

R·R·E·C



„Happy Motoring“

2020

Genuß-Trophy Vol. IV
Vom Reisen & edlem Speisen!

Pferdestärken
Auf der Rennbahn Hoppegarten

Bentley meets Hahnenkamm
Mit Blick auf „die Streif“



Rolls-Royce Enthusiasts' Club
German Section

P ZERO™

FÜR IHN GIBT ES NUR EIN ACCESSOIRE:
IHREN BENTLEY.

(FAHRZEUG NICHT INBEGRIFFEN)



DIE P ZERO™ GENERATION
FÜR DEN AKTUELLEN CONTINENTAL GT.



BENTLEY

P ZERO™

**PIRELLI P ZERO™ Reifen.
Maßgeschneiderte Performance seit 1986.**

Seit mehr als 30 Jahren stellen 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.



POWER IST NICHTS OHNE KONTROLLE

„Eine Frage von Nullen“

Als in der globalen Finanzkrise der Euro gerettet werden musste, öffnete Mario Draghi sein Portemonnaie und versorgte die Welt mit vielen Nullen, sehr vielen Nullen – whatever it takes.

Inzwischen ist Herr Draghi im Ruhestand und die Null-Nummer ging weiter zu Frau von der Leyen, die nun die Welt mit einem europäischen New Green Deal retten will – mit vielen Nullen, um genau zu sein, momentan 12 Nullen – vor dem Komma.

Dem gegenüber steht eine Zahl mit 3 Nullen – hinter dem Komma: 0,0004712 %.

Das ist der CO₂-Anteil Deutschlands, also der von Industrie, Verkehr, Haushalten etc. entsteht und der zu senken ist. Ich finde es schwer, mit solchen Zahlen und ihrer Sinnhaftigkeit klarzukommen, aber ich habe Zweifel. Und ich staune, dass es so viele Menschen gibt, die keinen Zweifel haben, die wissen, dass wir genau noch ein Jahrzehnt haben, um das Steuer rumzureißen und die Welt zu retten. Wieso zehn Jahre und nicht acht oder zwölf? Gern wird vergessen, dass die Klimaforschung mit Modellen arbeitet, also mit Annahmen und nicht mit Tatsachen. Gern wird übersehen, dass das Klima selbst ein chaotisches System ist. Und vielleicht ist das der Grund für all die Ängste: etwas in unserem Leben, was noch nicht vom Menschen beherrscht wird.

Und mit Angst lässt sich viel Geld verdienen. Auch wenn Tesla inzwischen wertvoller ist als VW und BMW zusammen, der Wert unserer Autos entzieht sich der Welt der Nullen, er ist nicht quantifizierbar, aber qualitativ unschlagbar: in Einzigartigkeit, in Nachhaltigkeit, in Qualität, in Luxus und Lifestyle. Wenn wir unsere Schätze bewegen, behutsam, besonnen und voll Achtsamkeit, dann mag unterwegs unsere CO₂-Bilanz um eine Null schlechter sein, aber in der Gesamthaftigkeit dürfen wir einen ganz passablen ökologischen Footprint aufweisen.

Genießen Sie Ihre Chromjuwelen, solange es noch ohne Gängelungen geht. Kommen Sie zum Frühjahrstreffen nach Sylt und zur Annual Rally in Burghley House. Sie werden sehen, es lohnt sich.

Bis dann!
Klaus Konopizky



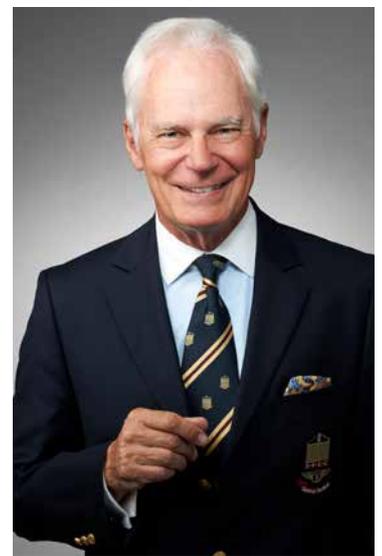
Wichtiges PS: da wir alle auch Mitglieder des englischen Mutterclubs sind, sollten wir alle bei der englischen Mitgliederversammlung Anfang April auch wählen. Ihre Wahlunterlagen werden wohl demnächst aus England eintreffen. Wenn Sie die Kandidaten auch nicht kennen, geben Sie trotzdem Ihre Stimme ab. Denn Ihre Wahlaktivität hilft uns bei unseren Gesprächen mit England, die nur so merken, dass ihre Englandzentriertheit nicht die Realität unseres internationalen Clubs abbildet. Sobald wir wissen, welche Kandidaten zur Wahl stehen, werden wir versuchen, Profile zu entwickeln, die Ihnen bei der Wahlentscheidung helfen sollen.

