DAS MAGAZIN FÜR ROLLS-ROYCE UND BENTLEY ENTHUSIASTEN | NR. 1 | März 2019

R·R·E·C

100 Jahre Bentley

Willkommen im Jubiläumsjahr

Indochina Rallye 2018
R-R Phantom II, Bj. 1932

Rolls-Royce Dawn
Cabrio-Feeling pur

Happy Birthday, Bentley
Jubiläumsdinner – 100 Jahre Bentley

Rolls-Royce Enthusiasts' Club
German Section

P ZERO™

FÜR IHN GIBT ES NUR EIN ACCESSOIRE: IHREN BENTLEY.

(FAHRZEUG NICHT INBEGRIFFEN)

DIE NEUE P ZERO™ GENERATION
FÜR DEN AKTUELLEN CONTINENTAL GT.

BENTLEY

P ZERO™

PIRELLI P ZERO™ Reifen.
Maßgeschneiderte Performance seit 1986.

Seit mehr als 30 Jahren statten die wichtigsten Automobilhersteller ihre besten Fahrzeuge mit dem P ZERO™ aus.

Die neuen P ZERO™ Reifen wurden für die nächste Generation dieser Fahrzeuge konzipiert. Sie werden speziell entwickelt, um ihre Leistung zu verbessern.

Erfahren Sie mehr auf **pirelli.de.**

PIRELLI

POWER IST NICHTS OHNE KONTROLLE

Bentley-Boys
(and Rolls-Royce-Gentlemen)
start your engines!

Das Jahr 2019 steht im Zeichen des 100jährigen Jubiläums unserer Marke Bentley, eine nicht sobald wiederkehrende Chance, unsere wunderschönen Autos zu feiern.

Hierzu fand bereits am 18. Januar ein opulentes Gala-Dinner der Sektion Süd in den Räumlichkeiten des Käfer-Restaurants in München statt, zwar ohne Number Seven im Ballroom, aber mit Bentley-Modellen auf den Tischen, und einer munteren Schar von Bentley-Boys und Bentley-Girls, die dann bis spät in die Nacht feierten. Anlass war die Eintragung der Firma Bentley in das Handelsregister vor genau hundert Jahren. Nur einen Tag später nahm Thomas Parpart und die Sektion Mitte dies zum Anlass, um ebenfalls in einem großen Rahmen das Centennial in Grolsheim mit dem Gastgeber Karl Muth zu feiern. Mehr dazu im Magazin.

Und das war erst der Anfang! Viele Ereignisse, große und kleine, werden folgen, so zum Beispiel:

- die Vintage Race Days am 12. Mai in Rastede, mehr von unserem Regionalleiter Nord, Jörn Gerdau

- das Bayerische Oldtimer-Festival in Maxlrain am 20. Juni (Fronleichnam), wo Prof. Dr. Martin Illner und wir Clubmitglieder einen Bentley-Schwerpunkt bei dieser Oldtimer-Großveranstaltung schaffen wollen.

- die große Bentley Centenary Präsentation am 22. Juni in Burghley House im Rahmen unseres internationalen Annual Meeting. Bei Interesse kontaktieren Sie Bernard Walker unter adscan@tiscali.co.uk

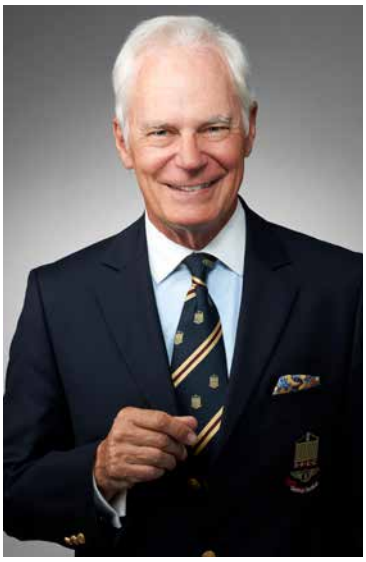
- das Oldtimer-Meeting am 12. bis 14. Juli in Baden-Baden, wo dank unseres Clubfreundes Markus Gottschall Bentley als Ehrenmarke herausgestellt wird und unsere Autos die Highlights des Wochenendes bilden werden.

- oder die große Sternfahrt im Juli nach Crewe, die von Bentley Motors organisiert wird, mit dem Ziel, eine Rekordteilnahme zu erreichen, um ins Guinness-Buch der Rekorde zu kommen.

100 Jahre Bentley, das sind noch neun Monate und viele Anlässe zum Feiern. Bleiben Sie updated dank unserer Homepage (www.rrec.de), polieren Sie Ihre Schätze auf Geburtstags-Hochglanz, und starten Sie zu möglichst vielen Ausfahrten. Happy Birthday, Bentley! Happy motoring, Bentley-Boys (and Rolls-Royce-Gentlemen)!

Cheers!
Klaus Konopizky

Foto: Christoph Vohler



Chairman@rrec.de

R·R·E·C

INHALT

18 Pebble Beach Motoring Classic
1.500 Miles from Kirkland to Monterey

In dieser Ausgabe lesen Sie:

3 **Chairman's Notes**

7 **Termine** – Was? Wann? Wo?

8 **RREC Frühjahrstreffen 2019**
Einladung – Bayerische Lake & Mountain Tour

11 **10. Garagentreffen in Siegen**
Einladung

12 **Ausfahrt – Danish Section**
Einladung

13 **8. Garagentreffen in Melle**
Einladung – Pfingstsonntag

14 **RREC goes Country Side**
Einladung auf den Groenewold-Hof

15 **Tyrol Tour 2019**
Einladung

16 **RREC Treffen „Kultur am Starnberger See“**
Einladung

17 **ADAC Bavaria Historic am Schloss Maxlrain**
Einladung

18 **Pebble Beach Motoring Classic**
1.500 Miles from Kirkland to Monterey

32 **Indochina Rallye 2018**
Im R-R Phantom II, Baujahr 1932

40 **Chinesische „Hochzeitskutschen“**
Luxuslimousinen in Shanghai

43 **Jahresabschlussessen**
RREC Region Süd

44 **Fürstlicher Jahresausklang auf Wasserschloss Anholt**
RREC Region West

46 **Begegnung mit dem Rolls-Royce Dawn**
Cabrio-Feeling pur

50 **Bentley Bentayga Speed**
Einen Tick schneller

52 **Happy Birthday, Bentley**
Jubiläumsdinner – RREC Region Süd

56 **Bentley-Birthday Dinner**
RREC Region Mitte

32 Indochina Rallye 2018

Im R-R Phantom II, Baujahr 1932

www.rrec.de

62 **Auftakttreffen im Rappenhof**
RREC Region Süd-West

64 **Horch versus Derby Bentley**
Ein Vergleich

68 **Bentley Bilanz 2018**
Plus-Minus

72 **Bilanz aus Goodwood**
Plus-Minus 2018

78 **Rupert Stuhlemmer**
In Memoriam

79 **Kleiner Marktplatz**
Private Angebote

81 **Neue Club-Mitglieder**
Club-Jubiläen | Impressum

82 **Kontakte**

Bentley Bentayga Speed

Einen Tick schneller

50

R·R·E·C

CLUB

Termine 2019

RREC CLUBTREFFEN / VERANSTALTUNGEN

02. – 05. Mai 2019
Frühjahrstreffen in Bad Aibling
– s. Ankündigung im Magazin und Beileger

Jahresauftakt 27. – 28. April 2019
Fahrt nach Leipzig
– Info bei Jens Meggeneder:
gebietsleiter.berlin@rrec.de

07. April 2019
Region Mitte, Ausfahrt in den Spessart
– Infos und Anmldung bei Thomas Parpart:
gebietsleiter.mitte@rrec.de

11. – 14. April 2019
Frühlingserwachen in Karlsbad
Treffen der Clubfreunde aus Österreich
– Anmeldung und Info auf Website:
www.rrec.de

07. April 2019
Besuch des Rolls-Royce Studios in der Motorworld Region Stuttgart in Böblingen
– Info und Anmeldung bei Oliver O`Keefe:
gebietsleiter.suedwest@rrec.de

11. Mai 2019
RREC goes Countryside bei Walli Groenewold (walli@groenewold.de)
– Einladung siehe Magazin

Sonntag, 12. Mai 2019
Treffen der Region Nord auf den Vintage Race Days in Rastede
– Nähere Infos folgen von Jörn Gerdau

19. Mai 2019
Terrassentreffen Kronberg
– Infos und Anmldung bei Thomas Parpart:
gebietsleiter.mitte@rrec.de

25. April 2019
Garagentreffen bei H.-G. Schneider in Siegen
– siehe Einladung im Magazin

24. Mai – 02. Juni 2019
Hessen Rally der Schweizer Sektion
– Einladung und Anmeldung auf der Website oder bei Jürg Bihn: jbihn@rrec.ch

30. Mai – 01. Juni 2019
Himmelfahrts Rallye der Dänischen Sektion mit Start in Glücksburg
– Einladung siehe Magazin

Pfingstsonntag, 09. Juni 2019
Garagentreffen in Melle bei Familie Zogbaum
– siehe Einladung im Magazin

20. Juni 2019
Oldiefeeling Maxlrain
– siehe Einladung im Magazin

21. – 23. Juni 2019
Annual Rally in Burghley House (GB)
– Anmeldeformulare auf der Website:
www.rrec.de

22. Juni 2019
RREC goes Charity
Benefizwochenende der Kirchgemeinde St. Johannes in Bochum; Charity für neue Kirchenglocken und ein barrierefreies Gemeindehaus
– Info und Anmeldung bei Rudolf Bergsch: rudolf@bergsch.de

26. – 30. Juni 2019
Internationales RR & B Treffen
in Velden am Wörthersee,
– Einladung und Anmeldung auf der Website: www.rrec.de

27. – 30. Juni 2019
Tyrol Tour der Freunde aus Österreich
– siehe Einladung im Magazin

12. bis 14. Juli 2019
Oldtimer Meeting in Baden-Baden
mit Bentley als Ehrengastmarke
– Anmeldung: www.oldtimer-meeting.de
oder bei M. Gottschall:
Gottschall@bs-g.de

08. – 11. August 2019
Kultur am Starnberger See
– weitere Info siehe Magazin

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

Foto: Jochen Sunderbrink

www.rrec.de

25. August 2019
Sommertreffen im Rappenhof in Weinsberg
– Infos und Anmeldung bei Oliver O`Keefe: gebietsleiter.suedwest@rrec.de

07. – 08. September 2019
„RREC-Genuß-Trophy Vol. IV“
– Anmeldung siehe Website: www.rrec.de

15. – 20. September 2019
Rolls-Royce und Bentley am Gardasee/Italien
– Orga Hans Vondra, Anmeldeformular auf der Website oder bei secretary@rrec.at

27. – 29. September 2019
Herbsttreffen in Schwerin
mit Mitgliederversammlung und Wahlen

23. – 24. November 2019
Jahresabschluss der Region West auf Wasserburg Anholt
– Orga Dr. F. Vongehr

Für die Termine ohne Datum bitte ich die Newsletter zu beachten. Alle Informationen werden rechtzeitig bekanntgegeben.

Für die Richtigkeit wird keine Gewähr übernommen! Änderungen vorbehalten.
Termine sind individuell vorab zu prüfen.

TITELFOTO:

Das Foto zeigt „Ikonen“ aus der Firmengeschichte der Marke Bentley. Im Uhrzeigersinn von unten rechts beginnend:

– Bentley 3 Liter, #EXP2, Urbaujahr 1919 (Werks-modifiziert 1920 und 1921), Kennzeichen BM8752, 2-Sitzer von J.H. Easter & Sons (1921 gefertigter Ersatz der originalen Karosserie). Das bei der Olympia Show 1919 gezeigte Prototypen-Chassis wurde ab 1920, mit einem 4-sitzigen Tourer-Aufbau versehen, ausgiebigen Tests unterzogen. Im Jahr 1921 wurde das Automobil, teilweise modifiziert, mit der 2-Sitzer-Karosserie versehen.

– Bentley 4½ Liter Kompressor, #HB3403, Baujahr 1929, Kennzeichen UU5872, Open Tourer von Vanden Plas. Eins Birkin Team-Car, das 1929 in Le Mans und beim Irish Grand Prix zum Einsatz kam (galt als Sir Henry „Tim“ Birkin's „favourite road car“).

– Bentley 8 Liter, #YF5002, Baujahr 1930, Kennzeichen GK706, Saloon von H.J. Mulliner. Der als „The Box“ bezeichnete von W.O. Bentley selbst genutzte 8 Liter.

– Bentley R Continental, #BC16C, Baujahr 1953, Kennzeichen JAS949, Fastback von H.J. Mulliner. Im Dezember 1953 an den ersten Eigner Dr. Rowland Guenin in der Schweiz ausgeliefert.

– Bentley 6½ Litre, #HM2855, Baujahr 1930, Kennzeichen GJ381, Weymann Fastback Coupe von Gurney Nutting. Oft angesehen, wegen eines populären Irrtums, als der Blue-Train-Bentley, der die Wettfahrt von der Cote-d'Azure nach London gegen den Blue Train gewann (indessen war das ein anderer, ein 4-türiger Bentley 6½ Litre).

Bitte um ANMELDUNG bis 15. April 2019!

Einladung zum Frühjahrstreffen 2019

BAYERISCHE LAKE & MOUNTAIN TOUR

Freitag, 3. Mai – Sonntag, 5. Mai 2019
wahlweise mit Prolog ab Mittwoch, 1. Mai 2019

Englische Autos, Berge, Schlösser, Seen – das erwartet uns beim Frühjahrstreffen 2019 in Oberbayern. Verbringen Sie ein paar Tage im Voralpenland. Für alle, die das lange Wochenende vom 1. Mai in Südost-Oberbayern verbringen möchten, lockt ein Prolog. (Änderungen vorbehalten)

BAYERISCHE LAKE & MOUNTAIN TOUR

PROLOG:

Mittwoch, 1. Mai 2019: Wir freuen uns auf alle Prolog-Anreisenden und treffen uns zum gemeinsamen Abendessen im Hotel-Restaurant. (Selbstzahler)

Donnerstag, 2. Mai 2019: **„BESUCH BEIM MÄRCHENKÖNIG“**
Wir fahren mit dem Bus zum Schiffsanleger am Chiemsee und besuchen den Märchenkönig Ludwig II in Schloss Herrenchiemsee. Mittagessen gibt es auf der Fraueninsel. Am Welcome-Abend genießen wir – dank Bus – das frische Bier der vielfach preisgekrönten Privatbrauerei in deren Bräustüberl Maxlrain. (Kosten für Bus, Schiff, Pferde-Kutsche, Schloss-Eintritt u. Führung: 50,- € / Speisen u. Getränke Selbstzahler)

FRÜHJAHRSTREFFEN:

Freitag, 3. Mai 2019: **„CASINO & LEDERHOSN“**
Wir starten in die Berge hinauf zum Sudelfeld, dem beliebten Skigebiet. Nach der Passhöhe fahren wir über Bayrischzell Richtung Tegernsee und speisen im berühmt traditionellen Tegernseer Bräustüberl (Speisen u. Getränke Selbstzahler). Der Rückweg führt uns um den Tegernsee herum und wir halten Einkehr in der Spielbank Bad Wiessee. Nach einer Einführung in Roulette & Co. fahren wir wieder zurück.

Am Bayerischen Abend im Hotel gibt’s a Weißbier, Brezn, Musi, und a griabigs Mitanand. (Tracht erwünscht!)

Samstag, 4. Mai 2019: **„PORSCHE FEIERT 100 JAHRE BENTLEY – WIE GEHT DAS?“**
Die Tour führt uns quer durchs schöne Oberbayern. Mit Blick auf die Alpen fahren wir um den Chiemsee herum zum Hans-Peter-Porsche Traumwerk. Dort erwarten uns kleine Überraschungen. Über die Bayerische Alpenstraße gleiten wir durch die typisch bayerische Bergkulisse und kommen über Österreich durchs Inntal wieder zurück.

Abends geleitet uns ein Champagner-Empfang zum Gala Dinner im Hotel.
(Black Tie / Abendkleid oder „Bentley 1919“)

Sonntag, 5. Mai 2019: Beim Farewell-Sekt-Frühstück tauschen wir Eindrücke aus und verabschieden uns vor der individuellen Abreise.

In 295,- €/Person Nenngeld für das Frühjahrstreffen sind enthalten:

Freitag: Ausfahrt Sudelfeld, Tegernsee und Spielbank (Speisen u. Getränke Selbstzahler), Bayerischer Abend mit gehopftem Aperitif und bayerischem Buffett
Samstag: Eintritt und Führung Traumwerk, Mittagsimbiss mit Softdrinks, Kaffee & Kuchen, Champagner-Empfang, Gala-Dinner, Roadbook, Rallye-Zubehör, Geschenk „Erinnerung an Oberbayern“, Foto-CD auf dem Post-Weg

Prolog: 50,- €/Person bei Beteiligung bitte mit überweisen.

Bitte überweisen Sie das Nenngeld bis 15. April 2019 auf das Konto bei der Stadtsparkasse München / Konto-Inhaber: Dr. Klaus Konopizky | IBAN: DE46 7015 0000 1005 5110 41 | BIC: SSKMDEMMXXX

Bitte um Anmeldung bis 15. April 2019 an rrec-fruehjahrstreffen2019@gmx.de mit beiliegendem Formular.

Bitte um eigenständige Hotelreservierung; Kontingent-Stichwort „RREC“ bis 15. April 2019
(rabattierte Doppelzimmer / Nacht: 137,- € inkl. Frühstücks-Buffett, Kurbeitrag und Tiefgarage)
Hotel St. Georg, Ghersburgstraße 18, 83043 Bad Aibling; +49(0)8061-497-0, hotel@sanktgeorg.com
Große Tiefgaragenstellplätze mit flacher, breiter Einfahrt sind für RREC-Mitglieder reserviert.

Es freuen sich auf ein tolles Frühjahrstreffen in Oberbayern:
Team Illner / Konopizky / Lossack

HERZLICH WILLKOMMEN IN DER SPIELBANK BAD WIESSEE ZUM
ROLLS ROYCE/BENTLEY-FRÜHJAHRSTREFFEN AM 3. MAI 2019
Bayerische Lake & Mountain Tour
für
ROUGE
& NOIR
LIEBHABER
SPIELBANKEN BAYERN
Bad Wiessee | Feuchtwangen | Garmisch-Partenkirchen | Lindau | Bad Kissingen
Bad Füssing | Bad Reichenhall | Bad Kötzting | Bad Steben
www.spielbanken-bayern.de
Glücksspiel kann süchtig machen. Spielteilnahme ab 21 Jahren. Informationen und Hilfe unter www.spielbanken-bayern.de

Einladung zum 10. Garagentreffen in Siegen

Tag: Samstag, den 25. Mai 2019

Ort: Siegen, Fludersbach 142 (siehe Wegbeschreibung)

Ablauf

Ab 9.30 Uhr „meet & greet“, verbunden mit einem *englischen Breakfast*.
Um 13.00 Uhr starten wir zu einer Ausfahrt über ausgesuchte Strecken.
In der Fachwerkstadt Freudenberg parken wir unsere Schätzchen auf reservierten Stellplätzen.
Eine interessante Stadtführung bringt uns die Geschichte des „Alten Flecken“ näher.
Anschließend genießen wir Kaffee und Kuchen im Restaurant „Zur Altstadt“ (Selbstzahler).

