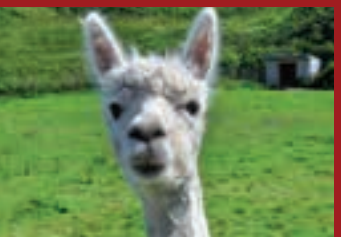
DAS MAGAZIN FÜR ROLLS-ROYCE UND BENTLEY ENTHUSIASTEN | NR. 3 | SEPTEMBER 2014

R·R·E·C

Two class winner!

Markus Gottschall and his Spirit

Kamele in Schottland
Ein Reisebericht



Pebble Beach 2014
Rasen-Geflüster

Wert-Definition
Eine kritische Betrachtung

Rolls-Royce Enthusiasts' Club
German Section

P&A Wood

ROLLS-ROYCE AND BENTLEY
HERITAGE DEALERS

"Attention to Detail"

Bentley 4¼ Litre MX 1939
Vanden Plas styled tourer
Detailed and excellent restoration.

Bentley S2 Continental 1962
Park Ward Drophead Coupé
Low mileage, original car.

Bentley Mk VI 1947
Drophead Coupé by Dennis Pilling & Son
Excellent condition.

Rolls-Royce Silver Cloud III 1965
H.J.Mulliner Flying Spur
Comparatively rare and attractive.

Rolls-Royce 20/25 1935
Barker Airline Coupé
Interesting and unusual.

Bentley 4¼ Litre 1936
Barker Sports Saloon
Good original, unrestored condition.

P & A Wood, Great Easton, Dunmow, Essex CM6 2HD, England
Telephone: 01371 870848 Fax: 01371 870810
E-mail: enquiries@pa-wood.co.uk www.pa-wood.co.uk

BENTLEY

Liebe Freunde,

„Always time passes so quickly" – da gründet im Mai 1975 der Rolls-Royce Liebhaber Friedhelm Luckenburg mit sechs weiteren Enthusiasten die deutsche Sektion des RREC und im kommenden Jahr jährt sich dieses Ereignis zum vierzigsten Mal. Die ersten sieben Jahre führt „Lucky" Luckenburg den Club als Chairman und Secretary in Personalunion. Schon drei Jahre später verstirbt unser Clubgründer völlig unerwartet im August 1985.

Wir planen, im kommenden Jahr diesen vierzigsten Gründungstag und die ersten Jahre der deutschen Sektion des RREC in einer Ausgabe des Clubheftes besonders zu würdigen. Dafür bitten wir Sie um Ihre Mithilfe: Wenn Sie interessante Erinnerungsstücke aus den Anfängen der deutschen Sektion haben, so würden wir uns freuen, wenn Sie uns diese zusenden. Das können z.B. Photos, Berichte, aber auch persönliche Erinnerungen sein. Sie müssen sich dafür nicht unbedingt von Ihren Originalen trennen, eine gute digitalisierte Kopie tut es auch. Senden Sie diese doch bitte an den Chairman oder unsere Secretary. Wir freuen uns auf Ihre Einsendungen und sagen schon im vorab herzlichen Dank für Ihre Unterstützung.

Sie halten gerade die jüngste Ausgabe unseres Clubmagazins in Händen. Neben der gedruckten Fassung finden Sie das Heft auch online im Mitgliederbereich – für den schnellen Zugriff von unterwegs. Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang noch einmal daran erinnern, dass Sie eine private Anzeige z.B. zum Kauf oder Verkauf eines Wagens kostenlos im Clubheft schalten können. Und wie bereits in einer der früheren Ausgaben geschrieben: wir freuen uns über Ihre Beiträge zu Clubveranstaltungen – zeigen sie doch allen Mitgliedern, wie aktiv und interessant das Leben der deutschen Sektion ist. Gab es in der Juni-Ausgabe zahlreiche Berichte, so fehlen sie diesmal leider – möglicherweise als Folge der Sommerferien.

Im Oktober findet unser Herbstreffen mit der jährlichen Mitgliederversammlung in Berlin und Potsdam statt. Sehr gefreut habe ich mich über die zahlreichen Anmeldungen für das Herbsttreffen. Unsere Nachbarn aus Österreich sind mit einer starken Delegation vertreten. Die Veranstaltung ist praktisch ausgebucht. Wer noch teilnehmen möchte, sollte sich schnellstens an den Organisator (Herrn Rolf Sabel, Pestalozzistrasse 54A, 10627 Berlin, Tel.: 030-45087520) wenden. Ich freue mich darauf, Sie dort zu treffen und verbleibe für heute mit den besten Wünschen für einen schönen Herbst

Herzlichst, Ihr Michael Berendes

In dieser Ausgabe lesen Sie:

3 **Chairman's Notes**

6 **Termine**
Veranstaltungen 2014

8 **RREC Annual Rally 2014**
My very first time

18 **Schottland im edlen Zeitraffer**
Ein Reisebericht

28 **Zwei mal V8**
Neue Bentley Modelle

34 **Pebble Beach sehen und sterben?**
Rolf Kuhnke war dabei

36 **Rolls-Royce und Bentley auf dem heiligen Rasen**
Pebble Beach 2014

46 **Oldtimerversicherung**
Wert-Definitionen

50 **Classic-Gala Schwetzingen**
Autoträume im Schloßpark

54 **Kleiner Fahrzeugwechsel**
Strive for Perfection im BMW Museum

64 **Gangwechsel**
Change of Gear

62 **in memoriam**
Wieland Groenewold

64 **Kleiner Marktplatz**

66 **Neue Mitglieder**

67 **Impressum**

68 **Kontakte**

18

Bentley GTC Speed in Schottland

Man steigt in den GT Speed, weiter vorn warten sehr viele Kräfte auf das Startkommando und noch weiter vorn wartet eine traumhafte Kulisse mit allem was die Kamera und das menschliche Auge verzaubert, inklusive exotischer Vierbeiner.

www.rrec.de

8 RREC Annual Rally 2014

Markus Gottschall bringt gleich zwei Preise mit nach Deutschland. Das macht Freude und wird unsere Sektion motivieren. Bei der diesjährigen Annual Rally traf sich die internationale Gemeinde der Rolls-Royce- und Bentley-Anhänger. Und unser Clubfreund Klaus-Josef Rossfeldt hat die Kamera gezückt.

Pebble Beach 2014

Unser Mann im Hunt House Rolf Kuhnke war in Kalifornien und hat ein paar wunderbare Augenblicke mitgebracht.

34

Termine

10. bis 12. Oktober 2014
Herbsttreffen in Berlin / Potsdam
Weitere Infos lagen dem letzten Heft bei.

22. bis 23.November 2014
Jahresausklang der Region West
auf Wasserschloss Anholt.
Weitere Infos und Anmeldung bei unserer Anzeigenleitung unter anzeigenleitung@rrec.de.

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

Auktionen

9. und 10. Oktober 2014
RM Auctions, Hershey

Oldtimer-Events

12. Oktober 2014
Zehn Seen Classic Rallye 2014, Germering, Bayern
Infos unter www.pascal-kapp.de

11. bis 13.Oktober 2014
Veterama Mannheim
Infos unter www.veterama.de

14. bis 16. November 2014
Classic Motor Show, Birmingham
Infos unter www.necclassicmotorshow.com

18. bis 19. November 2014
Tagung "Massiver Leichtbau im Automobil"
Infos unter www.massiverleichtbau.de

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

R·R·E·C

Ankündigung

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

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

PARKHOTEL WASSERBURG ANHOLT

RREC Annual Rally 2014 in Rockingham Castle

My very first time

Jeder Muslim sollte einmal in seinem Leben die heiligen Stätten Mekka und Medina besucht haben, das gleiche gilt für Christen mit Rom und Jerusalem. Für mich hat es 39 Jahre Mitgliedschaft im RREC gedauert, bis ich endlich die jährlich stattfindende internationale Rally des RREC, das weltweit größte Treffen unserer Marken Bentley und Rolls-Royce besuchen konnte.

4-25 #B140JD reg'd DUU918 -GB- Open Tourer 1937
_041 Rossfeldt-Photo2014-06 H_R DM

MkVI #B330LJ Std _022 at RREC Annual Rossfeldt-Photo2014-06

Zum letzten Mal fand es auf dem edlen Rasen beim Rockingham Castle statt, dem man ansah, dass er Jahrhunderte nicht Ackerbau und Viehzucht gedient hatte. Bestärkt in meinem Entschluss gen England zu fahren, hat mich die Tatsache, dass mit Antje und Dr. Axel Zogbaum ein erfahrenes Team die Organisation der Reise einer kleinen Truppe von Mitgliedern der German Section in die Hand genommen hatte. Ihre Tips und das Roadbook waren vobildlich und zeugen von wirklichem Enthusiasmus. Unser Club kann froh und dankbar sein, das sich immer wieder Mitglieder finden, die eine solche Aufgabe übernehmen.

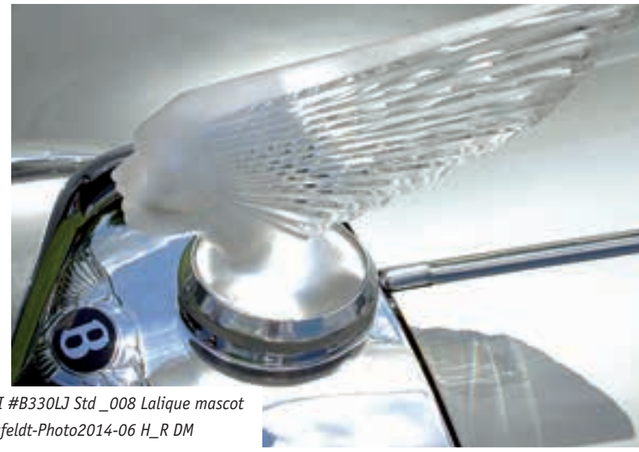
Meine Beifahrerin und ich hatten als Anfahrt die Fähre von Rotterdam nach Hull gewählt. Das Stück vom Niederrhein bis Rotterdam war für unseren R-Type eine Fingerübung. Ich muss in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, wie wenig Vorbereitung für den Wagen, auch nach monatelanger Standzeit aufzuwenden ist, um auch eine größere Distanz zu bewältigen. Luftdruck in den Reifen prüfen, Kühlwasserstand, Ölstand im Motor, Bremsflüssigkeit prüfen, Benzin tanken, Aus!

Bis 19.30 Uhr musste man auf der Fähre eingescheckt haben. Meine Begleiterin drängte mich, schon um 16.00 Uhr den voll bepackten Wagen in Gang zu setzen. Das Navy hatte eine Fahrzeit von 2 Stunden errechnet. Wir waren also zeitig in den Docks von Rotterdam. P & O Ferries war gut ausgeschildert und vor der riesigen Fähre warteten bereits drei kürzere Schlangen von PKW. Die Passkontrolle und Abgabe der Buchungsbestätigung war problemlos. Wir erhielten unsere Kabinennummer. Wie groß war die Freude, weiter vorne den Phantom II von Dr. Schulte zu sehen. Nach kurzer Wartezeit wurde die Zufahrt zur Fähre freigegeben, und man wies uns in die Parkflächen ein. Mit dem nötigsten Übernachtungsgepäck ausgerüstet suchten wir nach unserer Kabine. In dieser konnte von großzügigem Platzangebot keine Rede sein. Aber wir wollten ja möglichst bald unsere Clubkameraden in der Bar treffen.

