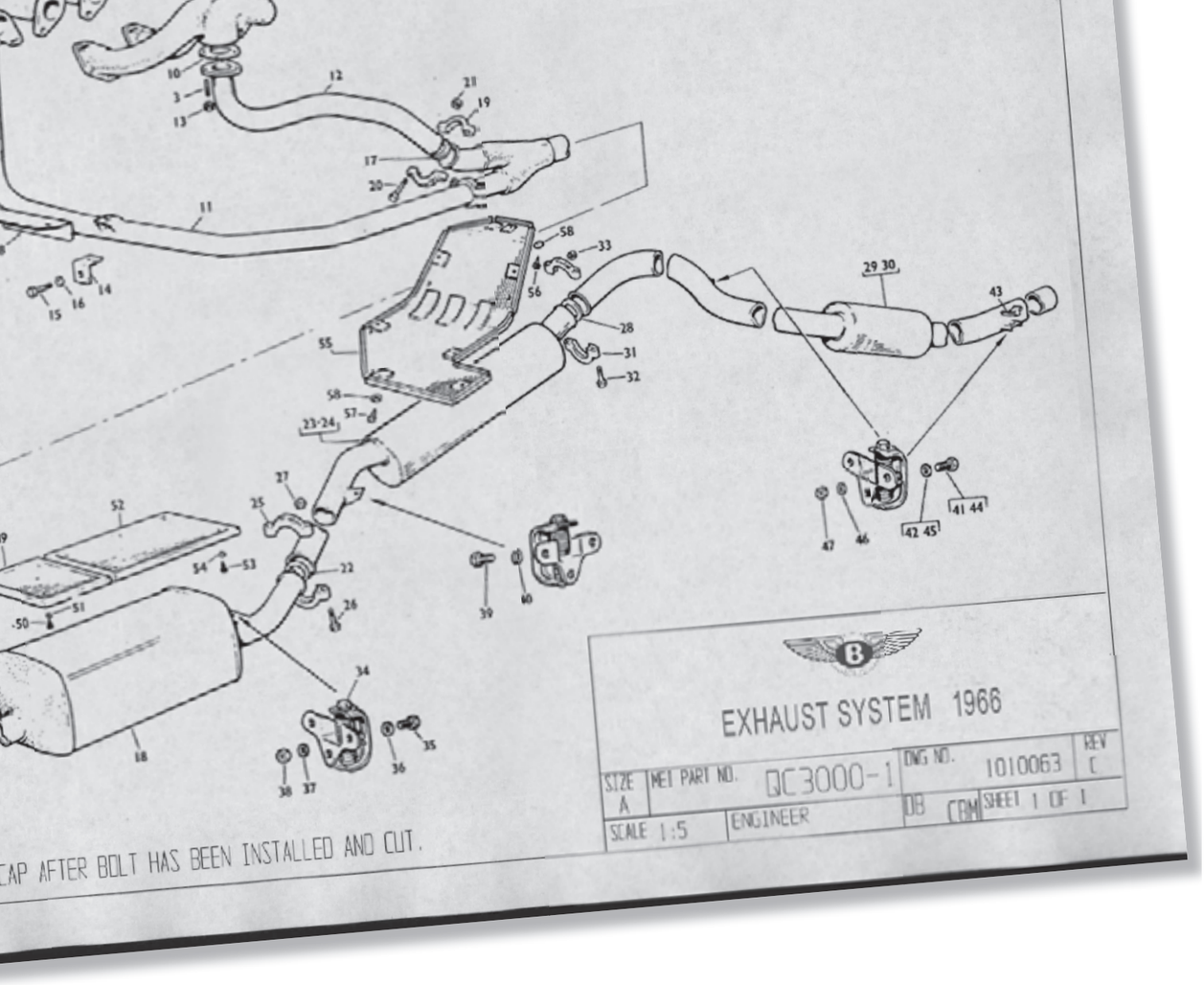
Nach Paris der Autos wegen. Die Rétromobile zählt nicht nur wegen der Auktion zu den wichtigsten Terminen für Sammler und Enthusiasten. Klaus Kuhnke war vor Ort und hat uns ein paar wunderbare Impressionen mitgebracht.

Bild oben links:
1935 Rolls-Royce 40/50HP Phantom III

Bild oben rechts:
1955 Rolls-Royce Silver Cloud LWB Cabriolet

Bild unten:
1925 Rolls-Royce Phantom I York Roadster

1928 Rolls-Royce Phantom I Brake de Chasse



Wir fertigen sie so, wie wir es immer getan haben.