Anmeldung

Wir bitten um verbindliche Anmeldung bis spätestens 11. Mai.
Tel.: 0171 6970085; E-Mail: H.Schneider@ufar.de
Auf Geschenke oder Blumen möchten wir verzichten.
Wer sich erkenntlich zeigen möchte, den bitten wir um eine
Spende für die Hans Georg Schneider – Stiftung vor Ort in die Spendenbox
oder durch Überweisung (siehe www.hans-georg-schneider-stiftung.de).

Wegbeschreibung

Von Süden:
A45 bis Ausfahrt Wilnsdorf, rechts Ri. Wilnsdorf, im Kreisverkehr 3. Ausfahrt B54 Ri. Siegen, im Kreisverkehr (nach ca. 9 km) 3. Ausfahrt = Fludersbach, nach 1 km Ziel rechte Seite

Von Norden und Westen:
A45 bis Ausfahrt Siegen, geradeaus bis zum Kreisel, 1. Ausfahrt (links Ri. Siegen-Siegerlandhalle), Verlauf der B54 Ri. Limburg folgen (auf Abbiegung nach rechts achten) bis zum Kreisverkehr, 1. Ausfahrt = Fludersbach, nach 1 km Ziel rechte Seite

Wir freuen uns auf Ihre/Eure Teilnahme
Hannelore und Hans Georg Schneider

Rolls-Royce Enthusiasts' Club Danish Section

Einladung

zu einer Ausfahrt im Deutsch-Dänischen Grenzland mit Start in Schleswig Holstein

***

Christi Himmelfahrt vom 30. Mai bis 1. Juni 2019

Wohnen werden wir in Sønderborg in dem im Skandinavischen Stil neuerbauten *Luxus-Spa-Resort* **„Hotel Alsik"**
www.alsik-hotel.com
Mit 4500 m² Wellnessoase, Gourmetrestaurant und einem fantastischen Ausblick auf Flensburg und die dänische Inselwelt ist das Hotel eine Attraktion an sich.
Das Programm lässt uns Zeit die Annehmlichkeiten des Hotels zu genießen.

Treffpunkt ist das historische **Schloss Glücksburg** bei Flensburg- seit 1863 der Stammsitz des dänischen *Könighauses*.
Dort startet unsere Rallye mit geschichtlichem Hintergrund am Donnerstag gegen 11.00 Uhr, mit einem kleinem Imbiss und einer Führung durch das Schloss.

Besuchen werden wir den naturwissenschaftlichen- und technischen Erlebnispark **„Universe"** der Firma Danfoss und das Geschichtszentrum **Dybbøl Banke (Düppeler Schanzen)** wo man sehr eindrucksvoll den Verlauf und die Auswirkungen des letzten Deutsch-Dänischen Krieges von 1864 dokumentiert.

Der Preis für das Arrangement mit 2 Übernachtungen im Doppelzimmer, Gala Fest sowie Mittag- und Abendessen (ohne Getränke) pro Person € 360,- + Startgebühr € 70,- per Auto.

Wollen Sie in Verbindung mit unserer Rally extra Übernachtungen buchen kostet ein Doppelzimmer Dkr. 1200,- (ca. € 160,-)
Wir freuen uns auf erlebnisreiche Tage und senden Ihnen gerne ein Anmeldeformular.

Anmeldung:
Secretary: **Ole Hviid** ole@hviid-nielsen.dk
0045-20306730

Fragen: **Ludwig Brechmann** lb@brechmann.dk
0045 23402950

Einladung

Fotos: Jochen Sunderbrink

Liebe Enthusiasten,
am Pfingstsonntag, 9. Juni 2019,
laden wir zum **8. Garagentreffen** zu uns nach Melle ein.

Wir starten um **09.30 Uhr** mit einem gemütlichen **„British Breakfast“** und Frühschoppen.

In diesem Jahr haben wir eine musikalische Pfingst-Überraschung vorbereitet.

Happy Jazz Society

Bei schönem Wetter haben wir wieder eine kleine Ausfahrt durch das Meller Umland vorbereitet. Wer möchte, kann den Tag aber auch gerne bei uns auf dem Hof verbringen. Zum gemütlichen Ausklang mit Kaffee & Kuchen & Käse treffen wir uns alle wieder „Auf dem Rott“.

Unkostenbeitrag vor Ort „All you can eat & drink & surprise“ 30,00 € p.P.

Die Anmeldung bitte spätestens bis zum 27. Mai 2019 an uns zurückschicken.
Teilnehmer, die sich kurzfristig entschließen uns zu besuchen oder planen ihrerseits Gäste mitzubringen, möchten wir ganz herzlich bitten, sich vorab (!) wegen Planung und Organisation telefonisch bei uns zu melden.

Wir freuen uns auf einen schönen
Pfingstsonntag!

Ute & Axel Zogbaum
Antje Zogbaum & Michael Thomas

WICHTIG

Ihre Anmeldung schicken Sie bitte unter Angabe Ihres Namens, Fahrzeugs, Telefonnummer, Adresse und E-Mailadresse an:

Antje Zogbaum
Auf dem Rott 7 · 49328 Melle-Wehringdorf
Fax: + 49(0)5427 – 600 62
E-Mail: a.zogbaum@gmx.net
Tel.: 0172 – 5234 685 (ab 19.30 Uhr)

RREC goes Country Side

Groenewold-Hof

Luckenwalder Str. 211, 14552 Fresdorf

Herzliche Einladung zum RREC-Brunch

am Samstag 11. Mai 2019 um 11:00 Uhr

→ Ausfahrt Start um 13:00 Uhr

In diesem Jahr gibt es etwas Besonderes! (limitiert auf 20 Plätze)

Wir fahren mit unseren Oldtimern zu einem besonderen Flugzeug-Oldtimer auf den Flugplatz Reinsdorf bei Jüterbog.

Dort erwartet uns die Anastasia, eine Antonov AN-2. Sie ist eine fliegende Legende und mit 9–10 Sitzplätzen der größte fliegende Doppeldecker obendrein. Sie entführt uns zu einem knapp einstündigen Rundflug über Potsdam mit seiner wunderschönen Schlösserlandschaft.

Wir parken ausnahmsweise direkt vor der Antonov am Rollfeld, dort gibt es Kaffee und Kuchen satt auf dem Flugplatz Reinsdorf (inkl.) Wir teilen uns in 2 Gruppen auf und wechseln uns beim Flug ab.

Der offizielle Teil ist nicht vorbei …
bei der Rückfahrt mit Gasthofeinkehr (Selbstzahler) ab 18:00 Uhr
Spargelessen im Gasthof Zur Linde Wildenbruch

Anmeldungen (limitierte Plätze) bitte über Walli Groenewold
walli@groenewold-berlin.de, Fon 033205/207931 und 0175/5227973
Nenngeld 35,- € pro Person, Flug 100,- € Sonderpreis (sonst 150,- €)
Nenngeld ist Reuegeld und wird nicht erstattet
Anmeldung gültig nach Eingang des Nenngeldes
Nähere Informationen nach Eingang der Anmeldung

Atoll
Achensee
ACHENSEE
Tirols Sport & Vital Park
Rolls-Royce & Bentley
Tyrol Tour 2019
27. bis 30. Juni 2019
www.consulting-brix.at/oldtimer-beratung

Treffen - „Kultur am Starnberger See“

Donnerstag, 8. – Sonntag, 11. August 2019

Liebe Freunde des RREC. Ich bin neues Mitglied und möchte mich mit einer kleinen Reise an den Starnberger See und die hier gebotene Kultur vorstellen. Das Treffen findet Anfang August statt. Wir übernachten im alt-ehrwürdigen **4*-Hotel Kaiserin Elisabeth** in Feldafing am Starnberger See. Hier hat schon Kaiserin Elisabeth regelmäßig genächtigt und das Haus zeigt heute noch den alten Charme.
Es liegt direkt am Golfplatz in wunderschöner Umgebung und bietet einen schönen Blick auf den See. Das Abendessen nehmen wir jeweils als 4-Gänge-Menue im Hotel ein.

Das Programm für das Wochenende plane ich wie folgt:

DONNERSTAG: Im Laufe des Nachmittag eintreffen der Teilnehmer im Hotel Kaiserin Elisabeth. Gemütliches Beisammensein. Gemeinsames Abendessen im Hotel.

FREITAG: Am Vormittag besuchen wir das **Kaiserin Elisabeth Museum** in Possenhofen mit kurzer Führung. Danach fahren wir Richtung Ammersee, besuchen die Wallfahrtskirche **Kloster Andechs**. Weiter geht es nach Herrsching, wo wir voraussichtlich eine **Segeltour auf dem Ammersee** machen, auf einem der größten Segelschiffe Süddeutschlands, der 15 Meter 2-Mast Yawl Wiking (je nach Wetter, begrenzt auf 20 Personen). Zurück geht es auf gemütlichen Straßen nach Feldafing. Abendessen im Hotel.

SAMSTAG: Ausfahrt zum **Kochelsee**, mit Besuch des **Franz Marc Museums**. Wer mehr auf Technik steht als auf Kunst, **alternativ Besichtigung des Walchensee Wasser-Kraftwerks**, jeweils mit Führung. Weiterfahrt um den Walchensee in die Jachenau. Zurück über Bad Tölz und Königsdorf nach Feldafing.

SONNTAG:

Am Vormittag besuchen wir das **„Museum der Fantasie von L.G. Buchheim“** in Bernried am Starnberger See mit Führung. Das Museum liegt in wunderbarer Lage am See und bietet eine großartige Sammlung. Im Anschluss individuelle Heimreise.

Noch ein kurzes Wort zu dem Treffen: Ich organisiere aus Hobby seit 14 Jahren ein, zwei Touren im Jahr unter dem Motto „Alpenfahrt“ irgendwohin in die Berge. Dabei steht das Treffen Gleichgesinnter im Mittelpunkt mit gemütlichen Ausfahrten, nettem Essen und etwas Kultur.

Ich freue mich auf ein erlebnisreiches Wochenende, schöne Ausfahrten und zahlreiche Teilnehmer/innen.

Nikolas Albrecht

Falls Sie Fragen zu der Tour haben, oder sich anmelden möchten, rufen Sie mich gerne an: Tel. 0 88 08/ 92 18 66 oder senden mir eine E-Mail: antakarana@t-online.de

Ich sende Ihnen dann gerne das Anmeldeformular zu.

Einladung auf den grünen Hügel von Maxlrain:

RREC wieder mit eigener Lounge beim „Oldie Feeling“ auf der „ADAC Bavaria Historic“

Seien Sie mit dabei!

Do., 20. Juni 2019 (Fronleichnam), 10 – 18 Uhr

Die traditionelle, mittlerweile 32. Bavaria Historic zieht jedes Jahr eine Menge an Oldtimer-Begeisterten in das schöne kleine Örtchen Maxlrain bei Bad Aibling. Auf den Wiesen vor dem Schloss und neben der Privatbrauerei versammeln sich beim sogenannten „Volksfest der Oldtimer“ 3.000 Klassiker und über 20.000 Besucher. Neben den ausgestellten Fahrzeugen formieren sich beim Oldtimer Festival rund 100 Rallyeteilnehmer im „Parc Fermé“ zum Start. Drei Tage ziehen sie dann im Voralpenland ihre Kreise.

Zum vierten Mal organisiert RREC-Mitglied Prof. Dr. H. Martin Illner mit seiner Frau Jorun die Präsenz des Clubs beim „Oldie Feeling“. Eine Menge RREC Freunde und Gäste sowie rund 20 Bentleys und Rolls Royces standen letztes Jahr auf dem „Grünen Hügel von Maxlrain“ mit Blick über das Gelände. Eine Lounge mit Pavillons, Schirmen, Tischgarnituren und Sitzgelegenheiten für Schattenplätzchen sowie eine wunderbare Picknick-Location werden auch dieses Jahr wieder geschaffen.

Als Sponsor wird das Autohaus Schuttenbach aus Anzing die Veranstaltung unterstützen.

Das Ehepaar Illner freut sich wieder auf viele Teilnehmer!

WEITERE INFORMATIONEN:

www.bavaria-historic.de oder
Prof. Dr. H. Martin Illner: +49 (0) 172 83 96 96 4

Anmeldung bis 5. Juni 2019 (Name, Fahrzeug, Tel.):
Prof. Dr. H. Martin Illner: RREC-Illner@gmx.de

Location: Aiblinger Str. 1, 83104 Tuntenhausen / Maxlrain
(Zufahrt von Bad Aibling / Mietraching)
Bewährter Standort, siehe Lageplan auf Homepage

1.500 Miles from Kirkland to Monterey

Pebble Beach Motoring Classic

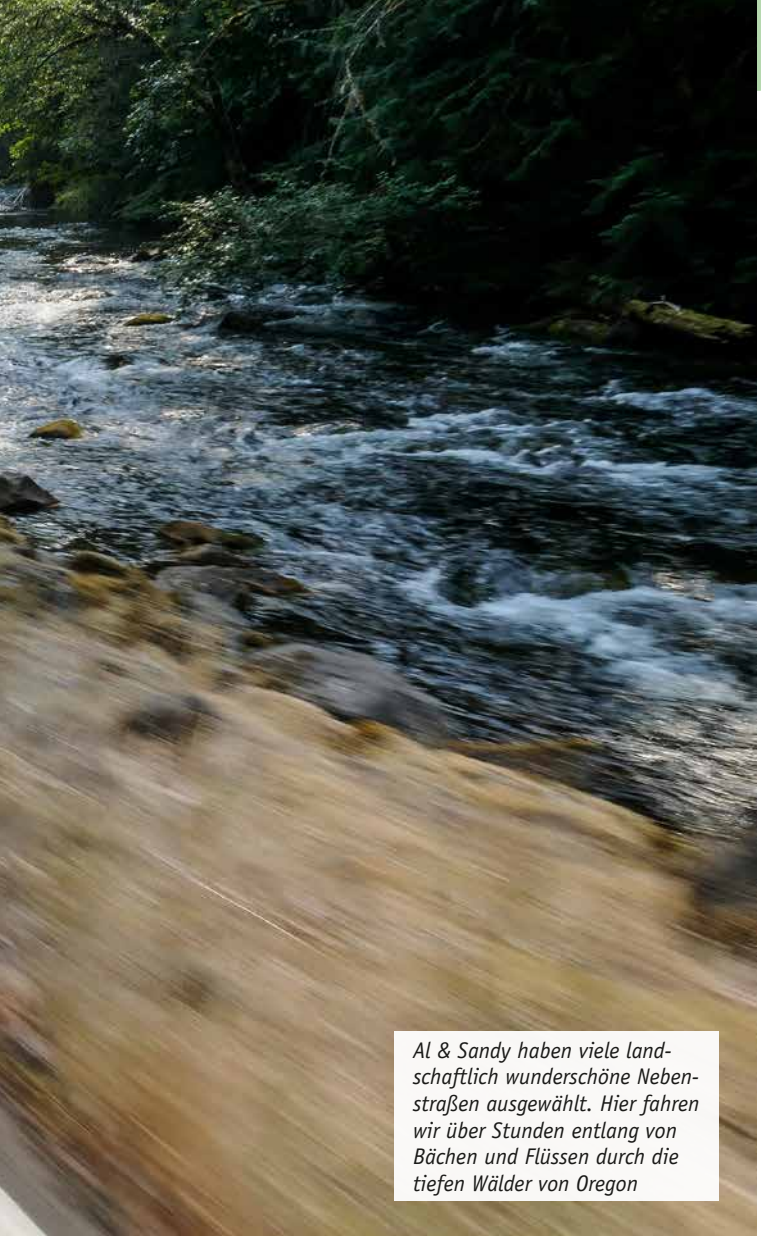
Was Walter Owen Bentley sich vorstellte, als er seinen berühmten Ausspruch „to build a fast car, a good car, the best in its class“ formulierte, wird eindrucksvoll klar, als Monty mit seinem 1924er 3/4½-Litre den langen Anstieg zum Crater Lake heraufdonnert. Zusammen mit seinem Beifahrer Jim treibt er den 94 Jahre alten Vanden Plas Tourer vor unserem Continental durch die Kurven wie seinerzeit Woolf Barnato seine Rennwagen in Le Mans. Besser als in einem Werbefilm wird jedem Betrachter schlagartig die Fazination Bentley klar, die bis heute insbesondere die Cricklewood Bentleys wie eine geheimnisvolle Aura umgibt.

Monty und Jim in ihrem 1924er 3/4½-Litre sind immer vorn im Feld zu finden und die Stimmungskanonen an jedem Abend

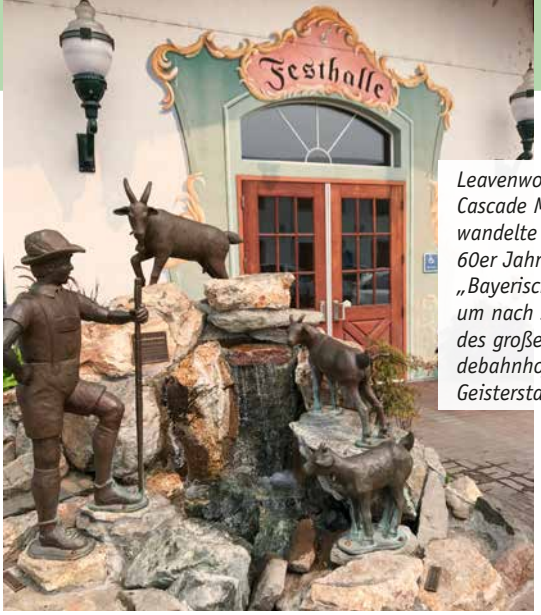
Unser S2 Continental bei der Verladung in Bremerhaven: Er hat seinen eigenen Container – das Hereinfahren ist einfacher als erwartet und erlaubt noch das Öffnen der Fahrertür. Nach professionellem Verzurren wird der Container geschlossen und versiegelt für die lange Seereise

Der Miura benötigt bereits vor dem Start Jeff`s professionelle Hilfe

Tankstopp zu Mittag, und wieder sind Monty und Jim schon da



Al & Sandy haben viele landschaftlich wunderschöne Nebenstraßen ausgewählt. Hier fahren wir über Stunden entlang von Bächen und Flüssen durch die tiefen Wälder von Oregon



Leavenworth in den Cascade Mountains wandelte sich in den 60er Jahren zu einem „Bayerischen Dorf", um nach Schließung des großen Güterverladebahnhofs nicht als Geisterstadt zu enden

Mittagsrast in Bingen, gegründet von Auswanderern vom Mittelrhein

An diesem fünften Tag unserer Tour nähern wir von Tetherow kommend über den Cascade Lakes Highway dem westlichen Rand des legendären Crater Lake zur Mittagsrast in der historischen Crater Lake Lodge. Mit insgesamt achtzehn Wagen fahren wir von Kirkland in zehn Tagen im Rahmen der Pebble Beach Motoring Classic zum legendären Concours auf der gleichnamigen Halbinsel zwischen Monterey und Carmel. Neben fünf Bentleys befinden sich so illustre Marken wie Packard, Marmon, Delahaye, Ferrari, Lamborghini, Jaguar und Rolls-Royce im Teilnehmerfeld.