Herzliche Wiedersehensfreude, um uns tanzte der Bär – die Fußballweltmeisterschaft wurde auf einem Großbildschirm übertragen. Eine Fähre mit Übernachtung ist heute eine Mini-Kreuzfahrt. Gute Restaurants und Unterhaltungsprogramme inbegriffen. Eine gute Einstimmung auf ein spannendes Wochenende.

Nach einer kurzen Nacht, einem hastigen Frühstück, auf zu unseren Wagen, denn um 9.00 Uhr beginnt das Ausschiffen. Starten kein Problem, und nach einer ruck-zuck Abfertigung beim Zoll treffen sich 9 Mannschaften unserer Marken und

P2 #66JS FERNANDEZ&DARRIN Coupé de Ville _051 Lalique Rossfeldt-Photo2014-06 H_R



MkVI #B330LJ Std _008 Lalique mascot Rossfeldt-Photo2014-06 H_R DM

P2 #104SK HOOPER with WENZEL Hans & MUELLER Peter _001 Rossfeldt-Photo2014-05 L_R

20-25 #GZU7 reg'd BE55566 -CH- HJM Saloon _003 Rossfeldt-Photo2014-06 H_R

SC2 #LCC76 reg'd K SC261H -D- JY lwb _001 with DrBASILIDES Rossfeldt-Photo2014-06 H_R DM

einem Fremdfabrikat, einem wunderbar erhaltenen 5er BMW von Familie Dr. Hadjian, seine Corniche war noch nicht ganz fertig geworden, auf einem kleinen Parkplatz im Hafengelände zu einem ersten Gruppenfoto mit Lagebesprechung. Angeführt von Dr. Axel Zogbaum in seinem herrlichen 4,25 l Derby Bentley nahmen wir nun die 160 Miles nach Corby auf Straßen abseits der kürzesten Route unter die Räder.

Das Wetter meinte es gut mit uns, und die erste Sehenswürdigkeit war die Humber Bridge, eine der längsten Brücken der Welt, deren Benutzung die Engländer sich mit 2 Pfund entlohnen lassen. Langsam gewöhnt man sich an den Linksverkehr und kann nebenbei die typisch englische Landschaft genießen.

Um die Mittagszeit erreichten wir den bekannten Badeort Mablethorpe. Schon auf der Hauptstraße, die durch den belebten Ort zur Strandpromenade führt, ahnte ich nichts Gutes. Eine Spielhalle neben der anderen, nur unterbrochen durch Pommesbuden. Nachdem wir auf einem Parkplatz die Wagen abgestellt hatten, konnten wir auf der Strandpromenade dasgleiche sehen, nur durch den Blick auf Strand und Meer versöhnt. Nun hieß es die englische Spezialität Fish & Chips zu probieren. Ich werde es nicht noch einmal wagen. Es war als hätte ich an mir einen Selbstversuch-Ölwechsel mit 15/40er Motoröl vorgenommen. Das Gedudel und Gebimmel der Spielhallen erfüllte mich mit Schaudern bei dem Gedanken, hier einen Urlaub verbringen zu müssen.

Ich atmete erst wieder auf als wir im Wagen saßen und unserem nächsten Ziel, der altehrwürdigen Stadt Stamford entgegen strebten. Welch ein Gegensatz zu Mablethorpe. Hier auf dem Gelände von Schloss Burghley House wird im nächsten Jahr die Annual Rally des RREC stattfinden. Wir konnten schon jetzt auf dem green vor dem Schloss unsere Wagen abstellen, einen Spaziergang machen und uns vorstellen, welches Bild sich hier 2015 bieten wird. Leider war die Orangerie geschlossen, sodass die tea-time ausfiel.

Weiter ging es nun zu unserer Unterkunft in Kettering bei Corby, dem 8 Miles von Rockingham Castle entfernten Hotel „Premier Inn". Nachdem wir dort unsere Zimmer bezogen hatten, sollte es umgehend zu der um 17.00 Uhr beginnenden Vorbesichtigung der H & H Auktion gehen. An diesem Punkt streikte ich. Selbst die freundlichsten Worte meiner Begleiterin und die in Aussicht gestellten Pimps und Häppchen überzeugten mich nicht. Ich litt noch an meinem Ölwechsel in Mablethorpe. So ruhten wir uns aus, um ab 20.00 Uhr zum gemeinsamen Abendessen fit zu sein. Das Essen fand in dem zum Hotel gehörenden „Burger King" ähnlichen Restaurant statt, in welchem englische Großfamilien den Wochenausklang feierten. Auch hier wieder Großbildschirm mit Übertragung der Fußballweltmeisterschaft.

Wir fieberten dem Samstag entgegen und direkt nach dem Frühstück fuhren wir die gut ausgeschilderten 8 Miles zum Parkgelände von Rockingham Castle. Da ich keine Anmeldung vorgenommen hatte, befiel mich Herzklopfen ob wir überhaupt auf das Gelände eingelassen würden. Aber so wie ich hatten das wohl viele Teilnehmer gemacht. Wir konnten unseren Obulus von 40 Pfund entrichten und bekamen unseren Parkausweis für 2 Tage. Ein Team von freundlichen Marshals wiesen uns den Platz zu, auf dem die „unclassiefied" Wagen wie an einer langen Perlenkette aufgereiht waren. Der gesamte Park mit seinem Schloss, das man vom Ausstellungsgelände nicht sah, da es hinter einem Wald verborgen lag, war auf einem sanften Hügel angelegt. So hatte man einen phantastischen Überblick über die Szene. Seitlich begrenzt durch Zelte der Aussteller und vor Kopf vom großen Auktionszelt. Neben diesem hatten die bekannten Autohändler unserer Marken und auch viele Teilehändler ihre Zelte und Stände aufgeschlagen.

Die Sonne spiegelte sich in den glänzenden Karosserien, die in Reih und Glied das riesige Areal füllten. Angefangen von Silver Ghost bis zu den neuesten Modellen; und ich bewunderte die Juroren, die unter diesen makellosen Fahrzeugen die Besten küren sollten. Ich lief von Reihe zu Reihe, manchmal mit Clubkameraden, und wir machten uns gegenseitig auf Besonderheiten der Coachbuilder aufmerksam. Ich hatte mir vorgenommen nach fehlenden Teilen für den Toolkit meines R-Type zu suchen. Assistiert von Lutz Hölscher und Hanno Kaufmann wurden wir bei einem Teilehändler, der sein Angebot in einem Anhänger feilbot, fündig. Die fünf

P2 #66JS FERNANDEZ&DARRIN Coupé de Ville _033 with SCHULTE Dr Rossfeldt-Photo2014-06 H_R

kleinen Teile, die ich in der Hand hielt sollten 350,- Euro kosten.. Ich bat um Bedenkzeit bis zum nächsten Tag. Aber schon bald war mir klar, dass ich das Geld besser anders verwenden konnte. Sollte doch der nächste Besitzer meines Wagens die Freude geniessen, den Toolkit zu komplettieren. (Altersweisheit)

Aus dem Auktionszelt von H & H drang die monotone Stimme des Auktionators, und durch die Öffnungen des Zeltes sah man die angespannten Gesichter der Bieter. Von kleinsten Devotionalien der Auto-Ära, über Motorroller, Fahrzeugen im Schrottzustand und solchen Concour fähig kam alles unter den Hammer. Ein Teil des Angebotes bestand aus Fremd-Fabrikaten.

Bei den Händlern standen einige sehr schöne Fahrzeuge im Angebot. Bei Frank Dale ein Cloud I DHC von Park Ward wofür eine satte Million, ich weiß nicht ob Pfund oder Euro verlangt wurden. Ist auch egal.

Das 2. bei P. A. Wood war ein Fahrgestell mit Motor eines Phantom III, der aufgebockt dastand. Alles war unglaublich gut restauriert und im Abstand von 30 Minuten wurde der 12 Zylinder Motor gestartet, man sah alle Teile sich bewegen bis hin zu den sich drehenden Hinterrädern. Das Ganze so leise, dass kaum ein Auspuffgeräusch zu hören war.

Vom vielen Sehen ermattet ging ich zu meinem Wagen zurück. Und siehe da meine Franzis hatte aus unserem Kofferraum die Picknick-Utensilien hervorgeholt. Inzwischen waren noch weitere Clubmitglieder , die teils eine andere Fährverbindung gewählt hatten, oder schon länger auf der Insel weilten, zu uns gestoßen. Auch sie hatten Stühle, Tische, Decken ausgebreitet, und jeder steuerte aus seinen mitgebrachten Vorräten zu einem Gelage bei. Besonders Rosemarie und Dietrich Hertenstein hatten aus ihrer Heimat der Pfalz reichlich Wein mitgebracht. Die Wagen traten dabei in den Hintergrund. Es war wie eine Familienfeier. Zwischendurch stand man auf, streifte übers Gelände, sah etwas Neues und kehrte wieder zurück um zu berichten.

Für mich störend war nur, dass alle paar Stunden mit ohrenbetäubendem Lärm zu Demonstrationszwecken eine Rolls-Royce Flugzeugturbine gezündet wurde. Nun ist auch das ein Teil der Firmengeschichte.

Am Sonntag waren alle gespannt auf die Ergebnisse der Jury. Zu unserer aller Freude konnten zwei Clubmitglieder der German Section Preise einheimsen. Markus Gottschall mit seinem Rolls-Royce Silver Spirit III gewann den 1. Preis in der „Touring Class“ und sogar den Preis „Best Touring Class 2014“. Otto Rausch für sein neues Rolls.Royce Phantom Coupe den 1. Preis „Elegance“ blue rosette.

Um nicht nur Autos zu bewundern ließen sich Franzis und ich, Petra und Helmut Eichhorn, sowie Katharina Roßfeldt, Klaus-Josef war unabkömmlich hinter der Kamera, mit einem Shuttelbus zum hinter dem Walde gelegenen Schloss fahren und waren sowohl von den herrlichen 400 Jahre alten Grtenanlagen, die das Schloss umgeben, als auch von den Räumen im Inneren, soweit man sie besichtigen konnte, begeistert. Das Schloss wird von seinen adligen Besitzern bewohnt, wenn sie nicht in ihrer Stadtwohnung in London sind, und dort ihrem Beruf nachgehen.

Schnell verflog die Zeit und ab 15.00 Uhr mussten wir an die Rückfahrt zur Fähre in Hull denken. Wir nahmen nun die schnellste Route, denn die Fähre würde 21.00 Uhr ablegen auch ohne uns, sollten widrige Umstände uns aufhalten.