Der CO₂-Anteil in der Luft liegt bei 0,038%. Davon produziert – das ist als wissenschaftliche Tatsache unbestritten – die Natur selbst etwa 96%; nur den Rest, also ca. 4%, der Mensch. Das sind 4% von 0,038%, also 0,00152%. Der Anteil von Deutschland ist hieran 3,1%. Somit beeinflusst Deutschland mit 0,0004712% das CO₂ in der Luft. Dieser Anteil soll durch den mit 1.000.000.000.000,- € ausgestatteten New Green Deal gesenkt werden.

Foto: Christoph Vohler

R·R·E·C

CHAIRMAN'S NOTES



Chairman@rrec.de



20 Landpartie

Landkreis Oder-Spree

In dieser Ausgabe lesen Sie:

- | | |
|---|---|
| 3 Chairman's Notes | 26 Die Genuß-Trophy Vol. IV
Vom Reisen und edlem Speisen! |
| 6 Termine – Was? Wann? Wo? | 32 PFERDESTÄRKEN
Ein traumhafter Tag auf der Rennbahn
Hoppegarten |
| 9 9. Garagentreffen in Melle
Einladung – Pfingstsonntag | 36 Jubiläum auf Wasserburg Anholt
Zehnter Jahresausklang der Region West |
| 10 RREC-Genuß-Trophy Vol. V
Einladung | 38 Baustellenbesichtigung
Motorworld München
Einblicke in die Entstehung der
größten Fahrzeug- und Event-Fläche |
| 13 Einladung auf den Grünen
Hügel von Maxrain
Mit anschließender
Voralpenland-Ausfahrt | 42 Ein Tag für Enthusiasten
wie er im Buche steht
Besichtigung der Sammlung von
Clubmitglied Hans-Günther Zach |
| 14 Jahresauftaktfahrt 2020
Region Berlin & Brandenburg
TORGAU
Einladung | 48 RREC Jahresabschluss-
ausfahrt 2019
Geschichte ohne Ende |
| 15 Internationales Rolls-Royce
und Bentley Treffen in Velden
am Wörthersee
Einladung | 52 Auto-Liebhaber treffen alte
und junge Schätze
Retro Classics Bavaria in Nürnberg |
| 16 Eine Million Stiche
Phantom Stitch | 54 Aston Martin
Vantage S 430 |
| 20 Landpartie
Landkreis Oder-Spree | |

42 Sammlung von Hans-Günther Zach

Ein Tag für Enthusiasten wie er im Buche steht



www.rrec.de

56 Jahresauftakt der Region Mitte
Treffen im Classic BID Zentrum Rheinhessen

60 Bentley meets Hahnenkamm
Zu Besuch in der Bentley Lodge Kitzbühel
mit Blick auf „die Streif“

**62 Die Geschichte vom Lupulin
und den Briten**
Neujahrsempfang RREC Gebiet Süd

68 Bilanz aus Goodwood
PLUS-MINUS 2019

72 Die Bentley Bilanz 2019
PLUS-MINUS

**76 Warum Sir Henry seinen
Fahrzeugen 1924 doch noch
Vorderachsbremsen spendierte!**
Brauchen Autos vorne Bremsen? – TEIL 2