Wir, meine Frau Heike und ich, nehmen mit unserem S2 James Young Continental zum ersten Mal an dieser Tour teil. Eher zufällig hatten wir im Vorjahr bei einem Besuch in Carmel gelesen, dass es im Rahmen des berühmten Concours d`Elegance auf Pebble Beach auch eine in Kirkland bei Seattle startende zehntägige Tour für klassische Fahrzeuge gibt. Über den Winter organisierten wir unsere Anmeldung und alle begleitenden Vorbereitungen, wie die Verschiffung und insbesondere die Versicherung des Wagens. Letztere erwies sich als besonders herausfordernd; gibt es doch keine deutsche Versicherung, die eine Abdeckung für die U.S.A. anbietet oder zumindest eine Kooperationsversicherung dafür hat. Erst nach sehr vielen vergeblichen Telefonaten mit amerikanischen Versicherungsmaklern konnten wir schlussendlich doch noch eine U.S.-Versicherung finden, die „non-U.S.-residents" mit einem in Deutschland zugelassenen Fahrzeug für Fahrten in den U.S.A. umfassend versichert.

Im Juni wurde es dann Ernst; der Continental verschwand in Bremerhaven in einem Container für die sechs Wochen dauernde Verschiffung nach Seattle. Dort wurde er dankenswerterweise von einem ebenfalls diese Tour mitfahrenden Enthusiasten in Empfang genommen, denn den genauen Tag der Ankunft und insbesondere der Zollfreigabe kann man nicht wirklich steuern, sollte aber ausreichend Pufferzeit einplanen.

Als wir dann in Seattle ankommen, steht der Continental wohl behütet in einer großen Halle ausgesuchter Klassiker. Den Transport hat er bis auf einen abgebrochenen Blinkerhebel schadlos überstanden und springt beim ersten Drehen des Zündschlüssels an. Vor der Halle dreht Monty einige Testrunden, um Jim in die Bedienung des unsynchronisierten Getriebes, genannt „Crash Box“, einzuführen. Beeindruckend schnell hat Jim den Bogen raus und fährt mit Monty`s Cricklewood Bentley, als habe er nie etwas anderes gemacht.

Sandy und Al McEvan organisieren mit viel Liebe und Akribie diese außergewöhnliche Tour. Schon das Roadbook ist ein wahres Kunstwerk – es führt uns über wunderschöne Nebenstraßen durch eine beeindruckende Landschaft zu Orten, die wir so sonst sicherlich nie entdeckt hätten. Al & Sandy limitieren bewusst die Anzahl der Teilnehmer, um außergewöhnliche Hotels und Zwischenstopps anfahren zu können. Das erlaubt uns beispielsweise Übernachtungen auf dem Mount Hood in 6.000 Fuß Höhe in der Timberline Lodge oder im Carter House in Eureka.

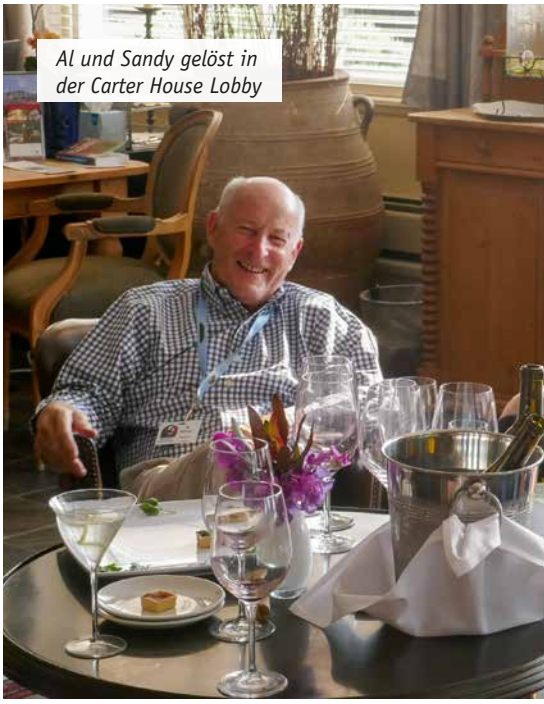
Die Timberline Lodge wurde während der großen Depression als Arbeitsbeschaffungsmassnahme im Rahmen des von Präsident Roosevelt initiierten „New Deal“ ab 1935 fast ausschließlich in Handarbeit errichtet. Das aus Holz und Steinen errichtete sechseckige Hauptgebäude, von dem zwei dreistöckige Flügel abgehen, präsentiert sich noch heute unverändert in seinem rustikalen Stil mit einem phantastischen Blick auf den schneebedeckten Mount Hood.

Carter House im historischen Old Town Eureka besteht aus fünf viktorianischen Gebäuden, jedes mit seinem eigenen unverfälschten Stil – genau passend zu unseren automobilen Klassikern. Bar und Restaurant bieten den perfekten Rahmen, den Tag ausklingen zu lassen.

Al & Sandy hatten uns zu Beginn gesagt, dass über Zeit die Gruppe zusammenfindet. Das war definitiv nicht zu viel versprochen: in der Timberline Lodge singen wir gemeinsam mit Al Klassiker wie Walzing Mathilda; in Carter House überraschen uns Margie und Ron mit einer theaterreifen Persiflage. Die beiden in ihrem Jaguar XK 140 waren schon früher die Motoring Classic gefahren und wissen daher, dass Al uns für den kommenden Tag eine kleine, die regionale Milchwirtschaft betreffende Zusatzaufgabe stellen würde. In passenden Kuh-Kostümen tragen sie ein unwahrscheinlich witziges Gedicht vor, wie wir es bei uns aus guten Fastnachtssitzungen kennen. Humor und Schlagfertigkeit vieler Teilnehmer lassen nie Langeweile oder gar eine steife Atmosphäre aufkommen; so dass die Tage wie im Flug verstreichen.

Foto: Marcus Holland

Abendliche Mottoparty – Hat required


Al und Sandy gelöst in der Carter House Lobby

Die „Bentley Boys“ mit Monty neben dem Autor als zweiter von rechts

Wir genießen die gemeinsame Bootsfahrt auf dem Lake Washington

Fotos: Lukas Berendes

Das Aufstellen zur Tour d`Elegance beginnt vor Sonnenaufgang – da bleibt Zeit zum Fachsimpeln

Die Kaffeepause auf halber Strecke kann dieser Ferrari gut gebrauchen; nach zehn Minuten läuft er wieder

Die beiden in ihrem O.S.C.A. starten vor uns, müssen später aber Nachtanken …

… daher folgen wir später diesem Ferrari Testarossa

An einem dieser Abende erfahren wir auch, dass der Delahaye erst einen Tag vor Beginn der Tour vom Zoll freigegeben worden war; nach über drei Wochen Wartezeit. In der Rückschau hatten auch wir Glück. Ursprünglich wollte ich den vom Organisator verlangten Feuerlöscher im Kofferraum mit verschiffen und erzählte dies ehr zufällig der freundlichen und sehr kompetenten Dame der Bremerhavener Reederei. „Machen Sie das bloß nicht. Wird ihr Container vom amerikanischen Zoll geröntged, kann ihr Löscher auch für einen Sprengsatz gehalten werden; da das auf dem Röntgenbild nicht eindeutig zu unterscheiden ist. Dann wird der Container erst geöffnet, wenn Sprengstoffexperten anwesend sind, was Wochen dauern kann." In Seattle wurde unser Container erst geröntged und nachfolgend der Wagen von drei Zollbeamten eingehend inspiziert. Woher ich das so genau weiß? Der Zoll schickt eine Rechnung über diese Dienstleistung, und die ist nicht gerade knapp bemessen.

Die Tourtage sind gut organisiert, alles bestens durchdacht und abgestimmt; aber man ist auch den gesamten Tag beschäftigt. Wir sind fast ausnahmslos auf landschaftlich pittoresken, aber eben auch in der Regel kleinen und kurvenreichen Straßen und Sträßchen unterwegs. Aber dafür kommen wir eben auch an Plätze, die selbst die amerikanischen Teilnehmer kaum kennen. Manchmal machen wir dabei sogar eine kleine Zeitreise - beispielsweise, als wir im originalen „Alice`s Restaurant" einkehren.

Ein rares Highlight bietet sich uns als Teilnehmer der Pebble Beach Motoring Classic am vorletzten Tag unserer Tour. Wir sind eingeladen, eine private Sammlung klassischer Automobile zu besichtigen, die ansonsten nicht der Öffentlichkeit zugänglich ist. Als sich das Eingangstor öffnet, sehen wir zuerst absolut außergewöhnliche Mercedes-Benz und Horch; unter anderem einen Mercedes-Benz 540K Autobahnkurier, phantastische Cabriolets

In Carmel macht die Tour d`Elegance Mittagspause und für drei Stunden können die Zuschauer ohne Eintritt alle Wagen aus nächster Nähe betrachten

Auf der Hauptstraße in vier Reihen aufgestellt reicht das „Angebot“ vom original Ford GT40 …

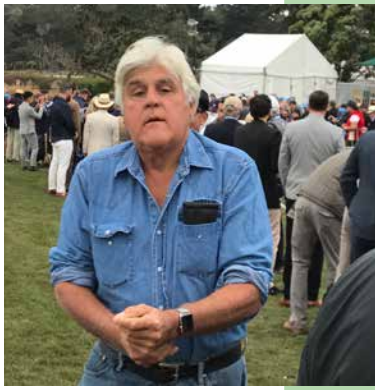
… bis zum heißblütigen Maserati

der dreißiger Jahre und einen der berühmten Vorkriegsrennwagen.

Einige Schritte weiter wird es anglophil mit Lagonda, Jaguar; Rolls-Royce und Bentley. Leicht zu übersehen in dieser beeindruckenden Sammlung steht etwas versteckt an der Seite ein Stromliniencoupe; wie alle Wagen ohne irgendeine Erläuterung: der Embiricos Bentley – natürlich das Original, keine Recreation. Wir erinnern uns: André Embiricos, ein reicher, in Paris lebender Reeder und Rennfahrer beauftragt 1938 den Designer Georges Paulin, für den 4¼-Litre eine aerodynamisch optimierte Karosserie zu entwerfen, die er dann bei Pourtout Carrossier aus Duraluminium bauen lässt. Der Wagen erzielt auf der Brooklands-Rennstrecke 184,5 Km/h und nimmt nach dem Krieg dreimal am 24-Stunden Rennen in Le Mans teil, obwohl er eigentlich als Grand Tourer für den Straßenverkehr ausgelegt ist. Der Embiricos-Bentley wird oftmals als der Urvater des R-Type Continental bezeichnet, den Bentley 1952 auf den Markt bringt – die Familienähnlichkeit lässt sich im Vergleich wahrlich nicht verleugnen.

Am Folgetag erreichen wir Pebble Beach; wo uns die „Motoring Classic Arrival Reception hosted by Bentley Motors“ erwartet. Hinter uns liegen 2.500 Km, die unser S2 Continental als auch die drei Cricklewood Bentleys problemlos absolvierten. Andere sind froh, mit Jeff und seinem Trouble-Truck einen ausgewiesenen Experten immer in der Nähe zu wissen. Jeff schafft es, so unterschiedliche Defekte wie beispielsweise eine eingedrückte Kupplungsabdeckung nach Bodenkontakt beim Lamborghini Miura oder immer wieder auftretende Zündaussetzer beim Ferrari Dino an Ort und Stelle zu beheben.

Zwei besondere Veranstaltungen liegen noch vor uns; die Tour d`Elegance und der Concours. Die Tour d`Elegance geht über rund 60 Meilen entlang der Küste bis nach Big Sur und anschließend zurück nach Carmel. Alle am Concours teilnehmenden Wagen sind bereits hier zu sehen, für jeden frei zugänglich auf der Hauptstraße aufgestellt und bestens zu besichtigen. Wann sonst hat man schon die Gelegenheit, gemeinsam mit 50-er Jahre Rennwagen vom Schlage eines Ferrari Testarossa, Maserati oder O.S.C.A. eine Ausfahrt zu bestreiten. Was da auf der Main Street steht, ist wahrscheinlich der wertvollste „Verkehrsstau“ des Jahres. Am Abend auf dem Weg ins Hotel überholen wir einen Bugatti Veyron, ein Bugatti Chiron steht nachher neben uns auf dem Parkplatz – das sind die Wagen der Zuschauer!



Bei der Dawn Partol fahren alle Teilnehmer ihre Wagen am sehr frühen Sonntagmorgen auf das „Lawn“ – auch Jay Leno lässt sich das nicht entgehen

Auf dem berühmten „Lawn“ präsentieren sich die Ausstellungsstücke, hier mit 12 …

… und hier gar mit 16 Zylindern: Cadillac Series 90 Hartmann Convertible

Sir Jackie Stewart (links), dreifacher Weltmeister und Pebble Beach Honorary Judge

Den krönenden Abschluss bildet am Sonntag der Concours d`Elegance mit einem sehr frühen Auftakt. Nur Teilnehmern ist es gestattet, vor Sonnenaufgang zur so genannten „Dawn Patrol“ zu kommen. In Dunkelheit und Kälte steht man auf dem Pebble Beach Golfcourse und wartet auf die Einfahrt der Ausstellungsfahrzeuge. Nur hier hat man an diesem Tag kurz nach Sonnenaufgang noch einmal Gelegenheit, alle Wagen in Bewegung zu sehen, wenn sie auf ihre Stellplätze fahren. Es hilft sicherlich, etwas Auto-verrückt zu sein; denn dort befindet man sich in bester Gesellschaft anderer „Petrol Heads“ wie Jay Leno, der sich wenige Schritte neben mir das Spektakel ansieht.

Über den Tag verbleibt genügend Zeit, die Ausstellungsstücke in Ruhe zu betrachten und mit dem einen und anderen Aussteller ein kurzes Schwätzchen zu halten. Bis zur Mittagszeit besichtigen die Juroren die Autos und es ist interessant zu beobachten, mit welcher Akribie die Wagen in Augenschein genommen werden. Bei einem Bugatti rutscht einer der Judges rücklings in den Fahrerfußraum, um die Qualität der Instrumentenverkabelung zu inspizieren. Dass eines der Kabel weiß anstatt wie ansonsten schwarz ist, irritiert ihn. Der Besitzer kann helfen: ein identischer Bugatti stehe im Bugatti Museum in Molsheim mit der genau gleichen Verkabelung; die Bilder hat er passenderweise gleich dabei. Zum Abschluss wird er gebeten, die mechanischen Winker zu betätigen. Aber diese kommen nur mit einem Winkel von 30 Grad heraus, nicht mit 90 Grad. Der Eigner kann es sich nicht

Dieses schöne Cabriolet stammt aus dem Mercedes-Benz Werksmuseum

Diese Künstlerin lässt sich von einem anderen Mercedes inspirieren

Die Judges nehmen ihre Aufgabe sehr ernst und inspizieren jeden Wagen höchst kritisch. Sei es ein Bugatti, …

erklären. Die Judges schauen immer noch kritisch, als sie sich bereits dem nächsten Wagen zuwenden. In diesem Moment erkennt der Eigner die Ursache. Durch das wiederholte Anlassen des Motors ist die kleine Batterie zu schwach geworden; in Verbindung mit einem externen Starterakku funktionieren auch die Winker einwandfrei.

Ab 16:00 Uhr wird es dann spannend, wenn die ausgezeichneten Wagen aller Klassen nacheinander ausgerufen werden. Den Höhepunkt und spektakulären Abschluss bildet die Bekanntgabe des „Best of Show" mit begleitendem Konfetti-Regen. Auch für uns endet nun eine unvergessliche Pebble Beach Motoring Classic 2018 – endgültig allerdings erst am späten Abend nach einem zwanglosen Dinner für alle Pebble Beach Teilnehmer im Stillwater Yacht Club. Wie sagte dort jemand so treffend: „Live your dreams – this is a must for your personal bucket list."

Text und Fotos: Dr. Michael Berendes

… ein O.S.C.A. neben Citroen Schwerpunktmarke 2018 …

… oder ein Ferrari

R-R Phantom II, Baujahr 1932, #32MS, Cabriolet von Panelcraft
(1957 erfolgte Modifikation der Originalkarosserie Allweather von Carlton)

Indochina Rallye 2018

Von: Klaus-Josef Roßfeldt

Das A und O für die erfolgreiche Teilnahme an einer Rallye ist die umsichtige Vorbereitung. Das gilt umso mehr, wenn es sich um eine anspruchsvolle Tour handelt. Folglich wurde der mit Kölner Kennzeichen zugelassene Rolls-Royce Phantom II Continental, #32MS, zu einer sorgfältigen Durchsicht in die Werkstatt in Kamen gegeben. Weil der Zustand als „mängelfrei" deklariert wurde, beschränkte sich der Service auf den routinemäßigen Wartungsumfang, wie er im Handbuch des Phantom II vorgegeben ist. Es folgte die Entscheidung, keinen Autotransporter einzusetzen für die Verbringung zur nächsten Destination, sondern zwecks Eingewöhnung auf die zu erwartenden Herausforderungen eigenhändig über die Autobahn nach Rotterdam zu fahren. Dort stand die Verladung in einen Container an, zwecks Verschiffung nach Vietnam. Denn in Nha Trang in Südvietnam lag der Ausgangspunkt für die Rallye „Indochina Road Classic 2018". Die erstreckte sich über 4.700 Kilometer durch Kambodscha und Laos nach Nordvietnam. Dort war am Ufer der Halong Bay der Zielpunkt gesetzt.

KFL 120 G
INDOCHINA ROAD CLASSIC
2018

Dem Team Oliver Franz und Erdmute Krieger-Scholl wurde für das von Ihnen eingesetzte Auto die Nummer 2 zugeteilt in einem Starterfeld, das ausschließlich aus automobilen Klassikern bestand. Der Rolls-Royce Phantom II Continental mit seinem 8-Liter-Motor war der hubraumstärkste Teilnehmer. Er wies immerhin 1 ½ Liter mehr Brennraumvolumen auf als der hinsichtlich Motorgröße nächstgelegene weitere Teilnehmer, ein Bentley 6 ½ Liter Open Tourer.