Automobildesign wandelt sich. Technologien entwickeln sich weiter. Aber eine Sache bleibt glücklicherweise unverändert: unsere Crewe Genuine Parts. Sie werden genau nach denselben Entwürfen und Spezifikationen angefertigt, die vor mehr als 50 Jahren genutzt wurden. So stellen die Originalteile sicher, dass die Historie und die Leistung Ihres in Crewe gebauten Rolls-Royce stets vollkommen bleiben. Selbst wenn Fremdteile passen sollten, werden sie weder nach unseren anspruchsvollen Standards gefertigt noch durchlaufen sie unsere umfangreichen Prüfverfahren, die optimale Leistungsfähigkeit gewährleisten. Kontinuität gilt nicht nur für unsere Teile, sondern auch für unser Engagement. Unser Lager umfasst über 55.000 Teile, die alle mit einer umfassenden Garantie ausgestattet sind. Weitere Informationen und die Möglichkeit zur Teilebestellung erhalten Sie bei Ihrem Bentley Vertragspartner. Um Sie noch besser zu unterstützen, werden wir in Kürze eine neue Website für Teile einrichten, die umfangreiche Informationen über diese Originalteile bereithalten wird, einschließlich Verfügbarkeit und Links zu unseren Vertragspartnern in aller Welt.

Einzelheiten zur neuen Website erhalten Sie nach Ihrer Registrierung auf www.genuine-crewe-parts.com

Der Name „Bentley“ und das „geflügelte B“ sind eingetragene Warenzeichen. © 2013 Bentley Motors.

ABGASANLAGE

CREWE
GENUINE PARTS

BENTLEY

EINLADUNG

Liebe Clubfreunde,

der gemeinsame Enthusiasmus, nette Gespräche in einer einzigartigen Umgebung und der Spaß an unseren wunderbaren Fahrzeugen soll wieder im Mittelpunkt stehen. Ich lade daher ein zum

4. „SUNDAY - MEETING“

am Sonntag, den 01. Juni 2014 um 11.00 Uhr
im Dorint Park Hotel
28209 Bremen | Im Bürgerpark
www.dorint.com/bremen

Einmalig schön im Bürgerpark Bremen liegt unser diesjähriger Treffpunkt. Wir wollen uns dort gedanklich austauschen, das Ambiente genießen und die Clubmitglieder aus der Region, aber auch überregionale Clubfreunde treffen. Das gemeinsame Mittagessen (bei schönem Wetter auf der Terrasse mit Blick auf den Hollersee und unsere Fahrzeuge) ist die Stärkung für die folgende **Ausfahrt** ab Park Hotel zum **„Barkenhoff“** in Worpswede. Wir sehen dort: **Heinrich Vogelers Gesamtwerk am authentischen Ort**.

Der Barkenhoff (Birkenhof) bietet ein außergewöhnliches Erlebnis. Die Werke des Malers, Grafikers, Designers und Architekten Heinrich Vogeler (1872-1942) werden in einer vielschichtigen Ausstellung im Wohn- und Atelierhaus des Mitbegründers der Worpsweder Künstlerkolonie gezeigt. Außerdem sehen wir dort die Sonderausstellung: **„125 Jahre Kunst in Worpswede“.**

Auf einen interessanten Tag mit Ihnen / Euch freue ich mich.

Bitte die Anmeldung in fernmündlicher oder schriftlicher Form bis einschließlich 24. Mai 2014.

Mit freundlichen Grüssen
Jens Perkowski

Anmeldungen:
Jens Perkowski
Hörnstrasse 18 A
28790 Schwanewede
Tel.: 0421 – 689151 nach 20.00 Uhr
Mobil: 015208972876
jens-perkowski@web.de

Heinrich Vogeler
„Sommerabend auf dem Barkenhoff 1905“

R·R·E·C

Ankündigung

Jahresausklang der Region West
22. und 23. November 2014
Wasserschloss Anholt in Isselburg-Anholt

Informationen: Frederik Vongehr, f.vongehr@gmx.de,
Tel.: 0 28 41-97 92 90, Mobil: 0172-210 53 54

PARKHOTEL WASSERBURG ANHOLT

Bentley und Rolls-Royce melden Rekorde

Die beiden Führenden im Luxus- und Super-Luxus-Segment Rolls-Royce und Bentley erfreuen ihre Eigner mit Erfolgsmeldungen zum Jahr 2013. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr fast 15.000 Luxus- und Super-Luxus-Autos verkauft.