Kontakte zum Vorstand des Mutterclubs hatten wir persönlich nicht, die hatten sicher mit der Organisation der Veranstaltung genug zu tun. An Bord der Fähre wollten wir zum Abschluss des gelungenen Wochenendes im Restaurant zu Abend essen, jedoch waren alle Plätze reserviert. Nur dem Einsatz unseres Clubkameraden Peter Nehrig, der mit drei Freunden zum ersten Mal an einem Treffen des RREC teilnahm, war es zu verdanken, dass der Kellner an ihrem Tisch noch 2 Gedecke zulegte. Im Laufe des Gespräches beklagte er sich, als Neumitglied nicht besser angesprochen worden zu sein. Ich bekannte mich schuldig und erklärte, dass es mein Fehler sei. Als Membership Officer wäre es meine Aufgabe gewesen, mich besonders um ein Neumitglied zu kümmern. Nach mehreren Flaschen Wein, einem ausgezeichneten Essen und guten Gesprächen waren alle Bedenken beseitigt und Petert Nehrig dachte daran im nächsten Jahr in seiner Heimatstadt Celle ein Treffen zu organisieren.

Unbeschadet zurück am Niederrhein stand fest: Zum 56. Annual Meeting in Burghley House, wir kommen.

Text: Karl J. Brinkmann
Fotos: Klaus-Josef Roßfeldt

R #B14RT PW fhc_003 Rossfeldt-Photo2014-06 H_R DM

Schottland im edlen Zeitraffer:

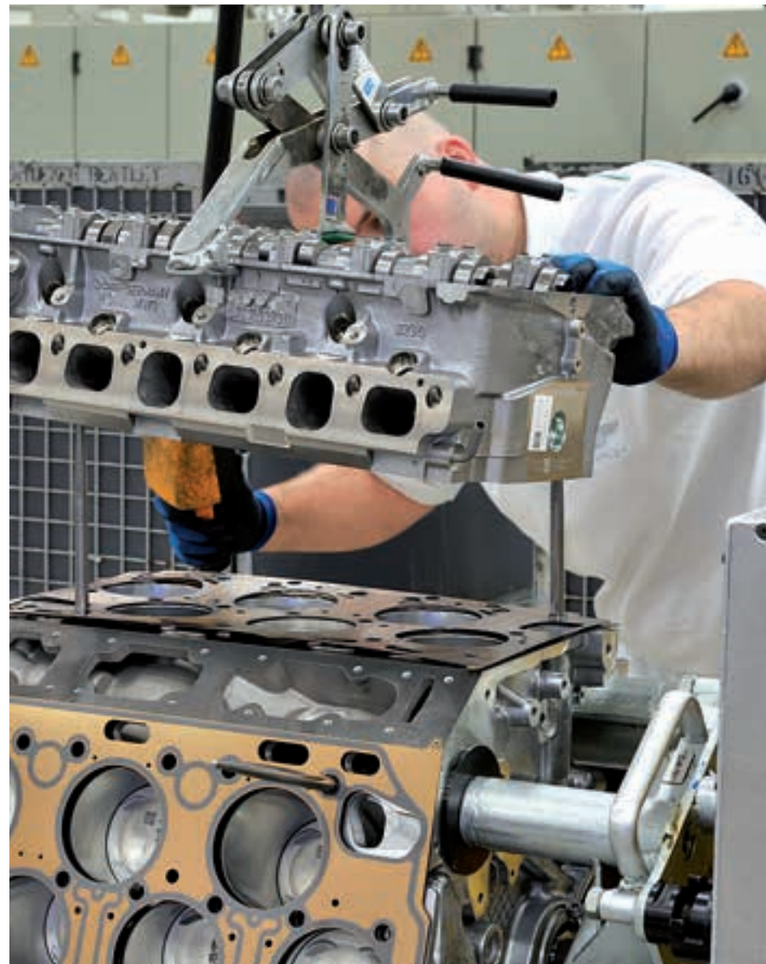
Ein Reisebericht

Man steigt in den GT Speed, weiter vorn warten sehr viele Kräfte auf das Startkommando und noch weiter vorn wartet eine traumhafte Kulisse mit allem was die Kamera und das menschliche Auge verzaubert, inklusive exotischer Vierbeiner.

Es geht erstmal an die Werkbank, in Crewe. Dort werden 12-Zylinder gebaut. In W-Form und sehr leicht. Das senkt den Adrenalinspiegel bei hastigen Kurvenfahrten und hilft beim Benzinsparen. Später merken wir, dass der GT Speed W12 trotzdem ein Trumm ist. Er braucht schon heftige Bremsen aus Carbon und Keramik und eine ausgetüftelte Elektronik, die ihre Fangleinen rechtzeitig und wohl dosiert auswirft. Dass der GT Speed mit seinen 635 PS und 820 Newtonmeter Drehmoment eine kundige Hand braucht, ist auch kein Geheimnis, zumindest bei sportlicher Fahrweise. Niemand wirft ungestraft einen 2.5-Tonnen-Bentley mit Wucht in die Kurve und wieder hinaus. Aber wer will das schon. Schon gar nicht in einem wunderbaren Land wie Schottland. Dafür haben die Leute in Crewe ja nun den GT3-R im Regal.

Nach der Werkstour, die auf alle Fälle empfohlen wird, folgt die Praxis, der Roadtrip nach Schottland. In den Norden, Richtung Loch Lomond nahe Glasgow. Dort wartet ein verlassenes Flugfeld auf den Vollgas-Test und vorher ein paar Kilometer Landstrasse mit wunderbaren Kurven, feinen, hügeligen Geraden. Schön wie eine Visitenkarte mit Wappen, Prägedruck und einer filigran-geschwungenen Schrift: „Das schönste und wirksamste Mittel gegen Langeweile im Straßenverkehr ist die kraftvolle Beschleunigung aus einer Kurve in die nächste."

Der Außenspiegel rechts, breit wie ein Alibert, zuckt schon etliche Meter bevor der LKW an uns vorbeifährt. Links huschen Küsten vorbei, kleine Dörfer mit bunten Fischerbooten wie im Prospekt. Bald tauchen Hügel, dann kleine Berge auf. Gut bewachsen, saftig grün mit Kühen, denen es schmeckt. Der Bentley schlendert, schaut sich um und merkt, dass hektische Momente hier so falsch sind wie Patina in einem neuen Ledersessel. Man rollt durch die Lande, irgendwann biegt man rechts ab und dann folgt ein Bild, das man aus dem letzten Kalifornien-Urlaub kennt. Eine schroffe, sanft abfallende Felslandschaft, dann eine sich wie eine Schlange windende Landstrasse und dann eine Brandung, wie man sie sich eben nur an der Westküste der USA vorstellen kann. Alles schön nebeneinander, wer das gebaut hat, wurde von reichlich Talent und wild romantischer Motivation getrieben. Der Vergleich mit dem Highway Number One – von San Fransico nach LA kommt in den Sinn. Es ist inspirierend und ansteckend, auch weil es im Vergleich zum Westküsten-Landstrich ein wenig kühler, ein wenig kürzer, ein wenig einsamer ist, man freut sich auch über weniger Touristen. Jetzt hat auch der GT Speed die Strecke gewittert, ungefähr zehn Kilometer, kein Auto weit und breit, schöner, sauber verlegter Asphalt, man kann weit nach vorn sehen. Jetzt muss was passieren.



Ein kurzes Gebet, möge doch bitte keine staatlich finanzierte Kamera auf uns gerichtet sein, der kleine Drehschalter wird auf „Sport“ geschaltet, das Fahrwerk zieht sich zusammen, die Lenkung folgt dem Beispiel, das Gaspedal rückt näher an den rechten Fuß und zur akustischen Untermalung werden die Klappen im Auspuff in Stellung gebracht. Am Lenkrad werden die Schaltwippen links dreimal gezogen. Es liegt der zweite Gang an, viertausend Touren, der Bentley holt Luft und wirft sich mit voller Wucht in den Seewind. Als wollte er mit einem Satz nach Irland springen, was er nicht tat. In den wirklich guten Lautsprechern ringt das Electric Light Orchestra mit seinem Song „Showdown“ um Aufmerksamkeit, was nicht wirklich gelingt. Der W12 mit seinen beiden Fanfaren am Heck ist derzeit einfach besser. Nach gut sechs Kilometern greifen die keramischen Entschleuniger weiter vorn heftig und präzise ein, der Engländer benimmt sich. Er kommt zur Ruhe und beendet seine Ausflug direkt eben einem Gatter mit drei Kamelen, die man auch Alpakas nennen darf. Die drei grasenden Pullover stehen neugierig auf der Weide und überlegen wer oder was da eben so unverschämt laut und schnell daher kam. Es war ein Bentley GT Speed mit zwei Erwachsenen im Flegelmodus, die jetzt aussteigen, die Vierbeiner beobachten, sie ansprechen als wären es Hunde. „Na mein Kleiner? Komm´ doch mal her.“ Menschen können ganz schön schräge Vögel sein.

Keine zwei Kilometer weiter werden andere Vögel aktiv. Oder besser nur einer. In ein paar Stunden wird hier eine Weltpremiere gefeiert. Mein erster Flug in einem Wasserflugzeug. Der knallgelbe Flieger mit Fahrwerk zwischen den Schwimmkörpern steht auf einem ehemaligen Militärflughafen. Vorher noch schnell den Bentley auf der Start-und Landebahn kontrolliert auf 180 bringen. Also Meilen pro Stunde. Es reicht sogar für 185 und das ist nach offiziellen Angaben noch nicht das Ende der Fahnenstange. Der Brite soll 330 Km/h schaffen, das sind 205,05 mph. Die Gerade ist leider zu kurz. Eine Erkenntnis gewinnt man aber auch schon bei rund 299 km/h. Das Coupé lässt sich auch aus dieser Geschwindigkeit sehr sauber und präzise abbremsen. Die Masse von 2,5 Tonnen spricht mit Sir Issac Newton. Alles beugt sich der Physik, die Bremsen halten dagegen, am Ende siegt die Sturheit der Bremsen.

Noch mal Physik, noch mal Schwerkraft. Sieben Erwachsene plus Pilot und Gepäck. Ich glaube das ist eine Beaver oder eine de Haviland. Egal, das Ding rennt los, immer schneller und hebt plötzlich ab. Es steigt erstaunlich schnell auf gut eintausend Meter und kreist dann zweimal über dem Flugplatz. Spielzeuge und ein paar bunte Smarties mit dem Bentley-B. Es geht über Wasser, der Loch Lomond taucht auf, es ist laut, es wackelt, es riecht nach einer Landung auf dem Wasser. Schwimmwesten und Schnorchel gesucht und nicht gefunden. Schreck gekriegt und trotzdem mit trockener Hose an Land gegangen.

Was nimmt man mit? Schottland ist cool, mit einer wunderbaren Landschaft gesegnet, die Menschen sind freundlich, auch ur-englischen Autos gegenüber. Der Film „Bravehaeart“ mit Mel Gibson ist für die Schotten ein Hollywood-Filmchen und der GT Speed ist unverschämt schnell, sehr bequem, Wasserflugzeuge, auch die gelben Exemplare, sehen nur auf Wasser wirklich gut aus und Alpakas haben keine Lust auf Autos. Egal wie teuer sie auch sein mögen.