Weder der eine noch der andere dieser Boliden wiesen synchronisierte Viergang-Getriebe auf (beim Phantom II wurde Synchronisation für den Wechsel vom 2. in den 3. sowie vom 3. in den 4. Gang erst später „phased-in to production“). Die Notwendigkeit für Doppelkuppeln beim Hochschalten und Zwischengas geben beim Herunterschalten führte beim Rolls-Royce-Team zu einer klaren Aufgabenteilung: Weil Erdmute Krieger-Scholl keine Praxis besaß hinsichtlich Gangwechsel bei nicht synchronisiertem Getriebe fiel ihr die Aufgabe als Navigatorin zu. Die Bedienung von Kupplung und Schalthebel blieb auf dem Platz hinter dem Lenkrad über die ganze Stre-

cke die Domäne von Oliver Franz. Die besonderen Gegebenheiten der Indochina-Rallye strapazierten Können und Nervenkostüme der Navigatorin wie des Piloten.

Bei steilen Passanstiegen mit allenfalls rudimentärem Straßenbelag bliesen bis an ihr Limit und häufig deutlich darüber hinaus beladene LKW aus dem Auspuff, was in weniger exotischen Bereichen unseres Globus jedes Feinstaub-Meßgerät schwindelerregende Werte anzeigen ließe. Für Überlegungen, inwieweit derlei einem Prüfer Schnappatmung bescheren würde, blieb keine Zeit. Im Gegensatz zu den LKW war das 2-sitzige Rolls-Royce Cabriolet mit seinem hubraumstarken 6-Zylinder-Reihenmotor eher „übermotorisiert". Die Leistung mittels „Runterschalten" in beschleunigten Vortrieb umzusetzen, um bei Bergauf-Passagen langsam kriechende LKW zu überholen, forderte volle Konzentration. Denn neben Obacht wegen knapper Straßenbreite galt es beim nicht synchronisierten 4-Gang-Getriebe des mehr als 80 Jahre alten Phantom II die exakten Schaltzeitpunkte zu treffen. Wenn es nach einer Passhöhe wieder bergab ging, blieb die Vorstellung, eventuell über Fahren im niedrigen Gang „mit dem Motor zu bremsen" pure Illusion. Die einzig angesagte Alternative bergab war Höchsttempo, so gerade eben vor dem Punkt, an dem die nächste Kurve nicht mehr zu meistern wäre. Denn die schweren LKW schlossen nunmehr mit halsbrecherischer Geschwindigkeit wieder auf, wenngleich die Fahrer angestrengt deren Bremsen betätigten. Dafür waren Qualmwolken, die aus den Radhäusern quollen, beredtes Zeugnis ebenso wie teils rot glühend durch die Felgen schimmernde Bremstrommeln.

Streckenabschnitte mit unbefestigten Straßen, übersät mit immensen Schlaglöchern, stellten vergleichsweise nur geringe Ansprüche. Der Rolls-Royce Phantom II Continental verfügt über eine Bodenfreiheit, die ihn stoisch über Schlaglöcher und durch tiefe Fahrrinnen gleiten ließen. Teile der Strecke führten durch Gebiete, in denen kurz zuvor durch einen Taifun bedingte Regenfälle etliche Erdrutsche und Schlammlawinen ausgelöst hat-

ten. Mit beeindruckendem Fleiß hatten in solchen Landstrichen Wiederherstellungsarbeiten begonnen und bis zu deren Abschluss waren provisorische Wegführungen angelegt, die ein Weiterkommen möglich machten. Das traf zu für den Rolls-Royce, aber weniger für etliche andere Teilnehmerfahrzeuge an dieser Rallye. Bei Porsche 911 zum Beispiel war immer mal wieder angesagt, dass Beifahrer aussteigen mussten, um gemeinsam mit weiteren Helfern das Heck anzuheben. Unvermeidbare Prophylaxe, damit Hindernisse auf der Straße nicht die Ölwanne aufschlitzen oder lebenswichtige Antriebs-Komponenten demolieren konnten.

Die Fairness gebietet die Einlassung, dass bei der Indochina Road Classic 2018 auch manche gut ausgebaute Streckenabschnitte mit akzeptablem Asphalt vorgegeben waren. Die erlaubten zügige Fortbewegung. Sofern man Bergstrecken angstfrei absolvierte, deren eine Seite eine massive Bergwand und deren andere Seite ein hunderte Meter tiefer Abgrund ist. Immerhin hinderten beim direkten Blick nach unten keine Leitplanken. Die waren auch nur in den seltensten Fällen vorhanden, wenn man Berghänge mit kunstvoll angelegten Reisterassen passierte. Da ist jeder Quadratmeter nutzbaren Bodens viel zu wertvoll, um ihn für einen Zugewinn an Straßenbreite zu vergeuden.

Eine Mischung von Dankbarkeit und Hochachtung stellte sich ein, dass die Ingenieure bei Rolls-Royce in den 1920ern bei der Konzeption des Phantom II für dieses Modell darauf abgestellt hatten, klaglosen Einsatz auch in entfernten Kolonien des Britischen Empire zu gewährleisten. In bester Manier bewährte sich der für seinen ersten Besitzer, den 5. Herzog von Sutherland, bei Carlton ursprünglich als ‚Allweather' karossierte Wagen in Indochina als ‚All Terrain Vehicle'.

Dabei muss angemerkt werden, dass dem Fahrzeug über die Jahrzehnte erhebliche Veränderungen angediehen waren, zwar nicht hinsichtlich der Fahrzeugtechnik, aber bezüglich seines Aufbaus. Die ursprünglich für den ersten Eigner aus englischem Hochadel gebaute 4-türige Allweather-Kreation von Carlton hatte nach Besitzerwechseln im Jahr 1957 eine einschneidende Umgestaltung erfahren. Beim Karosseriebauer Panelcraft war die Umwandlung in ein 2-türiges, 2-sitziges Cabriolet in Auftrag gegeben worden. Dabei wurde die Frontpartie von Carlton einschließlich vorderer Türen beibehalten. Auch die Kotflügel hinten blieben, entsprechend angepasst durch Panelcraft.

Abenteuerliche Bergstrecken

Mit solcherart modifizierter Karosserie hatte das Auto in den 1950ern den Weg in die USA angetreten und blieb dort über mehrere Jahrzehnte. Ein ohne Zweifel angenehmer Abschnitt im Leben dieses Phantom II, weil sich auf der anderen Seite des Atlantik zwar ebenfalls ab und an Eignerwechsel ergeben haben. Durchweg waren das aber in der Wolle gefärbte Enthusiasten, die mit ‚tender loving care' den Standard des Autos auf hohem Level hielten.

An etlichen Stellen in der Literatur findet sich die nicht zutreffende Auskunft, das Auto sei von Beginn an mit einer Cabriolet-Karosserie von Thrupp & Maberly versehen gewesen. Obwohl durch eingehende Recherche längst widerlegt, hielt sich der Irrtum lange beharrlich. In den 1990ern folgte eine Modifikation der Heckpartie. Bei der Gelegenheit wurden die beiden seitlich der Motorhaube montierten Reserveräder aufgegeben zugunsten eines einzelnen Reserverades; am Heck eingepasst und mit einer Abdeckung versehen. Über all die Jahre hat es indessen weder Änderungen hinsichtlich der Fahrzeugtechnik noch Abstriche bei der Qualität gegeben und das Auto präsentiert sich gebrauchstüchtig und eindrucksvoll.

Immer mal wieder wurde auf der Tour durch den Fernen Osten der Wunsch erfüllt, dass begeisterte Betrachter den Platz hinter dem Lenkrad einnehmen dürfen. In etliche Hochzeits-Fotoalben werden Bilder Eingang gefunden haben, die just vermählte Brautpaare mit diesem Auto zeigen, das auf den Straßen in diesem Weltteil eine absolute Rarität gewesen sein dürfte.

In keiner Weise war damit freundliches Entgegenkommen ausgenutzt, weil andererseits stets darauf vertraut werden durfte, von Einheimischen jedwede Hilfe zu bekommen. Das reichte von eigens herbeigeschafften Bohlen, um nach Flussüberquerungen eine Fähre „ohne aufzusetzen“ verlassen zu können bis zu schnell abgestempelten Reisedokumenten, statt in notorisch lange Warteschleifen bei Grenzübertritten zu geraten.

Dass der Lauf der Zeit in dieser Weltgegend ein anderer ist, ließ sich auf der Fahrt daran festmachen, dass als Gegenverkehr auf von Wasserbüffeln gezogene Ochsenkarren zu achten war oder auch mal auf Arbeits-Elefanten.

In den größeren Städten hingegen herrschte „Stop and Go“ bei hoher Verkehrsdichte, ganz wie man es aus der Heimat gewöhnt war. Der Rolls-Royce Phantom II Continental, #32MS, zeigte sich allen Beanspruchungen gewachsen.

Einige Umwege ergaben sich, weil Abschnitte wegen Erdrutschen unpassierbar waren sowie manche Stadtdurchfahrten nicht in der ‚Diretissima‘ erfolgten.

Letztlich hatte sich eine Gesamtstrecke von circa 5.000 Kilometern ergeben, als die charakteristischen Felsen, die aus dem Wasser der Bucht von Halong ragen, als Endpunkt der Reise erreicht wurden. Auf der gesamten Strecke hat sich der „technische Aufwand“ darauf beschränkt, 3 Liter Motoröl nach zu füllen und vorsichtshalber einen Wechsel der Zündkerzen vorzunehmen.

Zur umsichtigen Nachbereitung als A und O für die erfolgreiche Teilnahme an zukünftigen Rallyes gehörte, den Phantom II nach der Rückkehr nach Europa erneut zu einer Durchsicht in die Werkstatt zu geben. Einmal mehr erfolgte „routinemäßiger Service“ – wobei die Arbeiten einmal kurz unterbrochen wurden, um eine Fotoserie zu erstellen. Die Bilder dokumentieren, dass der Rolls-Royce Phantom II, #32MS, zuverlässig den Wetterverhältnissen der nördlichen Hemisphäre trotzt wie er das auch tat bei exotischen Temperaturen in Fernost.

Fotos: Oliver Franz und Klaus-Josef Roßfeldt

Offensichtlich selbst für das teuerste Hotel der Stadt etwas Besonderes.

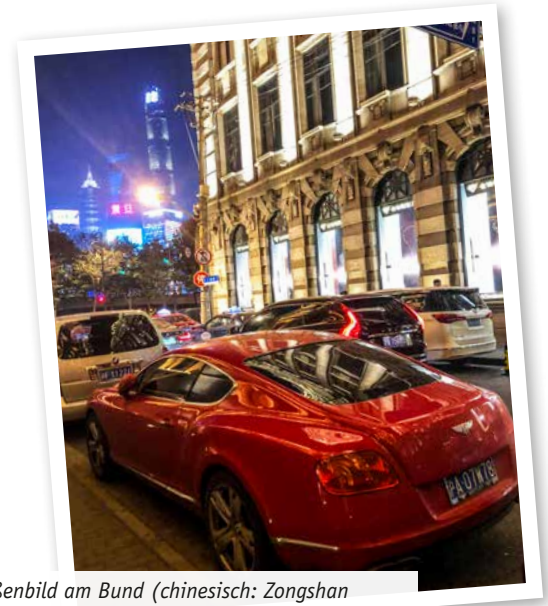
Shanghai, Ende November 2018

Chinesische „Hochzeitskutschen“

Text und Fotos: Norbert Andrup

Ende November war ich zu einem privaten Besuch bei guten, alten Freunden. Zum ersten Mal in Shanghai. Diese Stadt ist nicht nur wegen ihrer Größe – zweimal New York – atemberaubend. Überwältigend ist auch das wohl weltweit unübertroffene Tempo und die Größenordnung des Haus-, Straßen- und Infrastrukturbaus. Inwiefern vieles davon auf tönernen Füßen steht oder nicht – hier ist nicht der Ort über Politik zu diskutieren. Nur soviel: der Grad der Überwachung ist erschreckend. Ständig und überall wird ein jeder Bürger und Besucher beobachtet und fotografiert, und bei der Ankunft schon werden dem Ankommenden 2mal Fingerabdrücke abgenommen. Faszinierend und weltweit Spitze ist in erster Linie das doppelte Stadtpanorama am Huangpo River, der das eigentliche Shanghai von dem neuen, allein für sich schon gewaltigen Stadtteil Pudong trennt.

Was mich zu dem Beweggrund bringt, warum ich hier über diese Städtereise berichte: Eines Nachmittags kam ich am teuersten Hotel der Stadt vorbei – dem Peninsula. Zwar war keiner der vier hier stationierten dunkelgrünen Phantom vor Ort, dafür fand ich eine schier unglaubliche Parade von Hochzeitsautos vor. Wer hier heiratete ist mir nicht bekannt. Ich lasse Bilder sprechen.



Straßenbild am Bund (chinesisch: Zongshan Road), DER Prachtstraße von Shanghai mit einer abends strahlend beleuchteten ununterbrochenen Reihe riesiger Bauten aus der Kolonialzeit – mit Blick auf Pudong, hier mit dem zweithöchsten Gebäude der Welt im Hintergrund.

Einmalig: Drei der höchsten Gebäude der Welt im Dreieck von links oben im Uhrzeigersinn nach unten: Shanghai Tower, 632 m (zweithöchstes Gebäude der Welt), World Financial Center, 492 m, Jinmao Tower, 420 m.

Eindrucksvolle Hochzeitskutschenflotte: Dawn, Phantom EWB, Audi R8, Ferrari LaFerrari. Welchen Wagen nimmt die Braut?

Ein brandneuer Phantom EWB – zweifellos das geeignetste Auto für das Hochzeitspaar – für den HINWEG zur Zeremomie.

Für die Fahrt WEG von der Feier empfiehlt sich vielleicht eher dieses Gefährt: Ein Ferrari LaFerrari.

Normales Straßenbild: Luxuslimousinen auf der Hochstraße, hier ein Mulsanne.

Nette Aussicht – beim Frühstück im ehemaligen French Quarter parkt ein violetter Ghost EWB vor der Tür. Überhaupt: Langer Radstand ist sehr beliebt in China, selbst die meisten Mercedes E-Klassen werden dort in lang verkauft, und meine Flughafenlimousine war ein langer Audi A6 mit dem Fond-Knieraum eines Rolls-Royce.

Das Panorama des neuen Stadtteils Pudong.

Empfohlen von RREC.de

BELMOT®

Die Allgefahren-Versicherung für Oldtimer.

- Schutz auch bei Motor-, Getriebe- und Bruchschäden
- Versicherung zum Wiederbeschaffungswert möglich
- 20 % Vorsorgeversicherung bei Wertsteigerung

Pantom II, 1931, Sedanca de Ville, #AJS 250

Mannheimer

Mannheimer Versicherung AG
Generalagentur Rainer Klamser
Frontalstraße 31 · 75392 Deckenpfronn
Tel. 07056.3308 · Mobil 0170.2761868
rainer.klamser@t-online.de
www.klamser.mannheimer.de

Jahresabschlussessen

Am 24.11.2018 fand die Jahresabschlussveranstaltung der Section Süd statt.
Wie bereits im letzten Jahr begannen wir unser Programm mit einer Führung diesmal durch das geschichtsträchtige neue Rathaus von München.

Der Bau im neugotischen Stil wurde 1867 am Geburtstag von König Ludwig II. begonnen und erst 1906 final mit dem letzten Bauabschnitt fertig gestellt. Auch damals waren Budget- und Terminüberschreitungen mit von der Partie. Unser kompetenter Stadtführer weckte all unser Interesse an dem spannenden Gebäude und wir lauschten wie gebannt seinen Ausführungen. Die 2-stündige Führung verging wie im Fluge und endete natürlich mit dem aus den Medien allseits bekannten Rathausbalkon auf dem der FC Bayern die Pokale seinen Anhängern präsentiert.

Im Anschluss gingen wir in das Spatenhaus gegenüber der bayerischen Staatsoper. Dort nutzten wir die Zeit uns bei einer Stärkung ausführlich über unsere Autos und die geplanten Aktivitäten für 2019 auszutauschen.

Text und Fotos: Thomas Heigl

Fürstlicher Jahres-ausklang auf dem Wasserschloss Anholt

Auch eine Wiederholung verliert nichts an Reiz, wenn der Rahmen und die Durchführung so stimmig sind. Zum 4. Male lud Dr. Frederik Vongehr zu diesem Jahresabschluss am 24. November 2018 in das Schloss des Fürsten zu Salm-Salm, der auch in diesem mit seiner Familie lebt, ein.

Kaminzimmer

Fahrzeuge müssen auf einem gesicherten Parkplatz außerhalb des Schlosses im Park abgestellt werden. Über eine Zugbrücke, die das Wasser, welches das Gebäude umgibt, quert, gelangt man in den Innenhof. Auf diesem Weg bekommt man einen ersten Eindruck von der Schönheit des Schlosses, in dem sich das Parkhotel Wasserburg Anholt befindet.

Ab 15.30 Uhr trafen wir uns dort im Kaminzimmer zur Royal Tea Time. Die überschaubare Zahl der Clubfreunde- und freundinnen fühlten sich in dieser wohligen Atmosphäre von altem Holz und weichem

Restaurant Wasserpavillon

Leder bei knisterndem Feuer wie zu Hause. Bedient wurden wir von einem Master of Tea, der jeden Tee-Wunsch erfüllen konnte. Dazu gab es süße und herzhafte Köstlichkeiten in allen Variationen.

Ab 17.00 Uhr hieß es dann, den uns liebgewordenen Raum zu verlassen, und in einen Konferenzraum zu wechseln.

Dort erwartete uns ein Überraschungsprogramm. Nicht wie in Vorjahren – Dichterlesung oder Besuch der fürstlichen Gemäldesammlung. Dr. Vongehr gab uns in einem Lichtbildvortrag einen Einblick in sein Wissensgebiet. In seiner Eigenschaft als Stabs-Apotheker bei der Bundeswehr Marine, ist er an verantwortlicher Stelle für die Versorgung der Schiffe mit pharmazeutischen Mitteln tätig.

Sein Vortrag schilderte die Entwicklung der Marinepharmazie von der Kaiserzeit 1871 bis zur Kriegsmarine im Jahre 1945. Besonderen Raum nahmen dabei die Unterseeboote und ihr Schicksal ein.

Wie bei vielen Clubtreffen kommen die Teilnehmer auf diese Weise zu Einblicken in Themen, die sie im Normalfall nie gehabt hätten.

Danach wärmten wir uns im Schloss-Innenhof bei flackerndem Feuer mit Glühwein und winterlichem Gebäck, und freuten uns, nicht an Deck eines Schiffes der Marine Wache schieben zu müssen.

Um 19.00 Uhr war wieder das Kaminzimmer Treffpunkt für den Aperitif. Hier wurden wir von den beiden Chefs des Parkhotels, den Brüdern Brune, begrüßt. Wir erfuhren, dass die Familie Brune nun in 2. Generation, seit 50 Jahren die Gastronomie des Wasserschlosses Anholt betreibt. Beide Brüder können als Fachleute sowohl das Kaufmännische wie auch die Küche des Hauses leiten. Die Kontinuität ist außerdem beim Service-Personal auffallend. Man freut sich über altbekannte Gesichter.