19 Prozent Wachstum im Vergleich zum Vorjahr. Für Bentley geht das Jahr 2013 in die Geschichtsbücher als Rekordjahr ein. Mit einem Ergebnis von 10.120 verkauften Einheiten stellen die Briten einen neuen Rekord auf. Noch nie in der Unternehmensgeschichte wurden derart viele Autos mit markantem B verkauft. Für die Edel-Marke aus Crewe heisst der wichtigste Markt nach wie vor Amerika, die Region Asien-Pazifik wird allerdings immer wichtiger. Der Mittlere Osten und Europa folgen auf den Plätzen. Voir allem Deutschland und Großbritannien halten die Europäische Flagge hoch. Der Erfolg wird laut Bentley auch durch die neue Limousine Flying Spur beflügelt. Das neue Modell wurde im vergangenen Jahr 2.700 mal ausgeliefert.

Für Rolls-Royce liefert das Jahr 2013 ebenfalls einen Grund zum Feiern. Zum vierten Mal in Folge meldet der Marktführer für Super-Luxus-Automobile ein Rekordjahr. 2013 wurden insgesamt 3.360 Fahrzeuge ausgeliefert. Die wichtigsten Märkte sind nach wie vor die USA und China. Die höchste Steigerung wurde im Nahen Osten (plus 17 Prozent) und in China (plus 11 Prozent) verzeichnet. Besonders erfreut ist man in Goodwood über die Tatsache, dass immer mehr individualisierte Fahrzeuge ausgeliefert werden. Nahezu jeder Phantom und dreiviertel aller Ghost verlassen das Werk in Südengland als Maßanfertigung.

Die positive Entwicklung des Unternehmens soll sich auch auf den Arbeitsmarkt auswirken. Rolls-Royce wird in diesem Jahr rund 100 neue Stellen besetzen.

Kleiner Marktplatz

„Der etwas andere Oldtimer“

RIVA Super FLorida Bj 1958 L 5,90 x B 2,16 m, nach Komplettrestaurierung 2010 neuwertiger Zustand, historisches Register, traumhaftes Liebhaberstück, umständehalber in gute Hände abzugeben. 175 PS, 6 Zylinder Chriscraft neu aufgebaut, 30 Betriebsstunden neuer 2-Achstrailer 100 km/h 2.000,- EUR

Preis: 79.000,- EUR

Kontakt:
Gerd A. W.Köpcke, Telefon 0172 5408365

Original Bentley Continental Kompletträder 275/35ZR20 Felgen 9x20 Zoll LKR 5x112

Angeboten werden aus Umrüstung 4 Original Bentley Kompletträder-Felge 9Jx20 ET41 (3WO601025S).
Mit Sommerbereifung 275/35ZR20 (6 mm Profiltiefe – 3500 km Laufleistung)
3 x Yokohama Advance Sport (DOT 5211/3811/3811)
1 x Pirelli PZero Rosso (DOT 2112)
Original Bentley Raddeckel inkl. Original Bentley Ventile mit Drucksensoren.

Keine Bordsteinbeschädigung!!! – Zustand wie auf Bild ausgezeichnet!!
Abholung nach Besichtigung empfohlen.

Preis: 3.750,- EUR

Kontakt:
Helmut Eichhorn
Coburger Str. 2 | 96486 Lautertal
Telefon 09561 55320

BELMOT® – Die All-Risk-Versicherung für Oldtimer

Liebe Rolls Royce-Freunde,

BELMOT® bietet Ihnen einen maßgeschneiderten Versicherungsschutz für Ihren Oldtimer. Dieser ist deutlich umfangreicher als der einer gewöhnlichen Kaskoversicherung.

Ich zeige Ihnen gern die Vorteile von BELMOT®

- Allgefahren-Deckung inklusive Motor- und Getriebeschäden
- Versicherung zum Wiederbeschaffungswert
- Ganzjähriger Versicherungsschutz oder Saisonkennzeichen
- Kein Wertgutachten bis 12.500 Euro Versicherungswert erforderlich

Sie fahren z. B. einen Rolls Royce SILVER WRAITH, Baujahr 1951 im Wert von 60.000 Euro. BELMOT® sichert Ihren Oldtimer rundum ab:
All-Risk-Deckung mit 1.000 Euro Selbstbehalt bei einer Jahresprämie von 510 Euro und Haftpflichtbeitrag ohne PS-Taxierung für 90 Euro jährlich inklusive Versicherungssteuer.