Text und Fotos: Ralf Bernert

Technische Daten laut Hersteller:

Motor: W12 TwinTurbo
Hubraum: 6.0 Liter
Leistung: 467 kW / 635 PS bei 6.000 U/min
Drehmoment: 820 Nm ab 1.700 U/min

Antrieb: Allrad (40:60)
Getriebe: 8-Gang Automatik Quickshift mit Schaltpaddel

Fahrleistung:
Topspeed (GTC): 331 km/h (327)
0-100 km/h: 4,2 Sekunden (4,4)
0-160 km/h: 9,0 Sekunden (9,7)

Leergewicht (GTC): 2.320 kg (2.495)
Tank: 90 Liter
Kofferraum (GTC): 358 Liter (260)

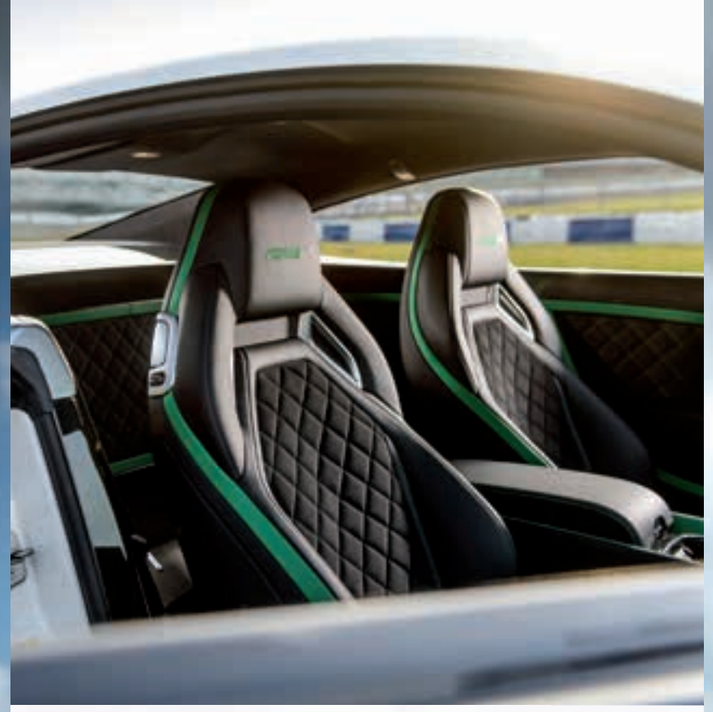
Verbrauch und CO2 (GTC):
Kombiniert: 14,5 Liter / 100 km (14,9)
338 g / km (347)

Preis in Europa (Kontinent) in Euro exkl. Steuer (GTC)
Ab 177.800 Euro (195.600 Euro)

Neue Bentley Modelle:

Zwei mal V8

Unterschiedlicher kann man einen Motor kaum einsetzen. Einmal in einem zivilen Rennwagen mit wilden Nüstern und Heckflügel und dann, als Kontrastprogramm als Triebwerk einer Limousine mit reichlich Komfort.



Bentley GT3-R

Der GT3-R ist nicht der Wagen mit dem man vor der Oper hält und huldvoll aussteigt. Man parkt den Zweisitzer besser in der Boxengasse oder schickt ihn gleich auf die Start-Ziel-Geraden. Seit Bentley mit dem auf Basis des Continental GT V8 S gebauten GT3 in der Rennserie „Blancpain Endurance Series“ recht erfolgreich mitmischt, warten einige Fans auf die Straßenversion des Langstrecken-Bentley.

Der GT3-R wird in einer Kleinserie von 300 Stück produziert, der vier Liter V8 leistet 580 PS und soll in 3,8 Sekunden die Marke 100 km/h erreichen. Beim Gewicht haben die Entwickler bei Bentley gut 100 Kilo im Vergleich zum Continental GT eingespart. Die hinteren Sitze fallen weg, dafür wurden die vorderen Sitze ein wenig enger und sportlicher. Beim 8-Gang-Getriebe wurde die Übersetzung verkürzt, die 700 Newtonmeter Drehmoment liegen bereits ab 1.700 Touren an. Das Design spricht eine klare Sprache. Es geht um Leistung, Traktion und die Poleposition. Einen Preis hat Bentley noch nicht genannt, bestellen kann man ihn aber sofort.

Bentley Flying Spur V8

Die zweite Verwendung für den vier Liter V8 S ist weit weniger sportlicher Natur, es geht um Ruhe und Dynamik. Es geht um vier sehr bequeme Sitze und die gleiche Anzahl von Türen. Die Rede ist vom Flying Spur, der Limousine, die bisher ohne den V8 auskommen musste. In Crewe hat man nun Abhilfe geschaffen. Auf der Moskauer Motorshow wurde die Limousine nun erstmals der Weltöffentlichkeit vorgestellt. Der vier Liter V8 Bi-Turbo leistet 507 PS und soll den Bentley auf 295 km/h beschleunigen. Die automatische Zylinderabschaltung soll den Durst des 660 Newtonmeter-Motors deutlich senken. Die maximale Reichweite der Limousine gibt der Hersteller mit beachtlichen 800 Kilometer an. Über Preise und Lieferzeiten wurde noch nicht gesprochen oder geschrieben. Der nächste Bentley-Vertriebspartner sollte bei Auslieferung des Heftes nähere Infos zu beiden neuen Modellen haben.

Text: Ralf Bernert
Fotos: Hersteller

Pebble Beach sehen und sterben?

Nanu, was hat Pebble Beach mit Thomas Manns Venedig zu tun? Beides Mekkas für Touristen, Pebble Beach allerdings für Golfer ... und uns, die wir einmal im Leben im August dabei sein müssen. Da reicht auch der Fernseher oder die Hochglanzzeitschrift nicht! Jahrzehntelange „standing invitation“ eines Freundes nach Pebble Beach zu kommen und nie Zeit – das war schon tragisch. Auch meine Versuche eine Reisegesellschaft zu einer all-inclusive Tour zu animieren – Fehlanzeige. Und dann kam die Einladung eines Automobilherstellers (mehr darf ich nicht verraten) – genauso wie wir, mit Freunden aus Hamburg, uns das Programm vorgestellt hatten!

Nichts haben wir spontaner angenommen als diese Einladung und Mitte August stand ich plötzlich in Carmel auf der Haupteinkaufsstrasse und wartete auf die Teilnehmer (inkl. die Hamburger) einer der ersten Rallies, die nach einigen Bergtouren, Carmel zum Ziel hatten. Über 150 der schönsten Fahrzeuge der Welt, aufgereiht in vier Reihen in der abgesperrten Innenstadt, welch ein Anblick! Beängstigend aber auch die Tausende von Menschen, die sich um diese Schönheiten drängten, um sie zu inspizieren.

Vier Tage Hochstimmung, vier Tage eine fast nicht zu überblickende Vielfalt von Veranstaltungen – warum spricht da jeder nur vom Concours d'Elegance am Sonntag? Alles ist Elegance! Die Autos, die Besitzer, die Organisation, der Ort. Dabei hatten wir noch nicht einmal das Meer und die Golfplätze gesehen! Im Nachhinein vermischt sich alles, die Natur, der (kalte) Pazifik, die Dünen, die Klippen, aber auch der morgentliche Nebel, den die Sonne nur über die Mittagszeit – manchmal etwas länger – durchbricht. Was der Thermostat im Hotelzimmer mit der Aussage quittierte, dass „aufgrund des Klimas keine Air Condition zur Verfügung gestellt wird"! Ergebnis bei mir: Sonnenbrand und Erkältung ... oder Sonnenbrand trotz Erkältung?

Freitag ging es weiter mit Laguna Seca Oldtimer Rennen und auf mehrere Tage verteil Auktionen der grössten Auktionshäuser der Welt! Am dramaturgischsten organisiert von RM: die Strassen von Monterey, und damit das Publikum wurden einbezogen: die aufgerufenen Lots fuhren vor dem ausrichtenden Hotel auf und konnte vor und nach dem Zuschlag draussen bewundert werden! Ähnlich bei Bonhams, wo man allerdings den für viele abschreckenden Preis von $100 Eintrittskatalog zahlen musste. Offensichtlich nicht abschreckend waren die Zuschlagspreise. $38 Millionen für einen one-off Ferrari, $10 Mio für einen anderen, $3,4 Mio für einen 8 Liter Bentley (unverkauft!!!, abe sicher nicht wegen des Kupplungsschaden!) etc etc etc. Auch bei Gooding dasselbe Bild: wunderschöne, teilweise einmalige Karrosserien, aber zu Preisen, die nur in den USA erziehlt werden! Man fragt sich, wie man so ähnliche Märkte wie Europa und Amerika preislich so abschotten kann!? Beispiel: ein wunderschönes Phantom III Maharadja Cabrio von Thrupp and Maberly zum Preis von fast $1 Mio (ohne Aufgeld!!!). Jeder weiss wie kompliziert die P III sind und deshalb in Europa nur mässige Preise erzielen. Wissen das die Investoren (Geldwäscher?), die diese Autos zur Wertsteigerung wegschliessen und nie fahren? Den Dealern und Auktionshäusern ist dies egal, Hauptsache der Preis steigt! Und wenn nicht, wird er verbal ein wenig angeheizt! Dabei ist der chinesische Markt noch gar nicht dabei (oder über Strohmänner doch schon?). Fazit für Aussenstehende: alles eine Theaterbühne, Geld spielt keine Rolle – jedenfalls bei einigen solange man die Rechnung nicht präsentiert bekommt. Oder hat Geld etwa keinen Wert mehr, sprich sind wir in einer Blase, um nicht Inflation zu sagen? Rat eines Freundes: denk' nicht nach, sondern geniesse ...!

Geniessen ist in ... kann man aber auch: die Landschaften, die Architekturen, die Küste, der wir ganz nahe kamen durch die spontane Einladung eines deutschen Unternehmers, der am „17 mile drive" wohnt. Welch ein Genuss – und eine kleine Erholung von so viel metallener Schönheiten! Und dann ging es gleich weiter nach Quail Lodge: der andere „grosse" Event oder auch „kleine" Concours d'Elegance! Modernes und klassisches Design durcheinander: neuzeitliche Kleinst-Coachbuilder und Bugatti-Mini-Royales. Und endlich auch einmal europäisches Design: Talbot von Saoutchick (Siegerpreis überreicht von Sir Jackie Stewart, OBE), Aston Martin von Zagato und doch endlich die amerikanische Corvette – allerdings ohne Preis! Und Ferraris, Ferraris, Ferraris - Ausdruck der grenzenlosen Liebe der Amerikaner, nein der ganzen Welt, zu der italienischen Marke!