Was aber nicht heißt, dass sich nichts verändern würde. Vom Kaminzimmer steigt man einige Stufen tiefer, um ins Restaurant zu gelangen, das direkt oberhalb der Wasserfläche des Schlossgrabens liegt.

Hier hatte man im letzten Jahre viel verändert. Der Blick fällt durch die das Restaurant umgebende Glasfront, über die Wasserfläche in den erleuchteten Park. Ein traumhaftes Ambiente.

Nur lobendes kann man über das Menü sagen, das uns erwartete. Interessanterweise führte es uns durch 5 Jahrzehnte der Küche dieses Hauses. Man hatte für jeden der Gänge etwas typisches seines Jahrzehntes ausgewählt.

Über die Stimmung eines solchen Treffens gibt es nicht viel zu sagen: Man sieht sich, man freut sich, kurzum ein Familientreffen.

Text: Karl Brinkmann
Fotos: Romantik Parkhotel Wasserburg Anholt

Cabrio-Feeling pur

… vor der Alpspitze

Begegnung mit dem Rolls-Royce Dawn

Der Winter hat uns fest im Griff, mancherorts mit Schneemengen, die einem den Spaß an der weißen Pracht vergraulen. Da erinnert man sich doch gern an den Supersommer 2018, der einen zwar auch hat nachdenklich werden lassen, jedoch die Möglichkeit bot, ohne großes Risiko schöne Outdooraktivitäten zu planen. Als Autofreaks denken wir dabei natürlich gleich ans Cabriofahren.

Da es an der Zeit war, mal wieder einen Beitrag über einen Rolls-Royce zu verfassen, fragte ich bei RRMC an, ob in absehbarer Zeit ein Wagen für den RREC verfügbar wäre. Und so kam ich, zusammen mit meinem Clubfreund Peter Graf von Brühl, in den sommerlichen Genuss eines Rolls-Royce Dawn.

Was für ein Sommermorgen! Auf dem Hof von Schmidt Premium Cars in Baierbrunn blitzt ein dunkler Rolls-Royce Dawn (Chassis U106460) in der Sonne. Es ist nicht irgendein Dawn, denn er entstammt der Sonderedition „Inspired by Music“, lackiert in der Sonderfarbe „Lyrical Copper", einer sehr dunklen Farbe, die nur in der Sonne kupfern glänzt. Die Sitze sind in „Arctic White“, abgesetzt mit „Dark Spice". Das Furnier in den Türen wird als „Tudor Oak“ bezeichnet, und statt Holz gibt es am Armaturenbrett Lack mit Kupfer-Metalleffekt, ebenfalls „Lyrical Copper“ genannt.

Im Gegensatz dazu war die Armaturentafel des im August 2015 vorgestellten Wraith „Inspired by Music“ aus gebürstetem Kupfer wesentlich auffälliger – striking, wie die Engländer sagen.

Aber warum Kupfer? Lautsprecherleitungen aus diesem Edelmetall sorgen in hochwertigen Audioanlagen für einen feineren Klang, da sie Störgeräusche eliminieren. Somit ist Kupfer natürlich auch in der Bespoke-Audioanlage von Rolls-Royce reichlich verbaut.

Diese an sich schon grandiose Anlage wurde für die Bespoke-Kleinstserie „Inspired by Music“ noch weiter optimiert. Der Klang wird automatisch Geräuschen, die ins Fahrzeuginnere dringen, angepasst, wodurch ein stets gleichmäßiger Hörgenuss garantiert ist.

Da ist Musik drin

Das Armaturenbrett glänzt in Lyrical Copper. Die helle Blende und deren Lüftungsöffnungen bestehen aus Kunststoff.

Die Klimatisierung für die Passagiere hinten

Die spezielle Uhr der Sonderserie erinnert an die gute alte Vinylschallplatte

Die Lautsprecher der Bespoke Audioanlage erstrahlen hier in Kupfer – der Knopf in der Mitte bedient das Windshot

Lyrical Copper, ein Schwarzton mit Kupferglanz – eine Herausforderung für den Fotografen

Kontrastreiches Interieur mit Leder in Arctic White, abgesetzt mit Dark Spice

RR Dawn Black Badge, Chassis U106351 in Java Green – Auffälliger geht kaum (Foto RRMC München)

RR Phantom Drophead Coupé, Chassis UX14415

Leider haben wir das 1300 Watt-System nicht entsprechend genutzt, da wir uns rund um die Uhr unterhalten haben und uns eher auf andere Aspekte des Dawn konzentrierten.

Unsere Tour führte uns über Kochel zum Walchensee, von dort nach Garmisch und schließlich noch eine Runde um den Starnberger See. Der Rundkurs bietet alles, was man sich für einen solchen Tag wünscht: viel Landstraße, etwas Autobahn und eine grandiose Landschaft.

Da ist der Dawn genau der richtige Begleiter. Wir fuhren von Beginn an offen und genossen Cabrio-Feeling pur. Das können im Dawn übrigens vier großgewachsene Leute wunderbar genießen, denn Platz bietet der Dawn reichlich, besonders vorne.

Nicht ganz so üppig sieht es mit dem Kofferraum aus, der für solch einen großen Wagen erstaunlich klein geraten ist.

Zugegeben, das Kofferraumvolumen dürfte für den Interessenten eines Dawn nicht das Entscheidungskriterium sein. Es ist eher die unvergleichliche Art der Fortbewegung, die einem seit Generationen nur von einem Rolls-Royce geboten wird, das lautlose, sanfte Schweben über den Boden. Dieses wird selbstverständlich auch im Dawn fast perfekt erreicht, würde er sich nicht durch Querfugen etwas aufgerüttelt und gestört fühlen. Da hilft auch das vorausschauende GPS-gesteuerte Fahrwerk nicht weiter.

Wer sich von seinem Phantom Drophead trennen möchte, und diesen durch den moderneren und mit knapp 5,3 Metern Länge wesentlich kompakteren Dawn ersetzen will, wird das sofort spüren. Das Fahrerlebnis, das der Phantom bietet, wird objektiv betrachtet, vom Dawn nicht erreicht. Um hier aber keine Missverständnisse aufkommen zu lassen, sei betont, dass dies Jammern auf allerhöchstem Niveau ist, denn wer den Phantom nicht kennt, wird begeistert sein. Wer den Phantom aber schon einmal kennengelernt und gefahren hat, wird den Unterschied sofort bemerken.

Das gilt auch für die verwendeten Materialien, die durchaus höchsten Ansprüchen genügen und entsprechend verarbeitet sind. Jedoch findet man in den kleinen Modellreihen, zu denen ja der Dawn gehört, Teile aus Kunststoff, wie zum Beispiel die runden Lüftungsdüsen oder am Armaturenbrett die zentrale Lüftungsblende unterhalb des Navi- und Bordcomputerdisplays.

Es wäre allerdings ungerecht, würde man den Dawn direkt mit dem Phantom vergleichen. Letzterer spielt in einer ganz anderen Liga. Das würde dem Dawn nicht gerecht werden.

Und trotzdem, gemein ist beiden die hochwertige Verarbeitung und das unvergleichliche, extrem niedrige Geräuschniveau. Sensationell, dass das riesige Stoffverdeck keinerlei Windgeräusche durchdringen lässt. Ist das Verdeck geschlossen, fühlt man sich gleich wie in einem Coupé. Da fehlt dann nur noch der berühmte Sternenhimmel. Und vom V12 Doppelturbomotor ist sowieso nichts zu hören.

Dieser macht sich lediglich dann bemerkbar, wenn man voll beschleunigt. Und das ist wirklich beeindruckend. 820 Nm stehen bereits ab 1600 Umdrehungen zur Verfügung und katapultieren den 2,6-Tonner in 5 Sekunden auf 100 km/h. Dies geschieht unter sehr leisem aber kräftigem Motorklang. Das Getriebe schaltet dabei butterweich, ohne dass man die Schaltvorgänge spürt.

Am meisten Spaß macht der Dawn allerdings auf Landstraßen. Cruisen liegt ihm am besten. Mit der leichtgängigen aber präzisen Lenkung lässt er sich zudem noch spielerisch dirigieren.

Was uns noch auffiel war, wie wenig man mit dem Dawn auffällt und Blicke auf sich zieht. Vielleicht lag es am schlichten Design oder einfach daran, dass wir in einer Gegend unterwegs waren, in der öfter derartige Fahrzeuge gesichtet werden können. In Starnberg hatte sich kaum jemand umgedreht. Beim Mittagessen am Walchensee hatten wir den Wagen schön exponiert mit der Front zur Straße hin geparkt. Selbst dort nahm niemand groß Notiz oder hat fotografiert. Wem diese für einen Rolls-Royce ungewöhnliche Art der Unauffälligkeit unangenehm ist, dem ist vielleicht doch wieder eher mit dem Phantom geholfen. Oder man greift zur sportlicheren, etwas kräftigeren und mit ihren schwarzen Chromteilen optisch aggressiven Black Badge Variante. Ist diese noch in einer mutigen und kräftigen Farbkombination lackiert, ist einem jede Aufmerksamkeit gewiss. Und junge Leute fahren voll auf diese Art von Rolls-Royce ab.

Das Fazit des Sommertages mit dem Rolls-Royce Dawn lautet:

Dieser Wagen vermittelt ein ganz besonderes Lebensgefühl, die Freude an der Einzigartigkeit eines individuell gefertigten Automobils, gepaart mit einer besonderen Souveränität, einer Entspanntheit und Ruhe, die sich auf alle Insassen überträgt, wie es nur ein Rolls-Royce vermag. Und bei Nacht ist der Sternenhimmel über einem sogar echt!

Bleibt am Schluss noch ein herzliches Dankeschön zu sagen an Rolls-Royce Motor Cars, dass wir dieses wunderbare Automobil erleben durften und an unsere Betreuer bei Schmidt Premium Cars / Rolls-Royce Motor Cars München für die wie immer stets zuvorkommende und sehr freundliche Betreuung sowie die fotografische Unterstützung dieses Beitrags durch das Bild des RR Dawn Black Badge.

Text und Fotos: Michael Ehrhardt

Niedrige Scheiben und ein bulliges Heck kennzeichnen den Dawn mit geschlossenem Verdeck.

Einen Tick schneller

Bentley Bentayga *Speed*

Kaum treibt der Urus von Lamborghini auf den Highways dieser Welt sein Unwesen und fährt allen Konkurrenten seiner Gewichtsklasse davon, öffnet Crewe seine Pforten und läßt den Bentayga Speed auf die Bahn. Ein Sekündchen schneller, das langt. Und nun warten wir gespannt auf die Antwort aus Sant´ Agata.

Der Bentayga ist uns schon auf sportlichem Wege begegnet, auf dem Sportplatz des Namens Pikes Peek, jenem Ort, der für fast alle Motor-verrückten US-Amerikaner eine Art Altar darstellt. Früher mit sandigem Untergrund, heute zum Teil asphaltiert, jagt man den Berg hinauf und der SUV aus Crewe tat dies eben auch. Mit Erfolg, der Riese stellte einen neuen Rekord in seiner Klasse auf. Offenbar beflügelte diese Tat die Entwickler und man kitzelte noch ein paar PS mehr aus dem mächtigen Motor. 27 PS mehr als beim W12 und die Höchstgeschwindigkeit ward auf 306 km/h erhöht.

Dunkel getönte Scheinwerfer, Schweller in Wagenfarbe lackiert und natürlich ein knackiger Flügel für den so wichtigen Druck auf die Hinterachse. Boden-

haftung ist eine lebensnotwendige Angelegenheit, vor allem bei Geschwindigkeiten jenseits der 300. Für noch mehr Speedfeeling wurden Getriebe und Motorsteuerung neu kalibriert, arbeiten noch direkter, noch schneller. Im Innenraum wird reichlich Alcantara verarbeitet, Schriftzüge sind auch machbar. Im Grunde ist der Bentayga Speed nun der feiste Bruder des Continental Speed.

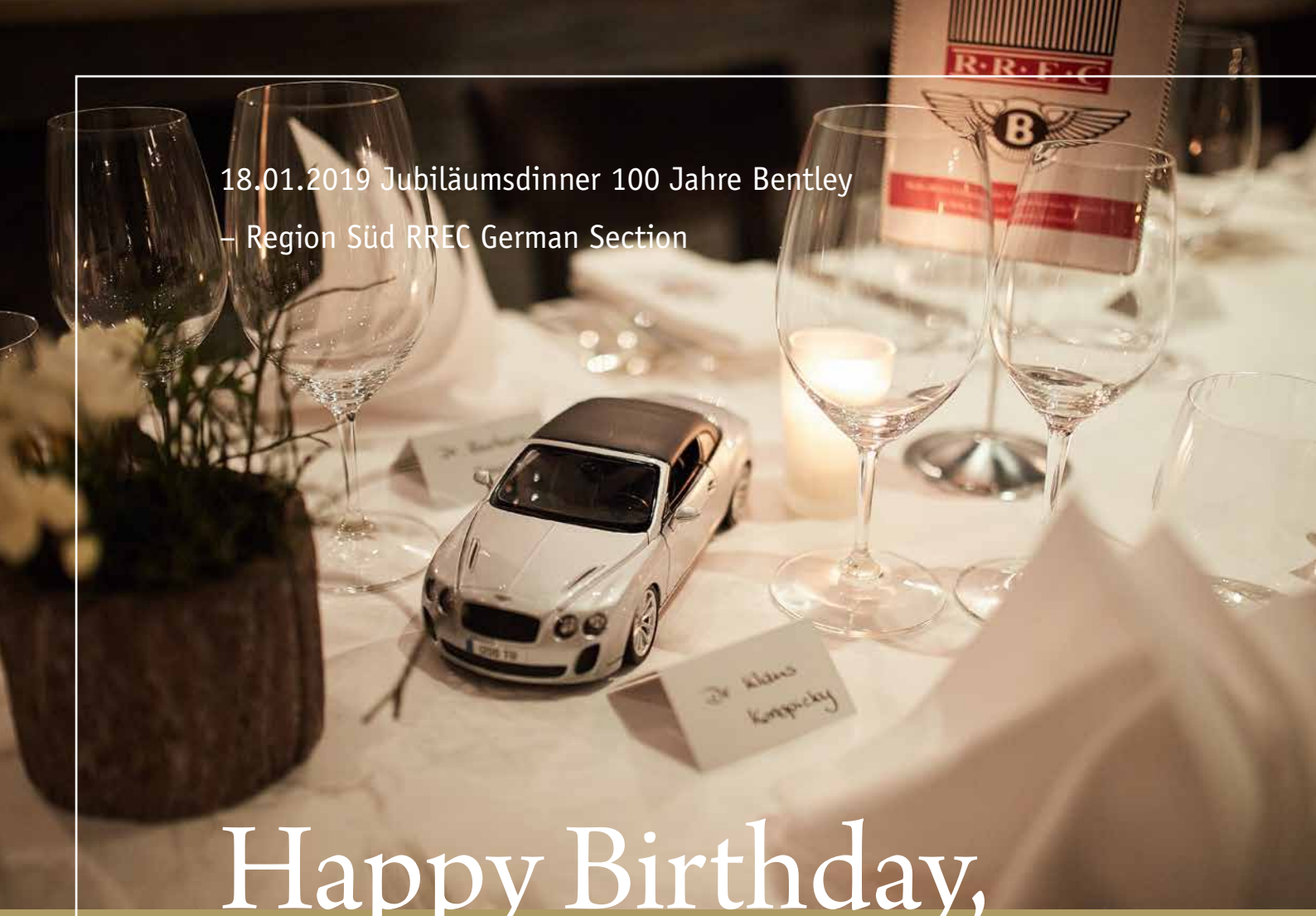
Offiziell vorgestellt wurde der schnelle SUV auf dem diesjährigen Genfer Autosalon. Bestellen kann man auch schon, wann geliefert wird, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

Und jetzt noch eine kurze Info zum Thema Cullinan. Wir werden den großen Rolls-Royce Mitte März ein paar Tage an der Cote D´Azur bewegen und im nächsten Heft eine entsprechende Geschichte abdrucken.

Text: Ralf Bernert
Fotos: Bentley Motors

ZUM VERGLEICH:

	Lamborghini Urus	Bentley Bentayga W12	Bentley Bentayga Speed
Motor:	V12	W12	W12
Leistung:	650 PS	608 PS	635 PS
Top Speed:	305 km/h	301 km/h	306 km/h
0-100 km/h:	3,6 s	4,1 s	3,9 s
Preis:	204.000,- Euro in Deutschland	208.488,- Euro in Deutschland	rund 260.000,- BP



18.01.2019 Jubiläumsdinner 100 Jahre Bentley – Region Süd RREC German Section

Happy Birthday, Bentley

Nachdem im Jahr 2019 das 100jährige Bestehen von Bentley anstand kontaktierte ich rechtzeitig unser wandelndes Rolls Royce und Bentley Lexikon Herrn Klaus-Josef Roßfeldt mit der Frage wann denn nun der exakte Geburtstag von Bentley sei. Lexikon ist deshalb der semantisch korrekte Begriff, da ein Vergleich mit Wikipedia keinesfalls die Präzision und Tiefe einer Recherche von Herrn Roßfeldt genügen würde. Innerhalb kürzester Zeit teilte er mir mit, dass es im Jahr 2019 mehrere wichtige 100jährige Jubiläen bei Bentley gibt. Jedoch als Geburtsdatum der Marke Bentley eigentlich nur der 18.01.1919 mit der Gründung und Eintragung im Handelsregister in Frage kommt. Dieser Termin ist ebenfalls durch die Gerichtsakten der Eintragung belegbar. Firmensitz zu diesem Zeitpunkt war die Conduit Street 16 in London. Die Produktion startete am 10. Juli 1919 in Cricklewood und bereits im November 1919 konnte auf der Olympia Show der noch nicht fahrbereite Prototyp des Bentley 3 Liter (Fahrgestell, Antrieb und Fahrwerk) vorgestellt werden.

Beste Laune!

Chairman mit First Lady

Rita und Bernd Müller-Brenner

Neumitglieder Martina und Tom Witzel

Angelika und Dr. Peter Wendelstein mit Kathrin Heigl

Christl und Tünn Ternes

Präsentation der Jubiläums Torte

W.O. Bentley konnte vor der Firmengründung von Bentley Motors genügend Erfahrung und Selbstvertrauen sammeln u.a. durch die Konstruktion von 9zylindrigen Stern-Flugzeugmotoren, die sogar in einem späteren Entwicklungsstadium als „rotary engine" in die Geschichte eingingen. Einzigartig daher, weil hier die Zylinder um die Rotationsachse rotierten. Ein wirklich unglaublich technisch höchst aufwendiges Meisterwerk der Ingenieurskunst.