Für Baujahre vor 1945 gibt es sogar noch günstigere Beiträge.

Interesse? Ich berate Sie gern und bin Montag bis Freitag von 8.30 bis 22.00 Uhr für Sie erreichbar.

Mannheimer

Mannheimer Versicherungen
Generalagentur Rainer Klamser
Frontalstraße 31 · 75392 Deckenpfronn
Telefon 07056.3308 · Fax 965252
Mobil 0170.2761868
rainer.klamser@t-online.de

www.klamser.mannheimer.de

www.rrec.de

Membership Officer Karl J. Brinkmann grüßt alle neuen Club-Mitglieder

Reinhard Austrup
RR Corniche Convertible

Dr. Uwe Petersen
RR Silver Shadow II, Saloon

Dr. Hanna Hadjian
RR Corniche Convertible

Kai Neumann
Bentley Arnage

Impressum

Rolls-Royce Enthusiasts' Club
for Rolls-Royce and Bentley Enthusiasts
German Section e.V.
www.rrec.de

Herausgeber:
Rolls-Royce Enthusiasts' Club
German Section e.V.
c/o Dr. Michael Berendes
Postfach 26 13 25 | 55059 Mainz

Redaktion:
Leitung: Ralf Bernert (V.i.S.d. §55 R.SpV)
Telefon 040-41 305 473
redaktion.clubmagazin@rrec.de

Anzeigenleitung:
Frederik Vongehr
Telefon 0 28 41-979 290
f.vongehr@gmx.de

Lektorat:
Karl J. Brinkmann

Layout:
concept art gmbh | Hannover
www.con-cept-art.de

Druck:
gutenberg beuys feindruckerei gmbh
www.feindruckerei.de
Auflage: 1.000

Verkaufspreis pro Heft: 20,- Euro
Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe: 15. Mai 2014

Nachruf

Helmut Krogmann

1928 – 2013

Helmut Krogmann kam nach langen Jahren der Mitgliedschaft im ASC 1999 mit seinem „Zaren"-Ghost zu uns. Das Fahrzeug war noch vom St. Petersburger Hof bestellt und während des Krieges dorthin versandt worden. Seiner Liebe, insbesondere zu Fahrzeugen von vor dem 1. Weltkrieg tat dies keinen Abbruch. Er fuhr sie bis in sein neuntes Lebensjahrzehnt, auch auf längeren Strecken, z.B. zu Treffen der dänischen Sektion. Helmut Krogmann, der Architekt gewesen war, besaß eine atombombensichere Tiefgarage unter seinem Einfamilienhaus in Lübeck, in der er seine Fahrzeuge auch selbst wartete und reparierte, neben dem Ghost z.B. einen Benz von Anfang des letzten Jahrhunderts und einen 20/25er RR. Die Fahrzeuge gelangten über einen Aufzug in den Keller.

In den letzten Jahren beteiligte er sich aufgrund der Krankheit seiner Frau kaum noch an unseren Veranstaltungen, seinen Phantom V hat er aber noch für gelegentliche Hochzeitsfahrten genutzt, ist zum Schluss aber nicht mehr selbst gefahren.

Helmut Krogmann ist im vergangenen August gestorben. Seine Frau hat ihn nur einen Monat überlebt. Wir werden ihn als einen stets freundlichen, lebensbejahenden Enthusiasten in Erinnerung behalten.

Rolls-Royce Enthusiasts´ Club German Section e.V.

Gründer: Friedhelm Luckenburg, 10. Mai 1975

Vorstand

Chairman
Dr. Michael Berendes, Postfach 26 13 25, 55059 Mainz
E-Mail: chairman@rrec.de

Deputy Chairman
Dr. Dr. Axel Zogbaum
Tel.: 05427/1060, Fax: 05427/60062,
E-Mail: deputy.chairman@rrec.de

Secretary
Antje Zogbaum
Tel.: 0172/5234685,
E-Mail: secretary@rrec.de

Assistant Secretary & Club Shop
Monika Linnemann
Tel.: 05139/896229
E-Mail: assistant.secretary@rrec.de