Dies liess schon erahnen, was am Sonntag passieren würde: der Concours d'Elegance, der „richtige" am 18. Loch des Pebble Beach Golf Clubs. Der Nebel war ganz früh wieder von der Partie, die Massen strömten auf den Golfplatz, auf dem die Fahrzeuge schon von rund 20 Juroren bewertet wurden. Von Jay Leno bis Sir Jackie Stewart und weniger bekannten Autoexperten. Ich hätte nicht gerne in ihren Schuhen stecken mögen! Wie kann man Schönheit im Vergleich bewerten? Gut, jeder hat seine Präferenzen – was wahrscheinlich auch zu meiner Enttäuschung über den Gewinner „Best of Show" führte, denn alleine nominiert zu werden ist doch schon eine Heraushebung! Die perfekte Inszenierung, der Hype um die (verschwundene) amerikanische Marke Ruxton, die Dampffahrzeuge herstellte! Und die fast endlose Reihe der europäischen Marken! Es scheint, dass alles Einmalige heute in Pebble Beach versammelt ist, nicht in Villa d'Este, Hurlingham oder Hampton Court. Erstaunliche viele Delahayes, Delages, Delaunays, Talbots und andere italienisch inspirierte Karrossen! Aber natürlich auch Bentleys und RRs ... und Tatra als Gastmarke! Ausserdem Packard, teilweise den Hispano-Suizas und RR nachempfunden. Oder ist es dasselbe in den ´30er Jahren wie heute, wo wir uns beschweren, dass alle Autos gleich aussehen? Das kann also nichts mit dem Windtunnel oder dem Computer von heute zu tun haben, oder!!

Der Höhepunkt: vier Fahrzeuge standen nach dem langen Defilee zur Auswahl für den Best of Show: ausbalanciert und „politically correct“: ein Ferrari 375 Scaglietti Coupe, ein Hispano Suiza, ein Packard und mein Favorit, ein traumhafter RR Phantom III Vanvooren Drop Head vom bekannten englischen Sammler Lord Bamford. Tja, und manchmal kommt es eben ganz anders: der Ferrari (nicht einmal Cabrio!) war der Liebling der Juroren! Schade für unsere Marke! Die übrigens genauso wie die Hispanos glänzend vertreten war!

Und plötzlich war das Paradies zu Ende, die Scheinwerfer wurden ausgeschaltet (die Sonne auch!), Hollywood kehrte nach Hollywood zurück und verliess Pebble Beach – so schnell wie es gekommen war. Der Nebel war wieder da, die Temperaturen fielen noch tiefer und die Strasse nach San Francisco war genauso löcherig wie die Infrastruktur in Deutschland. Sie merken es schon, der Schock zwischen „heiler Hollywood-Welt“ mit seinen Wahnsinnswerten und metallenen Schönheitsidealen und der Welt um uns herum war schwer zu überwinden. Und als dann noch die unfassbare Zahl an Bettlern um den Union Square hinzu kamen, war die Erinnerung an Pebble Beach schneller verflogen als erwartet.

Carpe Diem? Carpe Diem! Oder: Pebble Beach und nicht sterben.....!

Text und Fotos: Rolf Kuhnke

Pebble Beach 2014

Rolls-Royce und Bentley auf dem heiligen Rasen

Einmal im Jahr pilgert man nach Kalifornien, genauer nach Pebble Beach, Carmel, Monterey und Laguna Seca. Dort treffen sich Zigtausend Oldtimer-Enthusiasten und bestaunen herausragende Klassiker. Unser Clubmitglied Frank Wilke war in diesem Jahr ebenfalls vor Ort und hatte die Kamera gezückt. Seine Fotos zeigen einige ganz besondere Exemplare der Marken Rolls-Royce und Bentley.

Rolls-Royce 20/25 H.P., #GSY74, Fernandez & Darrin Sedanca de Ville. Ein US-amerikanischer Designer (Darrin) und ein südamerikanischer Geldgeber (Fernandez) hatten in Paris den Karosseriebau-Betrieb Fernandez & Darrin eingerichtet.

Rolls-Royce Phantom VI, #PRH4577, Mulliner Park Ward Landaulet. Im Jahr 1970 gebaut für eine griechischen Auftraggeber, wenngleich nie nach Griechenland geliefert.

Rolls-Royce Silver Wraith, #LWAB63, Franay Drophead Coupé. Die Karosserien des Pariser Unternehmens Franay waren enorm teuer - und dennoch waren sie nicht profitabel. Reich war Franay wegen Einkünften, die ihm aus Patenten auf Film-Ausrüstung zuflossen.

Rolls-Royce Phantom V, #5LVF25, H.J. Mulliner Limousine. Der vom Karossier notierte Hinweis „special bootline" wird weniger häufig zitiert als die amerikanische Redewendung „You can fix anything but ugly."

Rolls-Royce Phantom II, #9JS, Barker Sedanca de Ville. Dieses Auto war der Star des Films „The Yellow Rolls-Royce / Der gelbe Rolls-Royce", in dem neben anderen Ingrid Bergman, Omar Sharif und Rex Harrison mitwirkten.

Rolls-Royce Phantom V, #5BX44, James Young Sedanca de Ville. Eine Karosserieform, bei der der Chauffeur im Freien saß, hatte sich längst überlebt, als bei James Young diese Schöpfung entstand.

Rolls-Royce Phantom IV, #4CS2, H.J. Mulliner 6-Light Saloon, Design 7376. 2 identisch ausgeführte Rolls-Royce Phantom IV wurden 1956 an den Emir von Kuwait ausgeliefert, sie unterschieden sich nur in der Farbgebung.

Fotos: Frank Wilke

Unserem Clubfreund Klaus-Josef Rossfeldt gilt ein besonderes großes Dankeschön, aus seiner Feder stammen die Beschreibungen aller hier abgebildeten Modelle.

Bentley 4 Liter, #VF4019, Vanden Plas 4-Seater Tourer aus 1931. Der Bentley 4 Litre war das letzte Modell, das die Werkshallen in Cricklewood verließ, bevor das Unternehmen im Zuge der Weltwirtschaftskrise in Konkurs ging.

Oldtimerversicherung

Wert-Definitionen

Marktwert, Wiederbeschaffungswert, Wiederherstellungswert – Worauf kommt's an?

In die Restauration eines alten Silver Shadow kann man problemlos mehr als 40.000 Euro versenken – aber bekommt man im Schadenfall diese Summe von der **Oldtimerversicherung** auch ersetzt? Noch immer wird im Bereich der Oldtimerbewertungen mit fantasievollen, aber rechtlich unbedeutenden Begriffen wie Liebhaberwert, Verkaufswert oder Zeitwert jongliert. Dabei gibt es für die Schadenregulierung nur drei Werte, die wirklich zählen:

Marktwert

Oldtimer und Liebhaberfahrzeuge werden üblicherweise nach ihrem Marktwert versichert. Der Marktwert beschreibt den aktuellen Wert des Fahrzeugs am Spezialmarkt für Liebhaberfahrzeuge, das heißt bei einem An- oder Verkauf würde zum gegenwärtigen Zeitpunkt für dieses Fahrzeug der als Marktwert ermittelte Betrag bezahlt bzw. erzielt. Es handelt sich dabei um einen Durchschnittspreis am Privatmarkt, der weder Mehrwertsteuer noch Händlergewinnspanne enthält. Lediglich bei seltener gehandelten Fahrzeugen und bei Modellen, die überwiegend über den gewerblichen Handel vertrieben werden, fließen auch Ergebnisse aus Händlerverkäufen sowie internationale **Auktionsergebnisse** als Nettobetrag mit ein. Der Marktwert bildet die Grundlage für die Versicherungseinstufung und für die Prämienberechnung im Kasko-Bereich. Er gilt als Taxe (festgesetzter, vereinbarter Preis) im Sinne des § 76 VVG (Versicherungsvertragsgesetz).

Achtung: Für die regelmäßige Anpassung des Versicherungswertes ist der Versicherungsnehmer selbst verantwortlich! Im Schadenfall wird andernfalls nur der bei Versicherungsabschluss ursprünglich vereinbarte Marktwert ersetzt, auch wenn dieser durch die bei Oldtimern übliche Wertsteigerung nicht mehr aktuell und deutlich zu niedrig ist. (Unterversicherung). Die Fahrzeugbewertung sollte daher regelmäßig aktualisiert werden.

Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert beziffert die Summe, die der Geschädigte im Falle eines Unfalls aufwenden muss, um ein gleichartiges und gleichwertiges Ersatzfahrzeug kurzfristig zu beschaffen (Grundsatz der Naturalrestitution, vgl. §249 BGB). Abgestellt wird dabei auf den Wert zum Zeitpunkt des Unfalls. Berücksichtigung findet hierbei – im Gegensatz zum Marktwert – vor allem der gewerbliche Handel, der Wiederbeschaffungswert enthält somit stets (anteilige) Mehrwertsteuer und die in der jeweiligen Preisklasse übliche Händlergewinnspanne – Restaurationskosten oder sonstige bisherige Aufwendungen finden hingegen keine Berücksichtigung. Der Wiederbeschaffungswert ist insbesondere die Grundlage für die Abwicklung eines Haftpflichtschadens.

Marktreport

Ausgewählte Auktionsergebnisse und aktuelle Wertentwicklungen

Exklusiv für unser Clubmagazin schauen die Oldtimer-Experten und Marktbeobachter von classic-analytics in ihre Datenbanken und filtern ausgewählte Auktionsergebnisse sowie aktuelle Wertentwicklungen für die Marken Rolls-Royce und Bentley heraus.

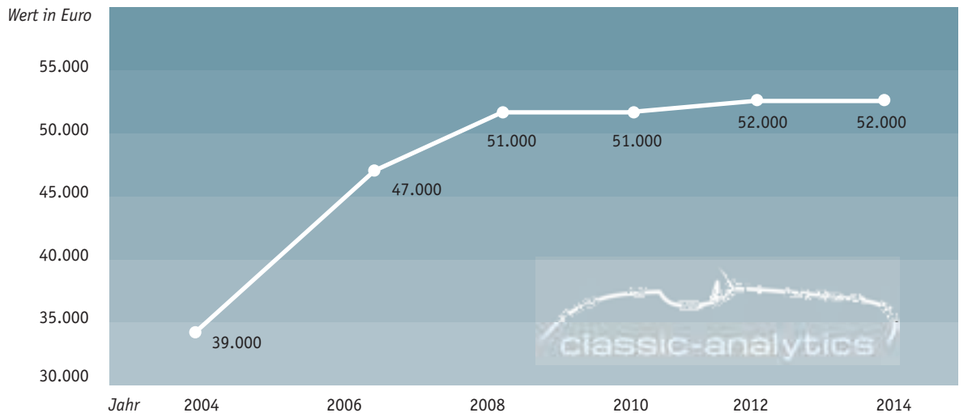
Weitere von classic-analytics erstellte Preisangaben finden sich regelmäßig in 13 internationalen Zeitschriften von Motor Klassik über das Handelsblatt bis hin zum Playboy. Über 250 bundesweite Bewertungspartner werden darüber hinaus Fahrzeugbewertungen erstellt, die von jeder deutschen Oldtimerversicherung anerkannt werden.