Die Jubiläumsveranstaltung fand in den exklusiven private Dining Räumen von Käfer München in der Prinzregentenstraße statt. Als Dress Code waren die Herren in „Black Tie" und die Damen in Abendgarderobe bzw. Cocktailkleid erschienen, damit wir dem Jubiläum den adäquaten Rahmen geben und den Abend angemessen zelebrieren konnten. Meiner Einladung folgten 14 Mitglieder des RREC der Region Süd und deren Partnerinnen bzw. Partner, so dass wir insgesamt 27 Personen waren.

Der Kir Royal schmeckt

Die Zeit beim Stehempfang und Dinner verging wie im Fluge und wir genossen ein traumhaftes Dinner mit einer Vorspeise von Feldsalat mit Pistazien-Ziegenkäse, Kumquats und Preiselbeerdressing. Als Hauptgang wurde ein Fassone Kalbsrücken am Stück gebraten mit Wintergemüse, Selleriemousseline und Trüffeljus gereicht oder wahlweise ein Seesaibling mit Flower Sprouts, Pastinake, Haselnuss-Blinis und Champagner Buttersauce. Die Nachspeise bildeten Chilenische Herzkirschen im Beaujolais Sud und Sauerrahm-Eis.

Unser Chairman Dr. Klaus Konopizky steuerte eine Bentley Jubiläumstorte bei und die Teilnehmer bekamen zusätzlich als Präsent eine bedruckte Jubiläums-Stoffserviette mit nach hause.

Wir freuen uns schon auf die nächsten Feierlichkeiten in diesem Rahmen.

Mein besonderer Dank gilt den Spendern und Teilnehmern an dieser Veranstaltung und selbstverständlich Herrn Roßfeldt für die Recherche.

Text: Thomas Heigl
Fotos: Adrian Beck und Thomas Heigl

Claudia Niesen-Thuss, Kathrin Heigl und Viktoria Erhardt

Die Bentley Boys

Dr. Peter Wendelstein mit Thomas Heigl

Eva und Dr. Fritz Neidhart

Claudia und Jörg Thuss

Heidemarie und Peter G. von Brühl

Angelika und Dr. Peter Wendelstein

Jorun und Prof. Dr. Martin Illner

Karin und Dr. Ralf Lossack

Neumitglieder Viktoria und Jan Erhardt

Petra und Helmut Eichhorn

Kathrin und Thomas Heigl

Bingen-Grolsheim, 19. Januar 2019

Bentley-Birthday Dinner

Traditionell treffen wir uns in der Sektion Mitte immer im Januar eines Jahres zum Neujahrslunch. In diesem Jahr gab es die Möglichkeit dieses Neujahrstreffen mit dem Jubiläum der Gründung der Marke Bentley im Jahre 1919 zu verbinden. Klaus-Josef Roßfeld hatte herausgefunden, dass am 18. Januar 1919 die Firma Bentley offiziell in die Handelsregister eingetragen wurde. Dies war der Anlass unser Neujahrstreffen genau zu diesem Termin abzuhalten.

Zur Begrüßung ein besonderer Song über die Lausprecher: „The Spirit never dies."

The spirit never dies (That's the Bentley)

There are no rules, not two the same
It suits your taste, inspiring aim
So you are guided by the wing
Extraordinary thing

It's not a dream, it is just real
you can believe this sporty feel
all the record breaking feats
lifestyle, passion, coolness leads

The spirit does still live on
The vision burns bright, the dream moves on
Sportly large and gently, embodied passion
That's the Bentley

The spirit never dies

The philosophy is still
something you can really feel
Owen's vision burning bright
like an always glowing light

Beautiful and elegant
leaving traces in the sand
style and passion's always mild
if you want it, you get wild

The spirit does still live on
The vision burns bright, the dream moves on
Sportly large and gently, embodied passion
That's the Bentley

The spirit never dies

Some like the power
some like the sound
some love slow gliding
some just drive around

That's the Bentley!

https://www.youtube.com/watch?v=9QPmnj_sRZ4

Der Song wurde 2010 von Günter Bozem getextet und von der Gruppe „BRAZIL" komponiert und gespielt.

Karl Muths Azure und S2 Continental DHC auf dem roten Teppich im Foyer des Classicbid Centers in Grolsheim bei Bingen am Rhein.

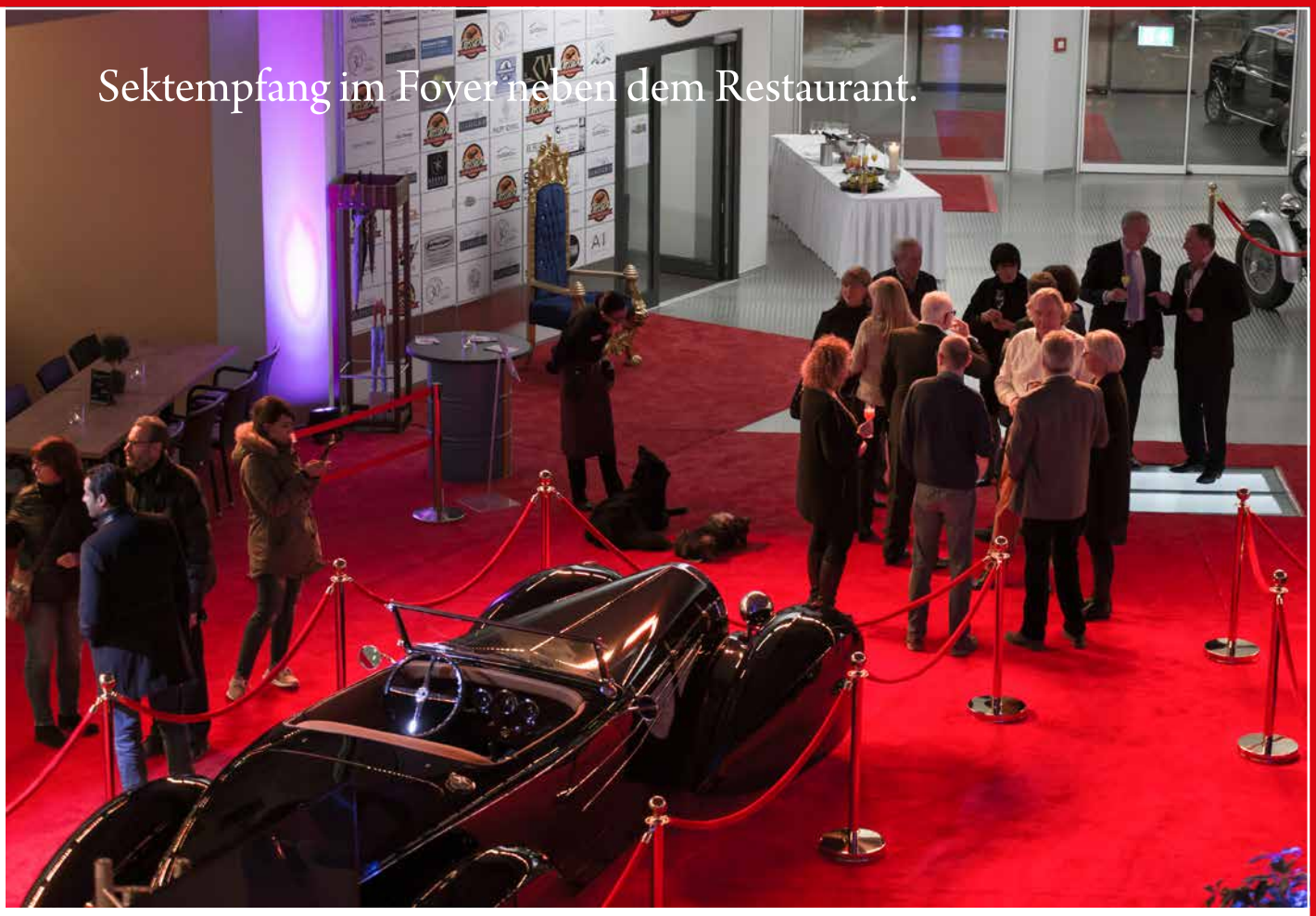
Daraus entwickelte sich dann die Idee, ein Bentley Dinner zu organisieren. Diese Idee wurde dann in hervorragender Weise von unserem Club Mitglied Karl Muth und seiner Mitarbeiterin Lisa van Bommel im Restaurant ClassicX in Bingen-Grolsheim umgesetzt.

Es wurde ein Menü recherchiert ausgesucht, das schon 1927 gereicht wurde. Daraus wurde die „Menükarte zum Grand Prix du Siecle“ mit unserem Club Logo.

Mit Zitaten aus diesem Jahr. Das Menü ist angelehnt an eine Siegesfeier in London nach einem Bentley-Sieg 1927 in Le Mans. Dazu gehörte auch ein ganz besonderer Cocktail. Der Trinkspruch lautete: „Auf eine Lady die jetzt hier sein sollte.“ Dieser zierte die Rückseite der Menükarte.

Gruppenfoto der Teilnehmer vor den beiden Bentley Cabriolets.

Sektempfang im Foyer neben dem Restaurant.



Herzliches Willkommen: Michael Ebinger umarmt Gastgeber Karl Muth. Beide sind Gründungsmitglieder der deutschen Sektion und kennen sich seit bald 45 Jahren.

Drei runde Tische warten auf die Gäste, die einen rundum gelungenen Abend genießen durften!

Eingedenk der Tatsache, das Bentley die längste Zeit über zur Rolls-Royce gehörte „verirrte“ sich auch eine Corniche nach Grolsheim: Gerd und Petra Steimer ließen es sich nicht nehmen, bei winterlichem Wetter im Cabrio, sorry – Drophead Coupé, zu erscheinen!

Durften einen ausgezeichneten Service genießen: Michael Berendes, Karin Schlett-Kopp, Petra Eichhorn und Heike Berendes, im Vordergrund Marcel Schwab und Michael Ebinger.

Ein exquisites 3-Gänge-Menü, speziell für den RREC kreiert. Vorspeise: Seezungenröllchen mit Hummersoße auf Blattspinat.

Past Chairmen´s table: (v.l.) Helmut Eichhorn, Edi Kopp und Michael Berendes.

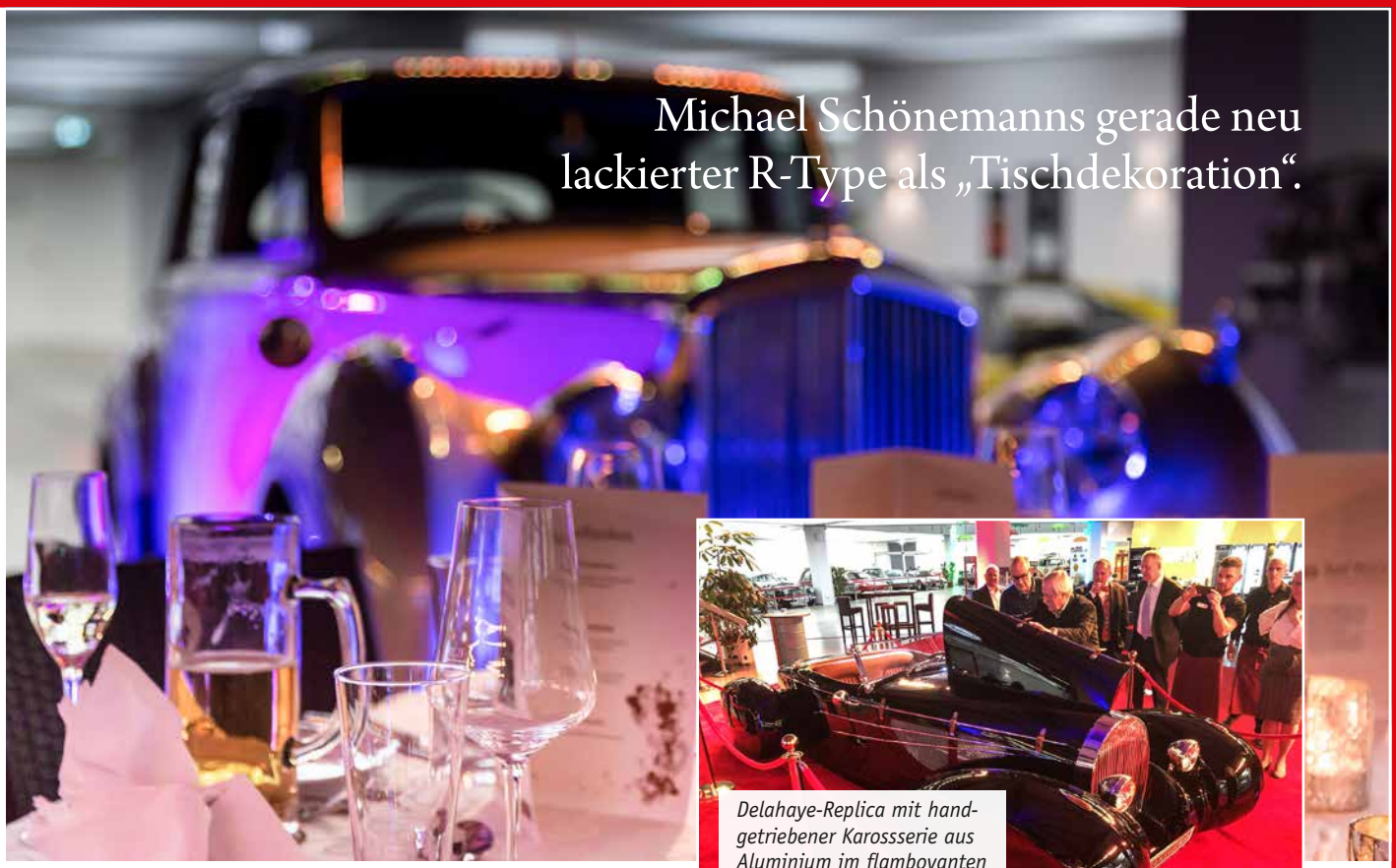
Kein Foto vom Hauptgang, aber das Dessert war noch sehenswerter und genauso lecker wie das ganze Menü.

Hier wird „gearbeitet“: Diskussion mit Gebietsleiter Thomas Parpart über Ausflugs- und sonstige Termine der Sektion Mitte 2019.

Marcel Schwab im S2 DHC mit Michael Ebinger und Karl Muth.

Die Arbeit war erfolgreich, wie man sieht.

Blickfang im Foyer war (neben den Bentley natürlich!) eine brandneue Delahaye-Replica. Im Hintergrund (v.l.n.r.): Norbert Andrup, Michael Schönemann, Karl Muth, Joachim Becker (verdeckt), Gerd Steimer, Thomas Parpart und Marcel Schwab.



Michael Schönemanns gerade neu lackierter R-Type als „Tischdekoration“.

Delahaye-Replica mit handgetriebener Karossserie aus Aluminium im flamboyanten Figoni et Falaschi-Stil der späten 30er Jahre.

Nicht nur die Menükarte, sondern der ganze Abend war wunderbar inszeniert. Es waren Fahrzeuge in einer bestimmten Beleuchtung zu sehen. Ebenso wurden die beiden Club-Fahrzeuge, die trotz des kalten Wetters angereist waren, in diese Inszenierung aufgenommen und beleuchtet. Das Thema Bentley wurde auf verschiedenen Monitoren, die die Esstische umrahmten, aufgegriffen. Sie zeigten aktuelle und historische Videos die uns den ganzen Abend begleiteten.

Und nicht nur die Dekoration war einzigartig, sondern auch das Menü gelang in ganz besonderer Weise. Es schmeckte allen Beteiligten vorzüglich. Da war ein großes Kompliment an den Koch fällig, dass wir gerne persönlich überbrachten.

Ganz großer Dank an Karl Muth und sein Team, die uns nicht nur hervorragend bewirtet haben sondern auch die sehr schönen Fotos zur Verfügung stellten. Ein besonderer Dank ist an Lisa van Bommel zu richten, die das Ganze perfekt organisiert hat und mit viel Liebe im Detail tätig war. Angefangen bei der gesamten Gestaltung, der Videos, der Menükarten und vor allem der Realisierung der Menüfolge.

Text: Norbert Andrup und Thomas Parpart
Fotos: Mediabid

Wie immer die perfekten Gastgeber: Karl und Ursula Muth.

Gästestimmen

MORE THAN EXPECTED!!!

Bentley Jubiläums-Diner bei Classicbid

Nachdem wir schon am Freitagabend an einem absolut stimmungsvollen „100 Jahre Bentley“-Dinner bei Käfer`s in München teilnehmen durften (chapeau an die Veranstalter), hatten wir – und ganz sicher ebenso alle Teilnehmer – auch am Samstag abend in Grolsheim die Ehre und das Vergnügen einen wunderbaren Abend zu erleben.

Die „RREC-Insellösung“ inmitten der Classic-Bid-Fahrzeuge sowie einiger persönlichen RR & Bentley-Exponate von Familie Muth war eine gelungene „event im event“-Idee, mit der keiner der Besucher gerechnet hatte.

Auch gänzlich unerwartet war die überragende Restaurantleistung resultierend in dem hohen Niveau des aufmerksamen Services, der Sterne-Qualität des Menüs sowie der Getränke. Zu keiner Zeit kam der Gedanke auf, sich in einem „Autohaus“ aufzuhalten.

Gleichzeitig bestand natürlich die Möglichkeit als Teil der Veranstaltung zwischen vielen interessanten Fahrzeugen lustwandeln zu können – ebenfalls unique!!

Mit Edi Kopp und Gattin Karin haben wir dann am Sonntag das RREC-Wochenende mit einem Besuch beim Kopp`schen Winzer ausklingen lassen.

Liebe Familie Muth, lieber Thomas, herzlichen Dank für das „unbezahlbare“ Erlebnis

Petra & Helmut Eichhorn

Sektion Süd-West am 19.01.2019

Auftakttreffen im Rappenhof

Es ist mittlerweile Tradition geworden das erste Sektions-Treffen im Jahr, im Rappenhof abzuhalten, so auch dieses Jahr.

Es war ein wunderschön sonniger trockener Januar Tag, ... richtiges Oldtimerwetter, ... eigentlich!! Da sich aber wohl die Meisten unserer Schätzchen in dieser Jahreszeit Im Winterschlaf, unter einer flauschigen Decke befinden, war es nur allzu verständlich, dass die Teilnehmer mit den Alltagswagen angereist sind.

Die gute Erreichbarkeit, direkt am Autobahnkreuz Weinsberg bei Heilbronn, gepaart mit guten Parkmöglichkeiten und natürlich die gute schwäbische Küche nahmen 20 Clubfreunde zum Anlass, im Wintergarten des Restaurants zusammen einen schönen Nachmittag zu verbringen.

Wie immer mit dabei trotz über 200 km Anreise unsere treuen Clubfreunde Holger und Josiane Giebeler! Ebenso Guido Mehl sowie Helmut und Petra Eichhorn aus Franken um nur ein paar Weitgereiste zu nennen.