88 Kleiner Marktplatz
Private Angebote

**89 Anleitung zum Einloggen in den Mitglieder-
bereich der deutschen RREC-Website**

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

94 Kontakte



Die Bentley Bilanz 2019

PLUS-MINUS

72



Fotos: Jochen Sundebrink

Termine 2020

RREC CLUBTREFFEN / VERANSTALTUNGEN

29. März 2020

Frühjahrserwachen in und um Köln

– Nähere Informationen und Anmeldung auf der Website; Organisation Rudolf Bergsch: gebietsleiter.west@rrec.de

26. April 2020

Frühlingserwachen im Odenwald

– Tagestour, Details und Anmeldungen beim Gebietsleiter Mitte Th. Parpart: gebietsleiter.mitte@rrec.de

25. – 26. April 2020

Jahresauftaktfahrt 2020 der Region Berlin-Brandenburg nach Torgau

– Details siehe Magazin

15. – 17. Mai 2020

Frühjahrestreffen auf Sylt

– Organisation Dieter Rödel

16. Mai 2020

Classic Days Berlin auf dem Ku`damm

– weitere Infos bei Jens Meggeneder: gebietsleiter.berlin@rrec.de

24. Mai 2020, ab 15.00 – 18.00 Uhr Traditionelles Terrassentreffen in Kronberg

– Anmeldung bei Th. Parpart: gebietsleiter.mitte@rrec.de

31. Mai 2020

9. Garagentreffen in Melle bei Zogbaums

– siehe Einladung im Magazin, Kontakt: Antje Zogbaum, a.zogbaum@gmx.net

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



Juni 2020

**Kulturtag in der Region München:
Buchheim Museum und Walchensee Kraftwerk**

– Info Dr. Martin Illner:
rrec.sued@gmx.de

30. August 2020

Treffen in Düsseldorf

– Info Rudolf Bergsch:
gebietsleiter.west@rrec.de

2. – 4. Oktober 2020

Herbsttreffen mit MV in Leipzig

– Organisation Dr. Th. Walter

21. – 22. November 2020

Treffen auf Wasserburg Anholt

– Organisation Dr. F. Vongehr

13. Dezember 2020, 11.00 Uhr

Adventsbrunch zum Jahresausklang

– Lambertus Wiesbaden,
Anmeldung Th. Parpart:
gebietsleiter.mitte@rrec.de

.....
*Für die Termine ohne Datum bitte ich die News-
letter zu beachten. Alle Informationen werden
rechtzeitig bekanntgegeben.*

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

www.rrec.de

EXTERNE TERMINE

25. – 29. März 2020

Techno Classica in Essen

19. – 21. Juni 2020

**RREC Annual Rally in
Burghley House**

1. – 5. Juli 2020

**Internationales RR & B Treffen
in Velden am Wörthersee**

– siehe Einladung im Magazin,
Ausschreibung auf Website



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





Foto: Frank Gebert

Einladung

Liebe Enthusiasten,
am **Pfingstsonntag, 31. Mai 2020**,
laden wir zum **9. Garagentreffen** zu uns nach Melle ein.

Wir starten um **09.30 Uhr** mit einem gemütlichen „**British Breakfast-Brunch**“ und Fröhschoppen.

Bei schönem Wetter haben wir eine kleine Ausfahrt durch das Meller Umland mit Zwischenstopp im Automuseum 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“ 30,- € p.P.
Eintritt Automuseum Melle, Selbstzahler (7,- €)



Die Anmeldung bitte spätestens bis zum 20. Mai 2020 an uns zurückschicken.