Auktionshaus	H&H
Datum / Ort	23.07.2014, Buxton (GB)
Lot	27
Fahrzeug	Rolls-Royce, Camargue, Bj. 1984, Coupé
Zustand	2-
Estimate	GBP 32.000 - 36.000
verkauft	GBP 38.080

Auktionshaus	H&H
Datum / Ort	23.07.2014, Buxton (GB)
Lot	93
Fahrzeug	Rolls-Royce, Silver Dawn, Bj. 1955, Limousine
Zustand	3-
Estimate	GBP 16.000 - 20.000
verkauft	GBP 19.040

Auktionshaus	Silverstone
Datum / Ort	24.05.2014, Silverstone (GB)
Lot	314
Fahrzeug	Bentley, S1 Continental Flying Spur (HJ Mulliner), Bj. 1957, Limousine
Zustand	2-
Estimate	GBP 100.000 - 125.000
Höchstgebot	GBP 88.000

Marktentwicklung Rolls-Royce Silver Cloud I



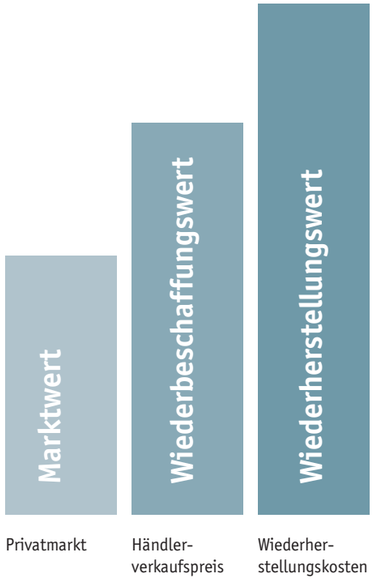
Wiederherstellungswert

Der Wiederherstellungswert bezeichnet die Summe, die sich aus der Anschaffung sowie der späteren Restaurierung eines Fahrzeugs ergeben hat - unabhängig davon, ob sich dieser Preis bei einem Verkauf tatsächlich am Markt erzielen lässt. Es handelt sich somit um einen rein rechnerisch ermittelten Wert, der sich aus der Addition der sicht- oder belegbaren Investitionen ergibt. Die Differenz zum Marktwert kann daher erheblich sein. Der Wiederherstellungswert hat vor allem in den Fällen Bedeutung, in denen ein Fahrzeug überdurchschnittlich langwierig, aufwendig und damit kostenintensiv restauriert wurde.

Der größte Teil der deutschen Oldtimerversicherer versichert grundsätzlich den Marktwert, einige (zum Beispiel Belmot) den Wiederbeschaffungswert. Der Wiederherstellungswert hingegen wird stets nur auf Anfrage versichert, in der Regel muss hierbei ein Sachverständiger die Schlüssigkeit der vom Eigentümer eingereichten Unterlagen (Ersatzteilrechnungen, Arbeitsnachweise) bestätigen.

Text: Frank Wilke
Fotos/Grafiken: classic-analytics

Wertdefinition



Marktreport

Ausgewählte Auktionsergebnisse und aktuelle Wertentwicklungen

Auktionshaus	Bonhams
Datum / Ort	19.05.14, Spa (B)
Lot	17
Fahrzeug	Bentley, Corniche, Bj. 1972, Cabriolet
Zustand	3
Estimate	EUR 45.000 - 55.000
verkauft	EUR 46.000

Auktionshaus	Bonhams
Datum / Ort	19.05.14, Spa (B)
Lot	23
Fahrzeug	Rolls-Royce, Silver Wraith (James Young) Bj. 1952, Limousine
Zustand	3-
Estimate	EUR 40.000 - 50.000
verkauft	EUR 29.900

Frank Wilke, classic-analytics

Zu Besuch auf der Classic-Gala Schwetzingen

Vom 29. bis 31.08.14 fand nach zwei Jahren Pause wieder die Classic-Gala in Schwetzingen statt. Nachdem wir letztes Jahr im Rahmen einer Tour geplant hatten, an dem Concours teilzunehmen und dieser aufgrund abgesprungener Sponsoren von Herrn Hübner abgesagt wurde, nutzten wir dieses Jahr die Gelegenheit die Veranstaltung zu besuchen.

Ich hatte mit Herrn Parpart bereits in Kronberg kurz darüber gesprochen, hier ein Treffen zu veranstalten, aber zu dem Zeitpunkt stand noch gar nicht fest, ob der Concours stattfinden würde. Nachdem die Entscheidung dann aber gefallen war, begann ich mit den Vorbereitungen.

Ich vereinbarte mit Herrn Hübner, dass wir mit unseren Autos ins Schloss einfahren durften und unsere Wagen im Rahmen eines Defilees dem dortigen Publikum vorgestellt würden. Danach sollten die Autos im Schlosspark geparkt werde, so dass das Publikum die Gelegenheit bekommt, die Wagen ausgiebig in Augenschein zu nehmen während wir uns den Begrüßungs-Sekt in der Villinger-Lounge schmecken ließen.

Alles begann mit dem Eintreffen der Fahrzeuge bei herrlichem Sonnenschein und 25°C. Nach dem Ausgeben der Startnummern und den Fahrzeugbeschreibungen, gingen die typischen Benzingespräche los. Alleine dem Treiben zuzusehen war eine reine Freude. Zudem war es erstaunlich, wie viele Wagen in der doch sehr kurzen Anmeldezeit von knapp 2 Wochen den Weg nach Schwetzingen gefunden haben. Insgesamt folgten 24 Autos der Einladung und wir waren ca. 70 Teilnehmer.

Vom 20/25 BJ 1930 über Cloud, Shadow I und II, Spirit, Turbo R, Continental R, Arnage bis hin zum Brooklands und dem neuen Phantom Coupé war alles vertreten. Die Ankündigungen in der Presse hatten Ihre Wirkung nicht verfehlt. Als wir um 12:30 Uhr mit der Parade starteten säumten unzählige Autobegeisterte den Weg der Fahrzeuge. Herr Hübner stellte die Autos dem Publikum vor und überall blitzten Kameras und Leute winkten uns fröhlich zu. Schöner konnte es gar nicht sein.

Wir alle, angefangen bei Olaf Engels, Herrn Parpart, Herr Muth, Klaus, Ina und Frank, Olli, Karin und Ralf, Ingo, Hans, Michael, Petra, Alexander, Bernd und Heidrun, Lothar und Mechthild, Heiner, Ernst, Gerd, Guido, Ralf, Sven, Trudbert, Otto und und und ... hatten an diesem Tag ein schönes, entspanntes Wochenende. Dies zeigte auch die Tatsache, dass die letzten Fahrzeuge erst mit Ende der Veranstaltung gegen 18Uhr das Gelände verließen.

Ein herzliches Dankeschön auch an Herrn Meikel Fuchs (MeikelTV) und Herrn Folker Fenkl für die Überlassung der Bilder und des Filmes, letzterer ist auf der Homepage www.rrec.de zu sehen.

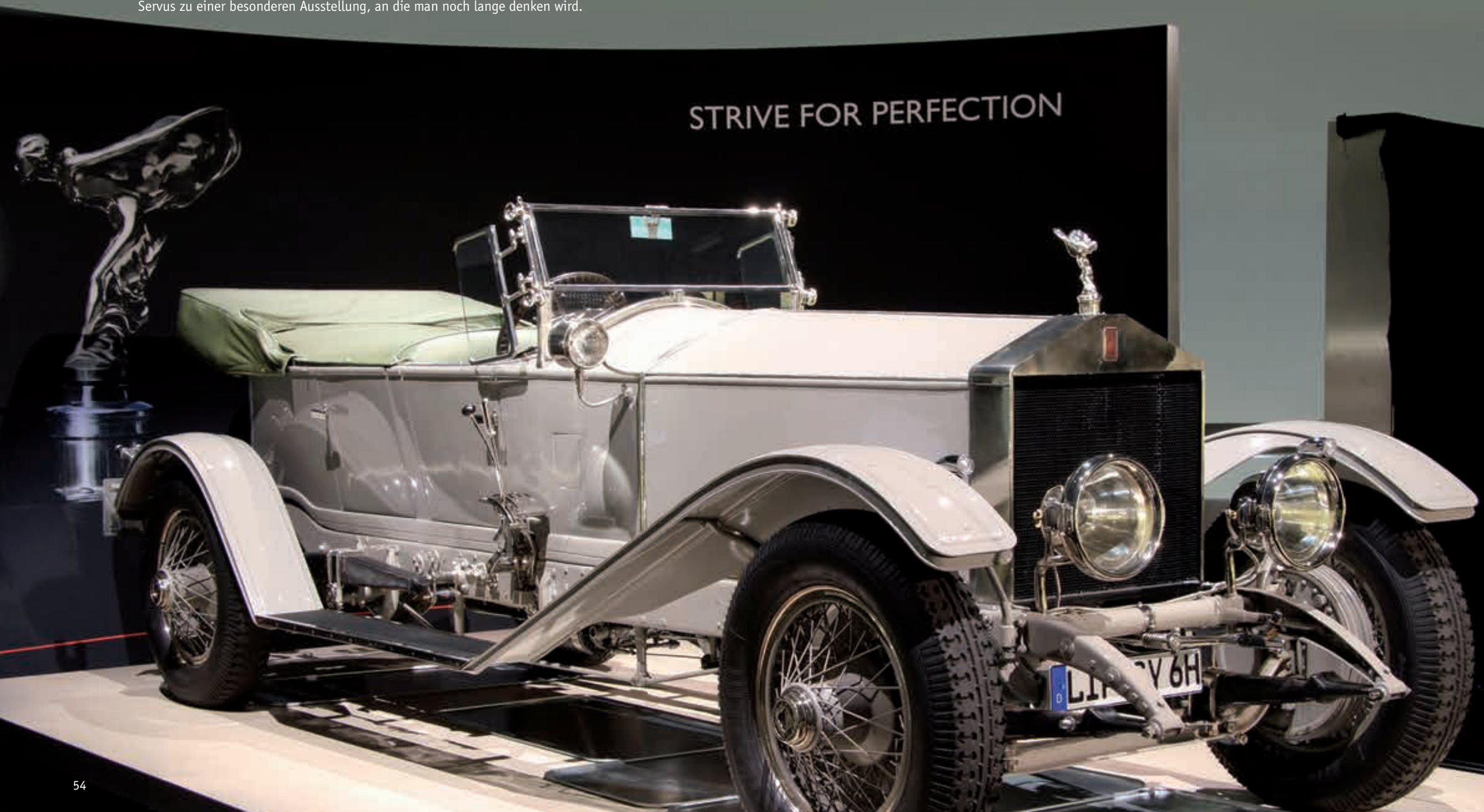
Bis zum nächsten Treffen!