Das nächste Treffen im Rappenhof wird am Sonntag den 25.08.2019 ab 12.30 Uhr stattfinden! Bedingt durch die Jahreszeit dann gerne mit Rolls-Royce oder Bentley Fahrzeugen.

Bis dahin
Euer Oliver O`Keefe

Drinnen – lange Tafel, draußen-Bilderbuchwetter

Überall angeregte Gespräche

Wir wissen nicht, wovon Sie in diesem Frühjahr träumen ...

...aber wir wissen, wie Ihr Immobilienverkauf ein wahrer Erfolg wird. Dies ist zum einen der umfassenden Markt- und Fachkenntnis unserer erfahrenen Experten zu verdanken. Zum anderen profitieren Sie neben dem Zugang zu zahlreichen potenziellen Käufern von unserem professionellen Rundum-Service. Von der Entwicklung einer gezielten Verkaufsstrategie bis zum notariellen Vertragsabschluss übernehmen wir sämtliche Vermarktungsaktivitäten für Sie – damit Sie sich ganz entspannt auf den Frühling und eine erfolgreiche Übergabe freuen können. Kontaktieren Sie uns, wir beraten Sie gern!

ENGEL & VÖLKERS Stuttgart-Feuerbach · Stuttgart-Nord Immobilien e.K.
Lizenzpartner der Engel & Völkers Residential GmbH
Klagenfurter Strasse 52 · 70469 Stuttgart
Tel. +49-(0)711–814 77 10 · Thilo.Preller@engelvoelkers.com
www.engelvoelkers.com/feuerbach

ENGEL & VÖLKERS

Horch BK, Bj. 1935

Derby Bentley, Bj. 1934

Ein Vergleich

Horch versus Derby Bentley

Es mag etwas verwundern, dass der Präsident des HORCH Club über einen Bentley schreibt. Doch nach dem Motto: Andere Mütter haben auch hübsche Töchter sei ein Blick, oder auch etwas mehr schon erlaubt. Wir haben unseren Bentley seit 2012 und einiges mit ihm erlebt. Da er nicht restauriert war, sollte er auch nicht sein, denn das wollte ich selber machen, waren doch einige Dinge nicht zufriedenstellend. Es gab reichlich Motorölverlust am hinteren Kurbelwellenlager und an der Welle für den Wasserpumpenantrieb. Hinzu kam ein sehr abenteuerlicher Kabelbaum der mehr aus Reparaturstellen bestand als aus durchgehenden Kabeln. Doch der direkte Anlass zur Restauration war ein Motorschaden im Herbst 2015. Ich war mit einem Freund unterwegs, als plötzlich der Motor ausging und nicht mehr zu starten war. Es kam schnell heraus, dass die Nockenwelle sich nicht mehr drehte. Da ich noch mit der Restauration unseres Horch Cabrios beschäftigt war, musste der Bentley bis Herbst 2017 warten, dass ich mit einer Vollrestauration beginnen konnte. Nachdem ich zwei Horchs mehr oder minder bis auf die letzte Schraube zerlegt und auch wieder zusammen bekommen habe, ist man etwas mit der Horch Konstruktionsphilosophie vertraut und vergleicht sie mit der des Bentley.

Vorab ein Vergleich der wesentlichen technischen Daten:

	Horch BK	Derby Bentley
BAUJAHR	1935	1934
MOTOR	V8	6 Zyl. Reihe
HUBRAUM	3,5 l	3,5 l
LEISTUNG	75 PS	114 PS
GEWICHT (von mir gewogen)	1900 kg	1540 kg
LÄNGE (Stoßstange – Stoßstange)	4910 mm	4410 mm

Differential für Bremsseilausgleich 3

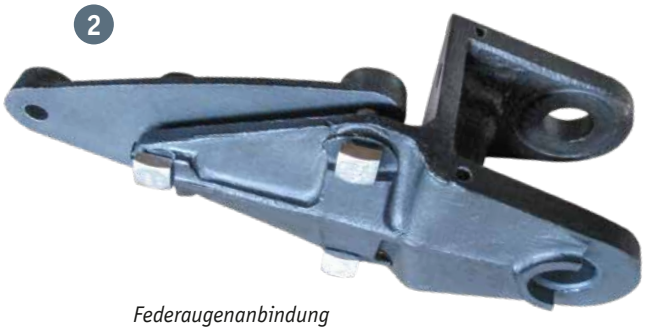
Die Philosophie von Horch ist uns ja allen bekannt, gediegen, zuverlässig und gebaut für die Ewigkeit und daher immer noch etwas massiver. Beim Bentley war und ist die Zuverlässigkeit wichtig doch wollte man mit dem ersten Bentley unter Rolls Royce auch eine Serienlimousine bauen die 100 Meilen pro Stunde fuhr, was auch mit einigen Tricks erreicht wurde. Daher kann man nicht einen Vergleich 1:1 ziehen, doch interessant ist ein Vergleich zu einigen Punkten schon.

Rahmen

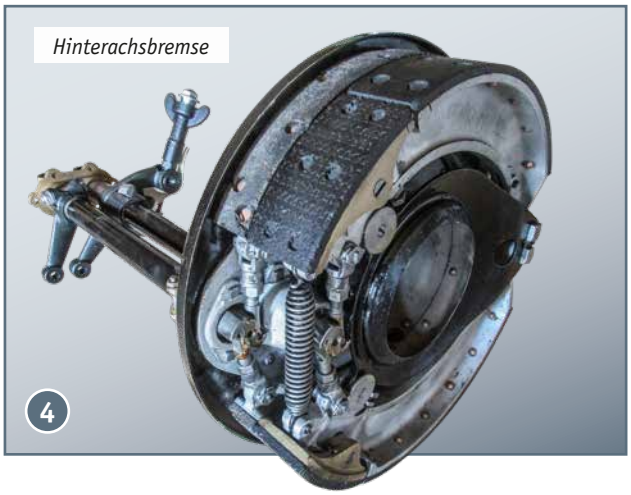
Beide Fahrzeuge haben ein C Profil. Die Maße im Vergleich: Horch, Höhe 175 mm, Breite 50 mm Materialstärke 5 mm wobei das C Profil innen noch mit einem Blech verschlossen ist. Bentley, Höhe und Breite sind mit den Maßen vom Horch identisch jedoch ist die Materialstärke nur 3 mm und das Profil ist offen. Durch die geringe Wandstärke ist es notwendig in den Krafteinleitungspunkten großflächige und aufwendige Verstärkungen anzuflanschen wie auf den Bildern 1 und 2 für die Federbefestigung zu sehen ist. Beim Horch sind die Anbauteile direkte an den Rahmen verschraubt.

Flansch-Anbindung Federauge 1

2



Federaugenanbindung mit innerer Platte



Hinterachsbremse 4

Bremsen

Der Horch hat ein hydraulisches Bremssystem welches relativ simpel aufgebaut ist und für die damalige Zeit sicherlich sehr modern war. Beim Bentley gab es noch eine Kraftübertragung per Seilzug. Man mag denken, sehr rückständig, doch weit gefehlt. Zum Ausgleich der unterschiedlichen Bremskräfte links und rechts wurden drei Differentiale (Bild 3) verbaut die bewirkten, dass die Zugkräfte sich immer gleich auf die beiden Seiten verteilten. Verbunden mit einer mechanischen Bremskraftverstärkung, durch einen Getriebeantrieb der beim Bremsen eingekuppelt wird, bekommt man alle vier Räder zum Blockieren. Sehr wirksam aber mit einem sehr hohen mechanischen Aufwand, sehr ingeniös. Hinzu kommt, dass die Lagerpunkte der Bremsmechanik alle mittels der Zentralschmierung geölt werden. Eine weitere Besonderheit ist auch, dass Haupt- und Handbremse unterschiedliche Bremsbacken an der Hinterachse haben. Gleichfalls ein erhöhter Aufwand an die Mechanik in der Bremstrommel. Auf dem Bild 4 ist die Mechanik zu erkennen. Die Flügelmutter dient zum Einstellen der Bremse was sehr leicht geht. Durch die beiden Wellen wird auch Öl in die Lagerpunkte der Bremse geleitet, Zuführung über die Messingbuchse links auf dem Bild 4. In der Betriebsanleitung wird extra darauf hingewiesen die Ölablauföffnungen an der Bremsplatte zu säubern, damit das reichlich vorhandene Öl ablaufen kann und nicht die Bremswirkung mindert.

Werkstoffe

Bei unserem BK kommt relativ dickes Blech, massive Holzrahmen und Messing für die Beschlagteile zum Einsatz. Die Schrauben waren größtenteils aus blankem Stahl gefertigt und wo nicht durch Öl geschützt doch deutlich korrodiert. Unser Bentley

hat eine Aluminium Karosserie die gleichfalls von einem Holzgestell getragen wird. Das Holzgestell und besonders die Türaufbauten sind jedoch sehr filigran gestaltet und so stehen bei fast allen Fahrzeugen die unteren Türecken ca. 1 cm gegenüber der Karosserie hervor. Das ist auch nicht durch entsprechende Zugstreben, wie beim Horch, abzustellen. Innovativ waren die Schrauben, sie sind aus nickellegiertem Stahl mit Vierkantkopf und im Zusammenspiel mit dem reichlich vorhandenen Öl der Zentralschmierung fast immer sehr leicht zu lösen. Wo immer möglich sind an den Bauteilen Abflachungen für die Vierkantschraube angebracht wodurch ein Verdrehen beim Lösen oder Festziehen nicht möglich ist. Sehr schön auf den Bildern 1 und 2 für die Federaufhängung zu sehen.

Sehr „ingeniös“

Unser Horch hat eine Zweifadenlampe (erfunden von Osram 1925) für den Hauptscheinwerfer. Ich hatte mir zuvor nie Gedanken darüber gemacht dass man auch auf eine andere Methode das Abblendlicht einschalten kann. Der Bentley hat mir eine andere, höchst ingeniöse Methode gezeigt. Der Reflektor Spiegel im Hauptscheinwerfer wird mittels eines elektrisch geschalteten Magneten etwas geneigt. Das war sicherlich vor 1925 die gängige Methode wobei es auch mechanische Verstell Mechanismen gab. Doch die Art wie der Magnet geschaltet wird hat schon etwas Besonderes. Über einen Drehknopf am Lenkrad wird in der Lenksäule eine Welle verdreht die über zwei Hebelchen den am Rahmen befestigten Schalter betätigen der dann die Magneten im Scheinwerfer aktiviert. Da lobe ich mir doch den Fußschalter in unserem BK. Warum so einfach wenn es auch sehr ingeniös geht mögen sich die Bentley Konstrukteure wohl gedacht haben.

Lüfterantrieb Horch

Lüfterantrieb

Bei dem 830 BK sind die beiden Lüfter Flügel an die Keilriemenscheibe angeschraubt und der Keilriemen wird über die einseitig geteilte Scheibe durch verdrehen gespannt. Sicherlich keine sehr gelungene Lösung doch es geht mit etwas Geschick recht gut. Die gesamte Einheit besteht aus 5 Bauteilen, 4 Schrauben und 4 Muttern und es wird gleichzeitig die Lichtmaschine mit angetrieben (Bild 5). Das wäre einem Bentley Konstrukteur zu simpel. Er bringt es auf 15 Bauteile, 19 Schrauben, 17 Muttern, 16 Nieten und einen Öler (Bild 6).

Bedenkt man nun, dass diese Einheit nur den Lüfter mit Spannvorrichtung ergibt und der Antrieb der Lichtmaschine noch separat erfolgt, wird einem klar warum der Horch für absolute Robustheit und Zuverlässigkeit steht. Nach dem Motto: was nicht da ist kann auch nicht defekt werden ist der Horch halt immer einsatzbereit. Aber es ist schon begeisternd, man legt den Keilriemen sehr lose auf und dreht an der Stellschraube und der Riemen spannt sich wunderbar. Es hat halt alles seinen Preis bzw. Aufwand.

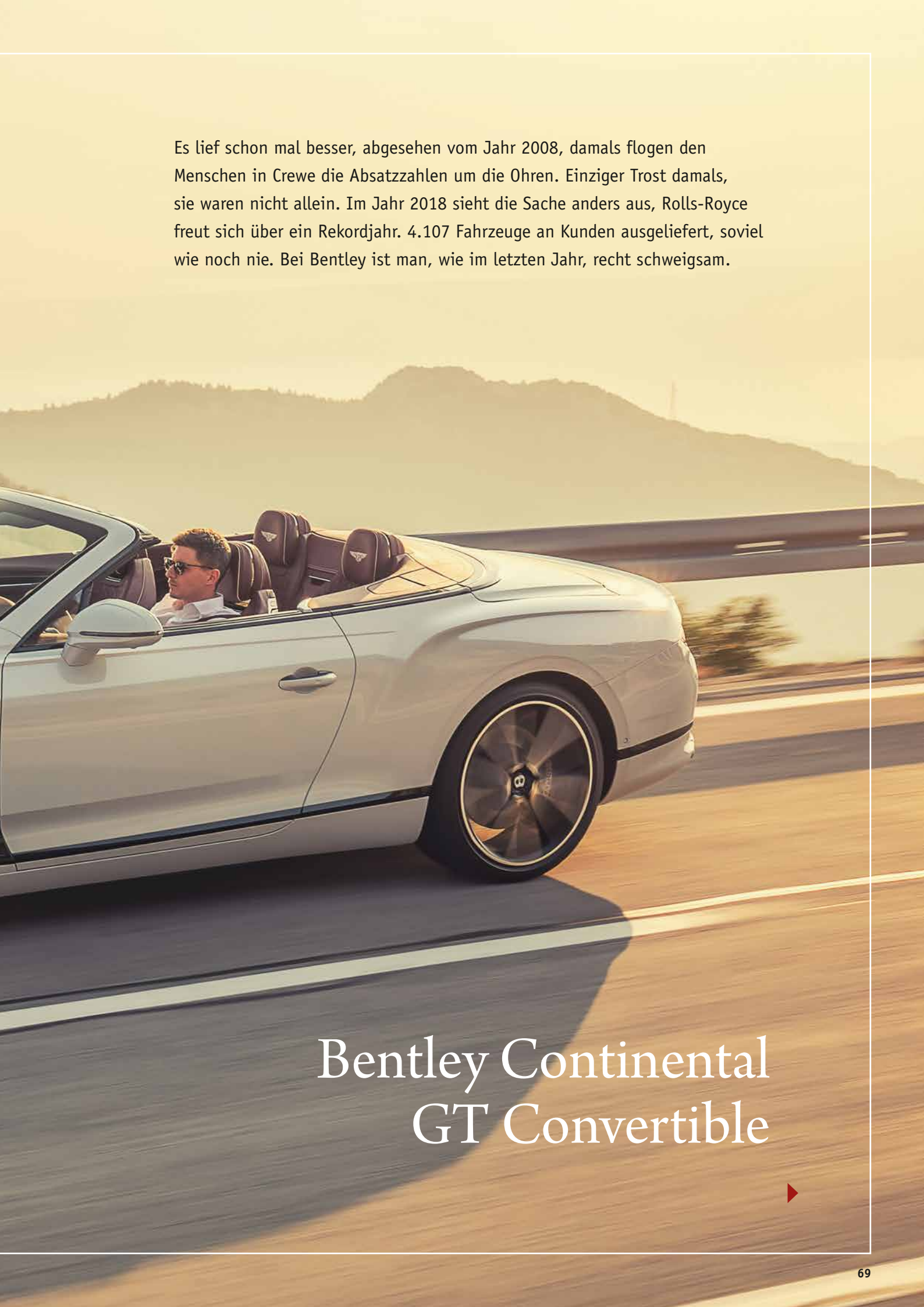
Fazit

Diese Beispiele mögen einen kleinen Einblick in die unterschiedliche Konstruktionsphilosophie von Horch und Bentley geben. Ich habe mich hier auf einige Punkte beschränkt und werde hoffentlich dazu kommen über einen Motorenvergleich einen gesonderten Bericht zu erstellen, auch äußerst interessant. Werde ich nun gefragt welches ist unser bevorzugtes Fahrzeug gibt meine Frau eine sehr schöne Antwort: Würden Sie eines ihrer drei Kinder bevorzugen oder zurücksetzen? Sicherlich ist unser Horch BK Cabrio derzeit sehr viel bewegt worden. Wir haben nach der Restauration nun ca. 6000 Kilometer pannenfrei gefahren und das Auto fährt sich sehr leicht und auch recht schnell (bezogen auf unseren BL) Unser BL ist unser Familienbus (7 Sitze) und wir wollen darauf auch keinesfalls verzichten. Unser Bentley ist eine recht zügig fahrende Reiselimousine und wir sind gespannt wie es nach der Restauration ohne die Kleckereien und andern Unpässlichkeiten sich mit ihm fahren lässt. Das Bild auf Seite 64 zeigt den Bentley vor der Restauration. Sieht schon recht gut aus, doch Bilder geben die volle Wahrheit nicht wieder und geben schon gar keinen Einblick in die Technik und Elektrik.

Text und Fotos: Klaus Kramer

Die Bentley Bilanz 2018

Es lief schon mal besser, abgesehen vom Jahr 2008, damals flogen den Menschen in Crewe die Absatzzahlen um die Ohren. Einziger Trost damals, sie waren nicht allein. Im Jahr 2018 sieht die Sache anders aus, Rolls-Royce freut sich über ein Rekordjahr. 4.107 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert, soviel wie noch nie. Bei Bentley ist man, wie im letzten Jahr, recht schweigsam.