Treasurer
Martin Stürmer
Tel.: 0151/51630072
E-Mail: treasurer@rrec.de

Membership Officer
Karl J. Brinkmann
Tel.: 02838/2483
E-Mail: membership.officer@rrec.de

Webmaster
Michael Ehrhardt
Tel. (Büro): 089/28700873, Tel. (priv.): 089/1402220
E-Mail: webmaster@rrec.de

Pressofficer & Clubmagazin
Ralf Bernert
Tel.: 040/41305473
E-Mail: ralf.bernert@exclusive-life.de

Anzeigen
Frederik Vongehr
Tel.: 02841/979290
E-Mail: f.vongehr@gmx.de

Gebietsleiter West, PLZ 40-59 ohne 54-56
Ella Zimmermann
donna.lisa@directbox.com

Gebietsleiter Nord, PLZ 2 u. 3 (ohne 35 u. 36)
Rainer Linnemann,
E.Mail: gebietsleiter.nord@rrec.de

Gebietsleiter Mitte, PLZ 6, 35-36, 54-56, 97
Thomas Parpart
Tel.: 0611/23160
E-Mail: gebietsleiter.mitte@rrec.de

Gebietsleiter Südwest, PLZ 70-79
Olaf G. Engels
Tel.: 07066/901083 Fax: 07066/901084
E-Mail: gebietsleiter.suedwest@rrec.de

Gebietsleiter Süd, PLZ 8 und 9 ohne 98, 99
Jörg Thuss
Fax: 0951/205090
E-Mail: gebietsleiter.sued@rrec.de

Gebietsleiter Ost, PLZ 0, 98, 99
Irene Wiens
Tel.: 0172/3838799
E-Mail: gebietsleiter.ost@rrec.de

Gebietsleiter Berlin, PLZ 1 ohne 19
Rolf Sabel
Tel.: 030/45087520
E-Mail: gebietsleiter.berlin@rrec.de

Relationship Officer
Bentley und Rolls-Royce Motorcars:
Ralf Bernert, Tel.: 040/41305473
E-Mail: ralf.bernert@exclusive-life.de

Technical Assistants
Marco Fusco, Nassaustr. 41, 65719 Hofheim
Tel.: 06122/76198 oder 06122/703963, Fax: 06122/76199
fuscoautomobile@hotmail.com

Werner Mork, Breslauer Straße 14, 59174 Kamen
Tel. (Büro): 02307/74627, Tel.(priv): 02307/75740
Fax: 02307/71810 Mobil: 0172/4186379

Thorsten Otto, Ostpreussendamm 70, 12207 Berlin
Tel. und Fax: 030/66705678, Mobil: 0172/3140840

Wilhelm Marlok, Ditzinger Straße 26, 71229 Leonberg-Höfingen
Tel.: 07152/937913, Fax: 07152/937914

V-SPECIFICATION

Ghost. Like never before.

601 PS und ein spezielles Motiv kennzeichnen die V-Specifikation zu Ehren des einzigartigen Rolls-Royce V12-Motors. Limitiert für einen begrenzten Zeitraum. Mehr Informationen erhalten sie bei unseren autorisierten Händlern.

Rolls-Royce Motor Cars Köln Procar Automobile
Bayerische Allee 1, 50858 Köln
Tel: +49 223 491 5127 www.rolls-roycemotorcars-cologne.de

Rolls-Royce Motor Cars Dresden Thomas Exclusive Cars
Meißner Straße 34, 01445 Radebeul/Dresden
Tel: +49 351 404 6421 www.rolls-roycemotorcars-dresden.de

Rolls-Royce Motor Cars München Schmidt Premium Cars
Nymphenburger Straße 4, 80335 München
Tel: +49 89 45 22 4180 www.rolls-roycemotorcars-muenchen.de

Rolls-Royce Motor Cars Berlin Riller & Schnauck
Hindenburgdamm 68, 12203 Berlin
Tel: +49 30 7900 95606 www.rolls-roycemotorcars-berlin.de

www.rolls-roycemotorcars.com

Verbrauch (l/100km): innerorts 21,2 / außerorts 9,8 / kombiniert 14,0. CO2 (kombiniert): 327 (g/km). Emissionseinstufung Standard EU5. Energieeffizienz-Klasse: G.

© Copyright Rolls-Royce Motor Cars Limited 2014. Der Name Rolls-Royce und das Rolls-Royce Logo sind eingetragene Markenzeichen.