Text und Fotos: Markus Gottschall

Strive for Perfection im BMW Museum

Kleiner Fahrzeugwechsel

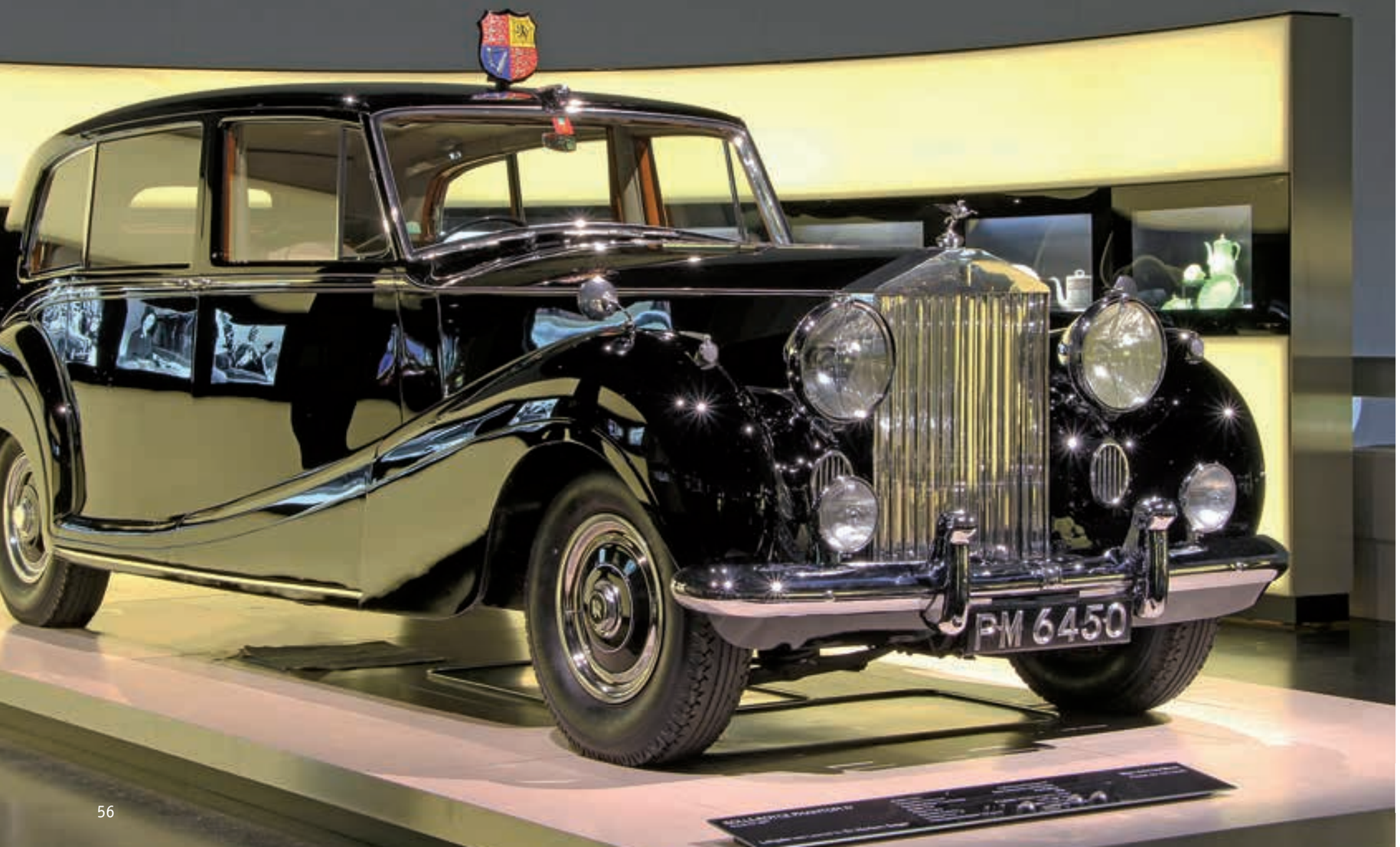
Unser Webmaster Michael Ehrhardt hat sich noch einmal im BMW Museum umgeschaut und uns einen Bericht mit beeindruckenden Fotos geschickt. Er sagt leise Servus zu einer besonderen Ausstellung, an die man noch lange denken wird.



Der rote Wilkinson Tourer (Silver Ghost Chassis 32PB) wurde durch einen sehr interessanten Springfield Ghost aus dem Jahr 1923 ersetzt. Es ist der Wagen mit der Chassisnummer 421HH, ein Silver Ghost amerikanischer Produktion. Dass der Wagen trotzdem rechtsgelenkt ist, weist ihn als frühes Exemplar aus Springfield aus. Ausgeliefert wurde Wagen mit einem Aufbau von Brewster als „Canterbury" Limousine, die recht hoch und hinten ein wenig rundlich geformt war. Erster Besitzer war ein E. Guggenheim aus New York.

In den 20er Jahren war es durchaus üblich, einen Wagen zu modernisieren und einen Limousinenaufbau durch eine offene Karosserie zu ersetzen. Herr Guggenheim war angetan von der Schönheit seines Packard und ließ daher dessen Karosserie auf das Chassis von 421HH setzen.

Ion Tiriac (Ex-Manager von Boris Becker) und Besitzer des roten Phantom IV, Chassis 4AF20, wollte seinen Wagen zurück haben, um ihn aufbereiten zu lassen. Tatsächlich ist es dem Kurator des Museums, Herrn Dr. Andreas Braun, erneut gelungen, einen weiteren Phantom IV aufzutreiben. Es ist 4BP7, der einst für Prinzessin Margret gefertigt wurde. Dieser Wagen wurde vor ein paar Jahren von der Real Car Company angeboten und befindet sich nun im Besitz von Norbert Seeger in Liechtenstein.



Barschrank mit königlichem Wappen

Der Platz der Prinzessin

Schalter für Fensterheber, Trennscheibe, Jalousien etc.

Schon am Wappen auf dem Dach und der blauen Lampe davor sieht man, dass es sich hier um ein königliches Fahrzeug handelt. Der Kühlergrill wird von einem Pegasos geziert. Exklusiv für uns hat Dr. Braun den Wagen geöffnet, damit wir hier ein paar Bilder des Innenraums von 4BP7 zeigen können. Was man leider nicht sieht, ist die Sitzverstellung vorne, denn die Prinzessin steuerte zuweilen diesen Wagen selbst. Deshalb ließ sich der Fahrersitz in Höhe und Längsrichtung verschieben.

Der dritte Wagen im Bunde ist der Ghost aus Goodwood. Dieser ersetzt das „Art Deco"-Sondermodell. Das jetzige Fahrzeug hat die Chassisnummer UX34001 und ist ein Vorserienexemplar.

Abschließend sei Herrn Dr. Andreas Braun vom BMW Museum noch einmal recht herzlich für die freundliche Unterstützung gedankt und dass er die Innenaufnahmen auch des jetzt gezeigten Phantom IV ermöglichte.

Text & Fotos: Michael Ehrhardt

Change of Gear

Gangwechsel

Er war überfällig, der – im Automobiljargon – Gangwechsel! Wo Rauch ist, ist sicher auch Feuer .... so müssen es zumindestens einige Mitglieder empfunden haben, die mit einigen Richtungs- bzw Personalentscheidungen im Mutterclub im Hunt House nicht einverstanden waren. Einige mögen es auf konkrete Vorkommen, andere darin eine typische Entwicklung eines internationaler werdenden Clubs reduziert haben, der nicht nur durch einen Chairman regiert werden kann. Die Internationalisierung (wir wachsen stärker im Ausland als in Enland), die Überlastung von einem ehrenamtlichen Management Committee (es waren nur noch 6 Mitglieder) und ein Konflikt in der Geschäftsführung (abgtelöst seit letztem Jahr durch Jaclyn Smith) führte zu viel überflüssigen, internen Reibungsverlusten. Ausserdem waren die über Jahrzehnten gewohnten Strukturen überfällig für eine Überholung.

Hinten: Martika Kennedy, Jaclyn Smith, Gisela Lundstrom, Lisa Alderson, Penny Thorburn
Vorne: Lucy Walsh, Sandra Harris, Ailsa Plain

Und dabei fängt man am besten – wie immer - ganz oben an! Kurz gesagt, die Pyramidalstruktur wurde ersetzt durch eine, ich nenne es einfach eine Kabinettsstruktur! Natürlich werden sich auch in dieser Struktur Schwächen herausstellen. Der Ansatz ist aber in sofern richtig, als Entscheidungen nicht auf den Chairman – d.h. nach „Oben“ zugeschnitten sind, sondern nach „Unten“ auf die Mitglieder: denn darum geht es, Mitglieder mit einzubeziehen, Entscheidungen dorthin zu verlagern, wo sie hingehören und Expertenwissen der Boardmitglieder (zur Unterscheidung gegenüber früher wird der Kreis jetzt so genannt) mit Expertenwissen der Mitglieder zu paaren.

Wie geschieht dieses?: Mitgliedern des Mutterclub-Boards werden Verantwortungsbereiche übertragen, auf die sie sich fokussieren, managen und mithilfe der Sections und der Mitglieder gestalten und Grundsatzentscheidungen für das Board vorbereiten. Die Entfernung zwischen Hunt House und Mitgliedern soll schmelzen, die Entscheidungen transparenter werden (alles übrigens erklärt im Netz auf der RREC Club website u.a. auch durch die Protokolle der Board-Sitzungen). Am deutlichsten ist diese Veränderung schon an zwei Arbeitsgruppenbereichen deutlich: „Sales and Marketing“ unter Gerwald Anderle und „Publications“ unter Martin Carnell: deren Arbeitsgruppen setzen sich zusammen aus Mitgliederexperten in ihrem Bereich. Jedes Clubmitglied kann sich zur Mitarbeit aufgrund seines Expertenwissens bewerben und an diesen Beratungen/Gestaltungen teilnehmen.

Soweit der Grund, warum das Board sich in letzter Zeit – aus Sicht der Mitglieder – eher mit sich selbst beschäftigt hat, um diese Sturktur aufzubauen. Wobei es häufig so war, dass die eine oder andere Arbeitsgruppe aufgrund von Personalmangel ins kalte Wasser springen musste (siehe die Bulletins, die nicht mehr – auch aus Kostengründen – von einem Editor gestaltet werden, sondern einer Arbeitsgruppe. So hat Ihre Lieblingslektüre keine Unterbrechung erfahren!! Ein kleiner Dank an Martin Carnell und seinem Team, wie auch an alle anderen ehrenamtlichen Board-Mitglieder wirken Wunder! Auch zur Motivation für zukünftige Board-Mitglieder, die Ende Jahres wieder zur Neu- oder Wiederwahl anstehen.

Was ist das Ziel dieser Umwälzungen: Verbreiterung der Arbeitsbasis, schnellere Entscheidunge, grössere Mitgliedernähe, mehr Mitgliederangebote (Nationale und Internationale Events, Club-Shop, Mitgliedsbenefits, Seminare .....) und: mehr Zeit für den Chairman für die Mitglieder- und Sections-/Registernähe. Sie wissen vielleicht, dass jedes Boardmitglied auch Sectionsbesuche machen muss. Dies ist neben den Verantwortungsbereichen ein ziemlich anspruchsvolles Reiseprogramm bei knapp 40 Sections und Registers!

Vielleicht ein abschliessendes Wort, wem wir diesen Gangwechsel zu verdanken haben: sicher auch den Mitgliedern, die eine Falschentwicklung korrigieren wollten. Die Inspiration und der Drive für diesen Gangwechsel gebührt einem Continental Mitglied: Johan Vanden Bergh, der die Gabe hat, sein professionelles Wissen aus Belgien in das Board hineinzubringen. Seine Position als Deputy Chairman prädestiniert ihn für mehr! Und „länger“ (ein in RR-Jargon „jugendliches“ Alter von gerade über 40!).