Bentley Continental GT Convertible

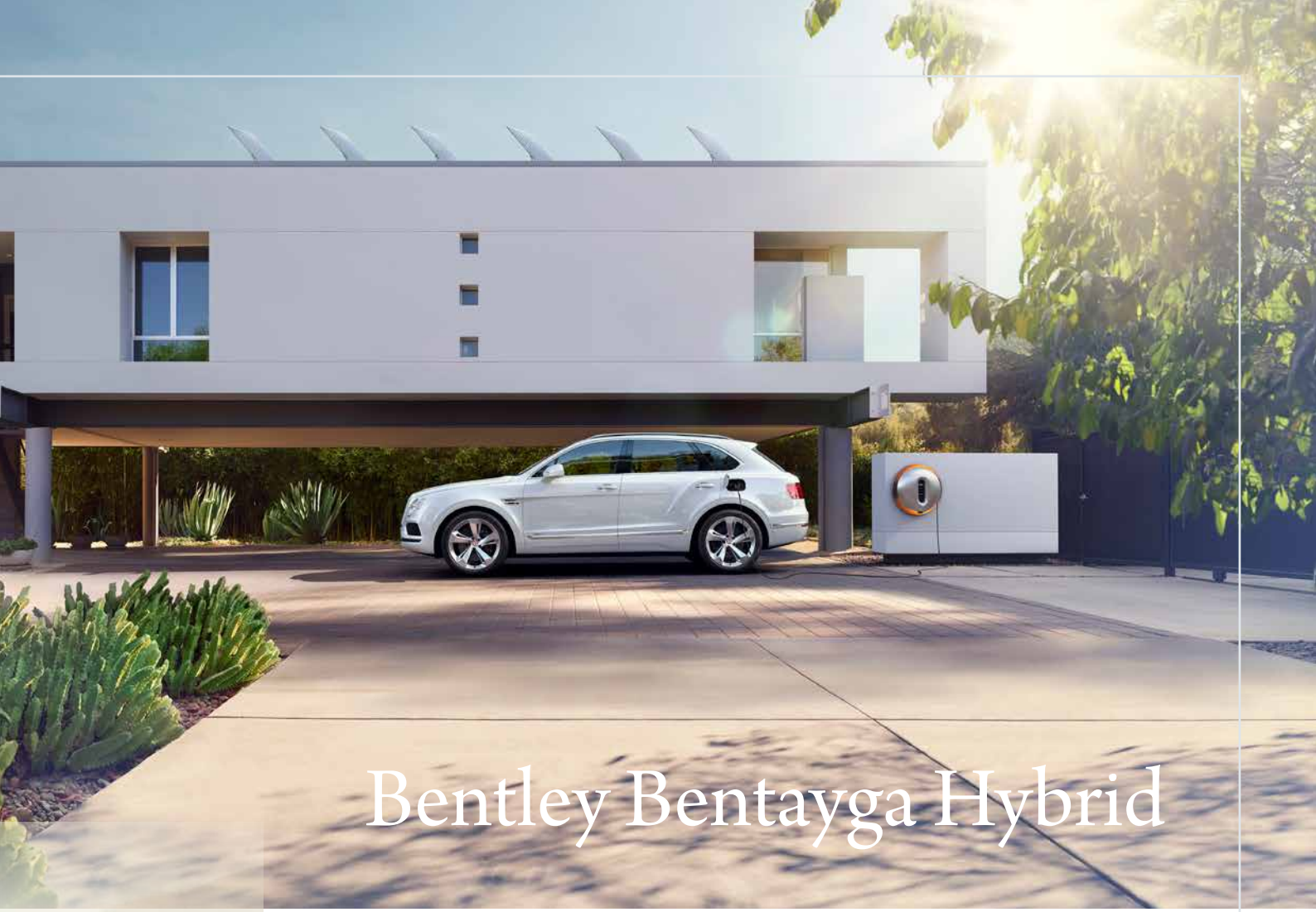
Einen Rekord wird man für das letzte Jahre sicher nicht melden, man wird eher über Herausforderungen sprechen wollen. Wenn überhaupt. Drei oder vier Themen werden bei der Frage nach dem Geschäft immer wieder genannt. Brexit, Diesel, Abgasmessung und US-China-Handelsstreit. Allen vier Begriffen ist gemein, dass sie sich auf einen relativ kleinen Hersteller wie Bentley doch recht nachhaltig auswirken können.

Der Brexit steht derzeit für Ungewissheit und die damit einher gehende Zurückhaltung der Kundschaft.

Beim Thema Diesel wissen wir, dass der Selbstzünder im SUV seit Herbst 2018 nur noch in ein paar Märkten angeboten wird. In Europa nicht mehr und das drückt den Ansatz spürbar.

Das neue Verfahren zur Abgasmessung hat so ziemlich jeden Hersteller in Wallung versetzt. Prüfstände wurden zur Mangelware erklärt, die Markteinführung des neuen Continental geriet zum peinlichen Fiasko. Kunden mussten weit länger warten als gewohnt. Und dann erklären sich China und die USA gegenseitig den Handelskrieg. Zölle werden in ungeahnte Höhen getrieben, in China legt der Erfolg für Bentley eine Pause ein.

Bentley Continental GT3



Bentley Bentayga Hybrid

Zählt man diese vier Punkte zusammen, dann liegt auf der Hand, dass Bentley im Jahr 2018 keine Rekorde eingefahren hat. Laut Handelsblatt soll die VW-Tochter im vergangenen Jahr einen Verlust von rund 250 Millionen Euro verbucht haben. Adrian Hallmark, seit Oktober CEO von Bentley Motors freut sich sicher, dass Continental Coupé und Continental Convertible nun auf dem Markt sind. Aber die echte Herausforderung wartet noch. Das Thema lautet Elektrifizierung und da reicht es sicher nicht aus, mit Technik aus Ingolstadt auf den Markt zu gehen. Die Infrastruktur muss stimmen und die kostet enorm viel Geld.

Bis wir dann im laufe des Jahres konkrete Zahlen bekommen, soll ein Fragezeichen unsere Liste komplettieren. Und vielleicht dürfen wir auch bald den neuen Continental einem Test unterziehen.

Text: Ralf Bernert
Fotos: Bentley Motors

Hier noch die Gesamtzahlen an Auslieferungen der letzten Jahre:

2010:	4.804	2015:	10.100
2011:	7.402	2016:	11.023
2012:	8.510	2017:	11.089
2013:	10.120	2018:	?
2014:	11.020		

Adrian Hallmark

Bilanz aus Goodwood

Es geht bergauf und darüber freut man sich natürlich in Goodwood und München. Historisch nennt man dieses Ergebnis. In 115 Jahren seit der Gründung wurden noch nie so viele Rolls-Royce verkauft. Und das, trotz des neuen Verbrauchsmess-Verfahren, das bei den Auslieferungen schon für Unmut bei der Kundschaft sorgte.

Zum Vergleich hier zunächst die absoluten Absatzzahlen der letzten Jahre:

2010:	2.711
2011:	3.538
2012:	3.575
2013:	3.630
2014:	4.063
2015:	3.785
2016:	4.011
2017:	3.362
2018:	4.107

Rolls-Royce Cullinan

Rolls-Royce Phantom VIII

Wie schön, dass man in München oder Goodwood das Thema Diesel in die unterste Schublade gesteckt hatte. Ein Blick nach Crewe reicht heute aus, um diese unternehmerische Schussfahrt vorn vorn herein auszuschliessen. Auch wenn der Cullinan, als einziger Kandidat für einen Selbstzünder unter der Haube, noch ein zartes Pflänzchen am Markt ist. Ob der gewaltige Edelstein auf Rädern die Erwartungen der Geschäftsleitung und der Händler erfüllt hat, wissen wir nicht. Rolls-Royce Motorcars ist, wie immer, gesprächig wie die Spirit of Ecstasy. Erste Kunden sollen den Riesen an Weihnachten auf der Terrasse ihren Lieben gezeigt haben.

Der Phantom wird als Wachstumstreiber besonders gelobt. Offenbar haben die Unterschiede zwischen VII und VIII die Kundschaft überzeugt. Und wir warten voller Spannung auf ein Coupé und ein Cabriolet. Die Familie ist noch nicht vollständig. Auch deshalb ist die Zahl 4.107 eine gute Zahl. Den Brexit und seine Welle an Befürchtungen haben wir nicht vergessen. Und das Gezänk zwischen USA und China auch nicht. Offenbar haben Kunden in China und den USA keine Probleme mit britischem Luxus, solange Rolls-Royce auf der Haube steht.

Was sagt Torsten Müller-Ötvös zu den Zahlen? „2018 war ein Rekordjahr für Rolls-Royce. Wir sind weltweit in allen Regionen gewachsen. Der Stammsitz von Rolls-Royce in Goodwood ist ein Maßstab für die Fertigung erstklassiger Luxusprodukte. Hier kreiert unser kompetentes und engagiertes Team die besten und gefragtesten Luxusautomobile der Welt für die anspruchsvollsten Kunden. 2018 haben wir Außergewöhnliches erreicht, und ich bin zuversichtlich, dass dies für uns alle Ansporn zu einem noch größeren Erfolg im Jahr 2019 ist.“

Torsten Müller-Ötvös mit Rolls-Royce Cullinan

Besonders erfreulich ist das Geschäft mit Spezialitäten. Rolls-Royce nennt es Bespoke und die Auftragsbücher sollen, laut Rolls-Royce Motorcars, bis zum Bersten gefüllt sein. Ganze Fahrzeuge wurden auf Kundenwunsch gestaltet und ausgestattet. Ein Beispiel ist die „Paradiso Collection", die anlässlich der Cullinan-Vorstellung in Pebble Beach 2018 vorgestellt wurde. In Goodwood hat man die magnetische Wirkung von besonderen Produkten in kleinen, limitierten Dosen sehr wohl verstanden. Wenn McLaren, Lamborghini oder Ferrari den „Kleinst-Serien-Hype" nutzen, weshalb dann nicht auch Rolls-Royce. Außerdem kann man mit solchen Specials das Herz des Sammlers und Jägers stimulieren.

All diese erfreulichen Nachrichten wirkten sich 2018 auch auf die Belegschaft aus. Man habe 200 neue Stellen geschaffen und besetzt, damit beschäftige man mehr als 2000 Menschen.

Für 2019 blicke man recht zuversichtlich nach vorn. Das Wort Brexit sucht man im Pressetext vergebens, auch das Thema Handelsstreit zwischen den USA und China wird nicht erwähnt. Dafür erreicht uns kurz vor Redaktionsschluss noch eine Kurznachricht. Die Gäste des Hotel Adlon in Berlin werden ab sofort mit einem Ghost chauffiert. Natürlich mit Coachline und Sternenhimmel.

Text: Ralf Bernert
Fotos: Rolls-Royce Motor Cars

Rolls-Royce „Paradiso Collection“

In Memoriam

Rupert Stuhlemmer

1937 – 2018

Rupert trat schon im Jahr nach Gründung der deutschen Sektion unserem Club bei und war damit seinerzeit unser 52. Mitglied. Als Architekt im damals geteilten Berlin gut beschäftigt fand er dennoch Zeit für seine Begeisterung neben dem Beruf der Geschichte des Berliner und mitteldeutschen Automobilbaus vor dem 2. Weltkrieg. Er hatte das Archiv der für Karosserieaufbauten bekannten Berliner Firma Erdmann & Rossi übernommen und veröffentliche auf Basis der darin enthaltenen Daten und einer Vielzahl von Recherchen 1979 „The Coachwork on Erdmann & Rossi" bei dem auch für Bücher über unsere Marken renommierten englischen Verlag Dalton Watson.

Die Beschäftigung mit den 30er Jahren führte dann in 1991 zur Herausgabe des Buches „Chrom, Lack und Leder" über die Automobile der UfA-Stars. Wer einen heute noch bekannten oder aber inzwischen vergessenen Filmstar dieser Zeit sucht, findet ihn mit seinem oder einem Auto hier wieder.

Unserem Club ging Rupert in den achtziger Jahren verloren, trat jedoch 2004 wieder bei, seinerzeit schon gesundheitlich nach einer sehr schweren Herzoperation beeinträchtigt. Sein 4¼ l Bentley DHC hatte er behalten und kurze Zeit später noch einen Mk VI erworben mit dem er auch zu Treffen kam, meist jedoch nur noch zu den regionalen.

Dem Hauptinteresse hinsichtlich der Autos folgend hatte er inzwischen die Wiederbegründung des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins mit vorangetrieben, der ursprünglich 1897 gegründet worden war und damit der älteste deutsche Automobilclub gewesen ist.

Trotz der gesundheitlichen Einschränkungen war es Rupert noch möglich, 2017 sein Buch über „Nobelkarosserien aus Berlin" heraus zu bringen. Hierin findet sich die ganze Bandbreite des Berliner Karosseriebaus wieder.

Sein Interesse hörte mit der Geschichte dieser Fahrzeuge bis zum Krieg nicht auf. Ihren Weg nach dem Krieg verfolgte er bis heute für eine Reihe von Fahrzeugen. Dadurch war es ihm möglich, eine Sammlung von Erdmann & Rossi-Autos 2013 in die Orangerie des Schloss Charlottenburg zu holen. Ein großartiger Rahmen für diese Fahrzeuge, darunter neben Bentleys auch der letzte in Deutschland karossierte Rolls Royce.

Rupert Stuhlemmer ist am 7. Dezember 2018 friedlich zu Hause eingeschlafen.
Wir gedenken seiner in Hochachtung. Unser herzliches Mitgefühl gilt seiner Frau Mimi.

Ein Großer der deutschen Oldtimerszene hat die Bühne verlassen.

Hans Rudolf Koch

RR-CORNICHE DHC – LINKSLENKER

Kaufpreis **69.000,- EUR**

Baujahr:	**1983 – SCA2D42A7DCX07052**
Zustand:	**sehr gut**
Meilen:	**64.000**
Standort:	**Hamburg**

Kontakt: Wilmut Grünewald | Tel. 040 - 86 28 60 | E-Mail: maria@gruenewald-home.com

Kleiner Marktplatz

ANZEIGEN

NEU!

Das RREC Damentuch

- 120 cm x 120 cm
- reine Seide

Foto: D. Tresenreiter

Zu erwerben bei Antje Zogbaum,
unter a.zogbaum@gmx.net oder postalisch:
Antje Zogbaum | Auf dem Rott 7 | 49328 Melle

Foto: Jochen Sunderbrink

www.rrec.de

Wir begrüßen unsere neuen Club-Mitglieder

Nikolas Albrecht | Fischen
Oliver Böhm | Berlin
Dr. Volker Geers | Herdecke
Andre Herchen | Münster
Erhardt Jahn | Berg
Prof. Dr. Michael Junker | Düsseldorf
Dr. Rudolf King | Altenstadt
Claus Merk | Nürnberg
Klaus Nerge | Minden
Andreas Schmitt | Neunkirchen Seelscheid
Oliver Zimmermann | Berlin

Club-Jubiläen *(Januar – März)*

Hans-Georg Schneider	25 Jahre
Edi Kopp	10 Jahre
Johannes A. Kuhn	10 Jahre
Manfred Schiller	10 Jahre
Ingo Winterstein	10 Jahre

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 Antje Zogbaum
Auf dem Rott 7 | 49328 Melle

Redaktion:
Ralf Bernert (V.i.S.d. §55 R.SpV)
Telefon 040-41305473
Antje Zogbaum
Telefon 0172-5234685
redaktion.clubmagazin@rrec.de

Anzeigen- und Artikelannahme:
Antje Zogbaum
E-Mail: secretary@rrec.de

Layout:
Werbeagentur W. Böttger e.K.
www.boettger-werbung.de

Druck:
Bruns Druckwelt GmbH & Co. KG
Trippeldamm 20 | 32429 Minden
www.bruns-druckwelt.de
Auflage: 800

Verkaufspreis:
Pro Heft: 20,- Euro

Redaktionsschluss für die nächste Ausgaben:
Ausgabe 2/2019 am 30. April
Ausgabe 3/2019 am 30. August
Ausgabe 4/2019 am 30. Oktober

Rolls-Royce Enthusiasts' Club
German Section

R·R·E·C

KONTAKTE

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

Gründer: Friedhelm Luckenburg, 10. Mai 1975

VORSTAND

Chairman
Dr. Klaus Konopizky | Tel.: 089-99894722
E-Mail: chairman@rrec.de

Deputy Chairman
Hasso März | Tel.: 02151-9341748
E-Mail: deputy.chairman@rrec.de

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

Treasurer
Marcel Schwab | Tel.: 0172-6304080
E-Mail: treasurer@rrec.de

Webmaster
Antje Zogbaum | Tel.: 0172-5234685
E-Mail: secretary@rrec.de
Michael Ehrhardt
Tel. (Büro): 089-28700873
Tel. (priv.): 089-1402220
E-Mail: webmaster@rrec.de

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

Anzeigen
Antje Zogbaum | Tel.: 0172-5234685
E-Mail: secretary@rrec.de

Artikelannahme
Antje Zogbaum | Tel.: 0172-5234685
E-Mail: secretary@rrec.de

Gebietsleiter West, PLZ 40-59 (ohne 54-56)
Rudolf Bergsch
E-Mail: gebietsleiter.west@rrec.de

Gebietsleiter Nord, PLZ 2 u. 3 (ohne 35 u. 36)
Jörn Gerdau
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 Süd-West, PLZ 70-79
Oliver O`Keefe | Tel.: 0170-2970007
E-Mail: gebietsleiter.suedwest@rrec.de

Gebietsleiter Süd, PLZ 8 und 9 ohne 98, 99
Thomas Heigl
E-Mail: gebietsleiter.sued@rrec.de

Gebietsleiter Ost, PLZ 0, 19, 98, 99
Irene Wiens | Tel.: 0172-3838799
E-Mail: gebietsleiter.ost@rrec.de

Gebietsleiter Berlin, PLZ 1 ohne 19
Jens Meggeneder | Tel.: 0172-6094554
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

Info:
Alle Artikel mit technischen Tipps finden Sie zum Nachlesen auch auf der Website im Mitgliederbereich unter „Technische Tipps“.

Canzlei Marcel Schwab
Wirtschaftsprüfer • Steuerberater

Ihr Erfolg im Mittelpunkt.

- Nachfolgeberatung
- Erbauseinandersetzungen
- Auseinandersetzungen im Gesellschafterkreis
- Aufnahme neuer Gesellschafter
- Transaktionen (Kauf- Verkauf von Unternehmen/ Beteiligungen)
- Selbstanzeigen
- Unternehmensbewertungen
- Vermögensstrukturierung

Canzlei Marcel Schwab
Wirtschaftsprüfer • Steuerberater
Kennedyallee 78
D-60596 Frankfurt/Main

Telefon: +49 (0) 69 / 6952266-07
Telefax: +49 (0) 69 / 6952266-11
marcel.schwab@canzlei-schwab.de
www.canzlei-schwab.de

Mehr Leistungen
http://www.canzlei-schwab.de/focus.html

ADAC

**„Wir sind die Gelben Engel.
Immer für Sie da, wenn Sie uns brauchen.“**

Jan Petersen: **ADAC Krankenrücktransport,** Stefan Kluge: **ADAC Pannen- und Unfallhilfe** und Michael Geiger: **ADAC Fahrzeugrücktransport**.

Die ADAC Plus-Mitgliedschaft.

Mehr unter: ADAC Info-Service 0 800 5 10 11 12* oder www.adac.de

***Mo. - Sa.: 8:00 - 20:00 Uhr**

WRAITH

The world's most powerful Rolls-Royce. The ultimate Grand Tourer.
Light the way and experience adventure without limitation.

Contact us to discover more.

Rolls-Royce Motor Cars Dresden
Thomas Exclusive Cars, Meißner Straße 34, 01445 Radebeul/Dresdenn
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 Köln
Procar Automobile, Bayerische Allee 1, 50858 Köln
Tel: +49 223 491 5127 www.rolls-roycemotorcars-koln.de

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

ROLLS ROYCE

Kraftstoffverbrauch Rolls-Royce Wraith, 441kW (600 PS), innerorts/außerorts/kombiniert 23-22.7[1]/12.1-11.8[1]/16.3-16.1[1] l/100km; CO_2-Emissionen kombiniert 365-363[1] g/km. [1]Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte sind vorläufig und können von den offiziellen Werten abweichen.

© Copyright Rolls-Royce Motor Cars Limited 2019. The Rolls-Royce name and logo are registered trademarks.