Text: Rolf Kuhnke

Wieland Groenewold

in memoriam

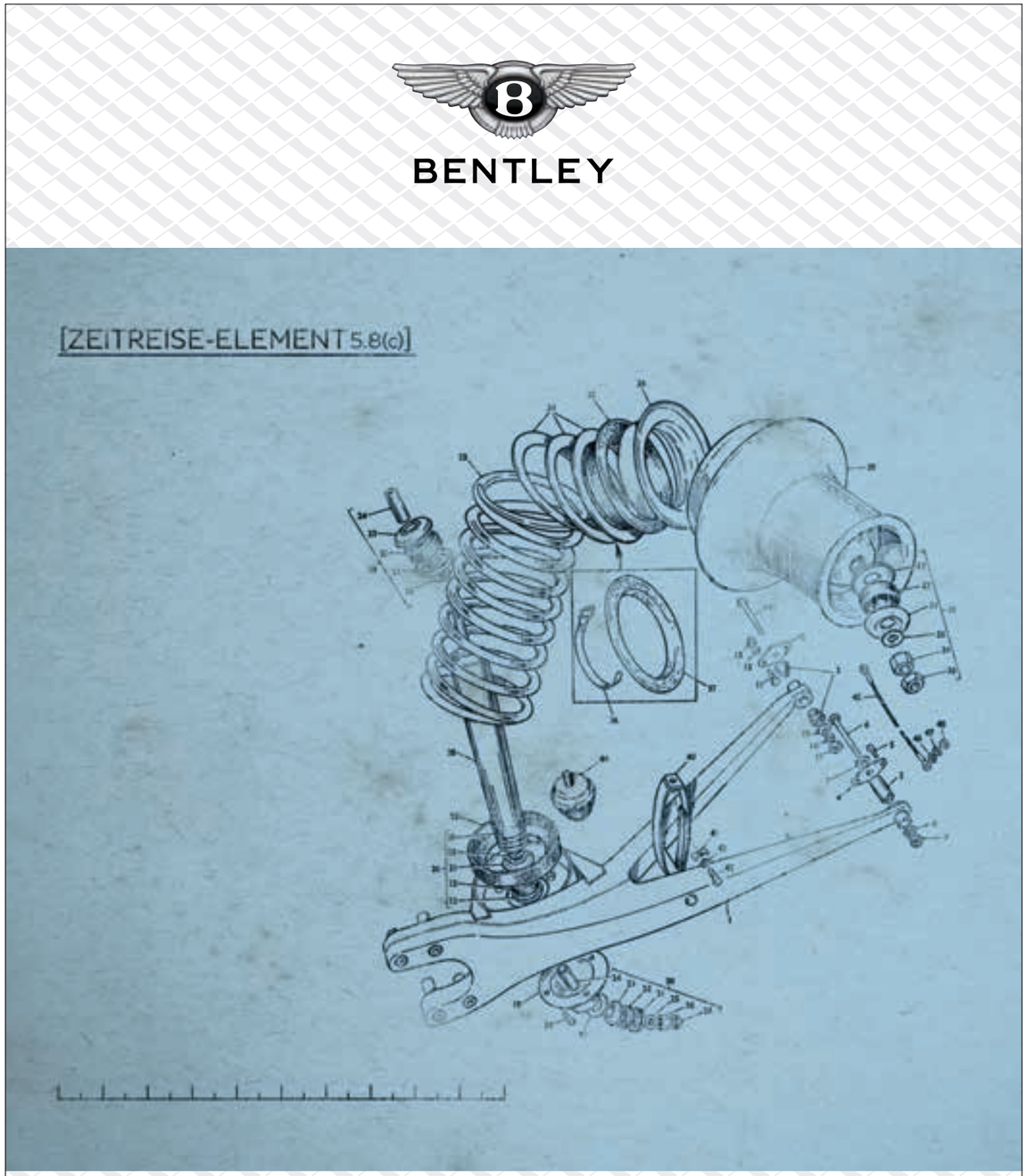
Im Alter von 58 Jahren verstarb unerwartet am 30. Mai 2014 unser langjähriges Clubmitglied Wieland Groenewold. Er war 29 Jahre lang ein sehr aktives Mitglied der German Section in der Region Berlin und Ostdeutschland. Zusammen mit Hans Koch und dem verstorbenen Jürgen Pyritz besuchte er zahlreiche Treffen und organisierte in den nachfolgenden Jahren als Gebietsleiter eine Vielzahl von Veranstaltungen und Ausfahrten in und um Berlin, aber auch in Schleswig-Holstein. Dazu zählten auch die 2006 und 2007 organisierten Weihnachtsessen, die sich großer Beliebheit erfreuten.

Die Liebe zu Oldtimern, insbesondere zu denen der Marken Rolls-Royce und Bentley, zog sich wie ein roter Faden durch sein Leben. Seinen ersten Rolls-Royce, einen Silver Shadow, kaufte er sich bereits mit 24. Nach der ersten gemeinsamen Fahrt nach Amsterdam 1980 mit seiner Frau Walli, folgten zahlreiche Urlaubsfahrten und Teilnahmen an RREC-Treffen.

Seit 2006 sah man die „2 W`s“ (Walli und Wieland) gemeinsam mit Sohn Alexander in ihrem wunderschönen schwarzen Bentley MK IV von 1952, DHC, Park Ward. Die gemeinsamen RREC-Treffen haben alle drei immer sehr genossen und sich als Familie daran erfreut.

Unser Mitgefühl gilt Familie Groenewold, die mit Wieland einen vielseitig interessierten und charakterstarken Menschen, der Mitten im Leben stand und noch viele Pläne geschmiedet hat, verlor.

Antje Zogbaum



Starten Sie mit Ihrem Klassiker in die Zukunft.

Originalteile.

Wir halten Ihr Fahrzeug für viele weitere Jahre in Bewegung. Ein Versprechen, auf das Sie sich verlassen können. Denn unser Lager umfasst mehr als 55.000 Ersatzteile – für Bentley Modelle ab Baujahr 1955 sowie für Rolls-Royce Modelle, die zwischen 1955 und 2002 in Crewe gefertigt wurden. Zum Beispiel diese Hinterradaufhängung für die Bentley T-Serie. Wie jedes andere Ersatzteil entspricht sie in Design und Fertigung exakt den originalen Spezifikationen. **Für weiteren Informationen wenden Sie sich bitte an Ihren Bentley Partner.**

Kleiner Marktplatz

Chassis Type:	**BENTLEY CONTINENTAL R Coupé**
Chassis No.:	SCBZB14E9XCX63174
Baujahr:	04 /1999
Erstzulassung USA:	Saint Louis, MO, USA
Erstzulassung Deutschland:	07. November 2008
TÜV:	September 2014
	(Wird mit neuem TÜV übergeben)
Besitzer:	2.Hand
Lenkung:	Links
Farbe:	Black Emerald
Innenausstattung:	Hide Cotswold
Fussmatten:	Schwarz mit Keder Cotswold
Kofferraum hinten:	Schwarz mit Keder Cotswold
Motor:	6.75 Liter V8 - Motor
Motorleistung:	286 KW / 390 PS
KM-Stand:	50.000
Getriebe:	4-Gang Automatik
Reifen:	Pirelli 255/50 ZR 18

Ausstattung:
ABS, Bluetooth, CD-Spieler, elektr. Fensterheber, elektr. Wegfahrsperre, elektr. Sitzeinstellung, elektr. Seitenspiegel, Freisprecheinrichtung, Mobiltelefonvorbereitung, Leichtmetallfelgen, MP3- Schnittstelle, Navigationssystem, Nichtraucher-Fahrzeug, Scheckheftgepflegt, Servolenkung, Sitzheizung, Tempomat, Tuner/ Radio, Zentralverriegelung, Front-Airbags, Einparkhilfe vorne & hinten.

Fahrzeugbeschreibung:
Schön und absolut einzigartiger Continental R in Black Emerald. Das Armaturenbrett wurde komplett in "ARNAGE LOOK" durch qualitativ hochwertige Verarbeitung modifiziert. Alle erdachte Optionen / iPhone Adapter / integrierte Navigation-System-BECKER Z 201 / modifizierten Türverkleidungen in "Walnut Burr" / Seat Stiching & Türverkleidung in "Mulliner Look" / Parksystem Steuerung in den vorderen und hinteren Stoßstangen integriert / Bluetooth / CD-Player / Hand-und Service-Bücher / Airbag / SpeedControl / Klimaanlage / sehr gut gepflegter Zustand / hochwertige Verarbeitung wurde für alle Änderungen und Anpassungen.

Preis: 86.500 Euro
Kontakt: Michael R. Hanika
Telefon: 0172-314 51 51
E-Mail: mr@hanika-co.de

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

Wilhelm Orth
RR Phantom II, Barker, Sedanca de Ville

Joachim Kalweit
RR Corniche, MPW, Convertible

Johannes Steller
und Partner-Mitglied Klaus-Peter Hirsch
RR Silver Seraph

Sondermeldung

Nachtrag zum Beitrag in Heft 2/2014 ab Seite 58
„Autokauf im Ausland“
Im betreffenden Beitrag fehlte ein wichtiger Hinweis unseres Deputy Cairman Dr. Dr. Axel Zogbaum. Die Redaktion entschuldigt sich für den Fehler und reicht den Text an dieser Stelle nach.

Kauf von Fahrzeugen im Ausland von Alexander Weiser

Vorwort:
Ich war im März gerade bei den Recherchen zu einem Bericht über die unterschiedlichen Einfuhrbedingungen von Oldtimern nach Deutschland, da fiel mir der unten abgedruckte Artikel in Ausgabe 1, März 2014 des TOC von Alexander Weiser aus Ludwigsburg in die Hände. Der Autor ist Fachmann auf diesem Gebiet und hat den schon sehr komplizierten Sachverhalt so umfassend dargestellt und so verständlich beschrieben, dass ich dem (fast) nichts zuzufügen hatte.

Mit freundlicher Genehmigung des TOC

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: 800

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

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
Tel.: 06122/76198 oder 06122/703963, Fax: 06122/76199
fuscoautomobile@hotmail.com

Werner Mork
Tel.: (Büro): 02307/74627, Tel.(priv): 02307/75740
Fax: 02307/71810, Mobil: 0172/4186379

Thorsten Otto
Tel.: und Fax: 030/66705678, Mobil: 0172/3140840
Wilhelm Marlok
Tel.: 07152/937913, Fax: 07152/937914

WRAITH

Der stärkste und technisch fortschrittlichste Rolls-Royce aller Zeiten.
Er vermittelt ein Gefühl von müheloser Anmut und Eleganz. Wraith ist ein Auto für die Neugierigen, die Selbstbewussten und die Mutigen. Er bringt die nötige Kraft, den Stil und die Dramatik mit, um die Welt zum Stillstand zu bringen. Jeder Zentimeter dieses Rolls-Royce ist edel und luxuriös. Ein Automobil, bei dem das Gefühl der Ankunft und die Freude an der Reise ebenso wichtig sind wie die Leinwand, auf der es gezeichnet wurde. Mit seiner selbstbewussten Ausstrahlung und dem Versprechen von Dynamik passt seine Performance perfekt zu den geschwungenen Linien dieses einzigartigen Coupés.

Ein Meisterwerk eleganter Einfachheit.

ROLLS ROYCE

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

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