Gäste, 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



Fotos: Jochen Sundebrink

WICHTIG

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

Antje Zogbaum

Auf dem Rott 7 · 49328 Melle-Wehringdorf

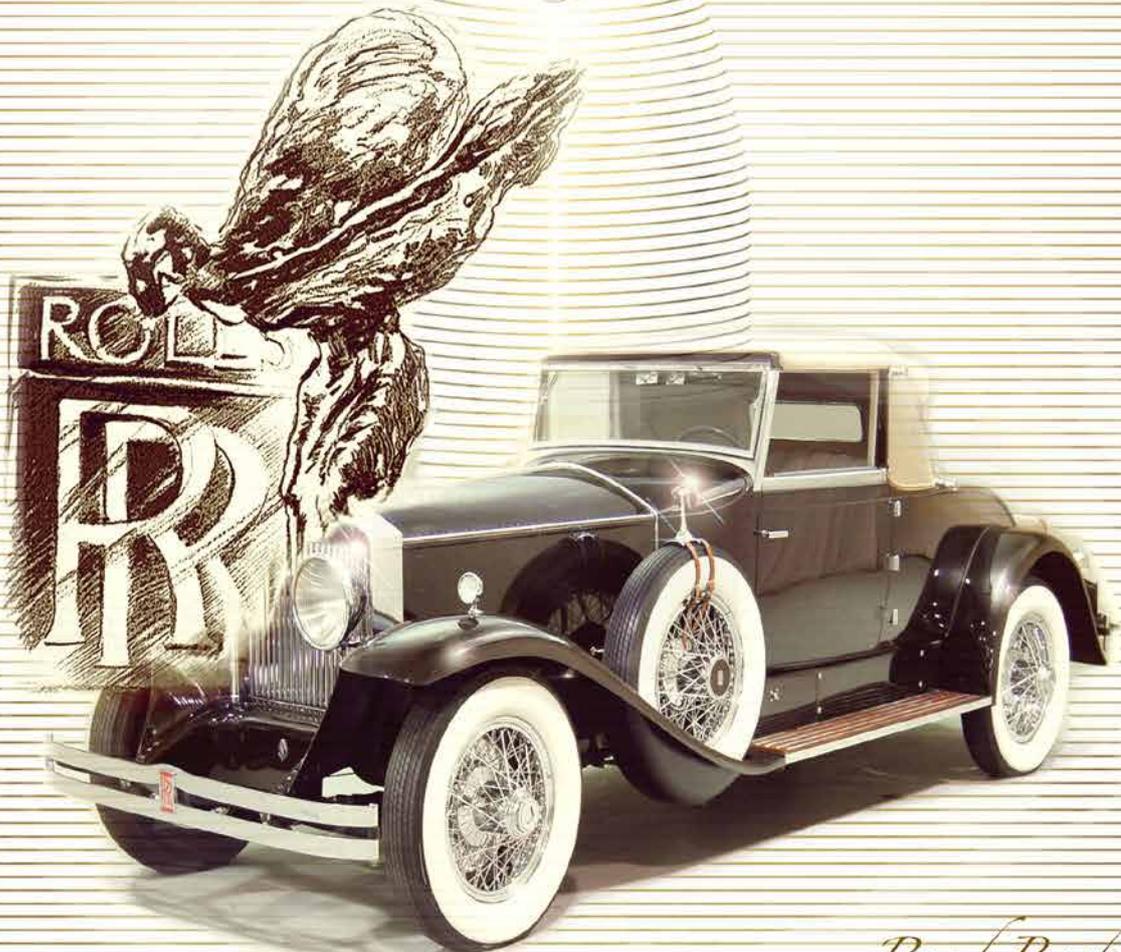
Fax: + 49(0)5427 – 600 62

E-Mail: a.zogbaum@gmx.net

Tel.: 0172 – 5234 685 (ab 19.30 Uhr)



Genuss-Trophy
Vol. V
05. - 06. 09. 2020



Road Book



PROGRAMM

„RREC-Genuß-Trophy Vol. V“

Samstag, den 5. September 2020 bis Sonntag, den 6. September 2020

Treffpunkt: Hotel „Steigenberger Bad Homburg“
Kaiser-Friedrich-Promenade 69 – 75, 61348 Bad Homburg

SAMSTAG, 5. SEPTEMBER 2020

08.45 Uhr	Begrüßung, Ausgabe des Roadbooks, kurze Besprechung
09.00 Uhr	Abfahrt zur I. Etappe „Vom Taunus in die Eifel“ nach Roadbook auf ausgesuchten Nebenstrecken ca. 140 km
ca. 13.00 Uhr	Ankunft in Maria Laach - Seehotel mit anschließendem Lunch
ca. 14.30 Uhr	Führung durch das Kloster „Maria Laach“
ca. 16.00 Uhr	Abfahrt zur II. Etappe nach Bad Neuenahr nach Roadbook auf ausgesuchten Nebenstrecken ca. 40 km
ca. 17.00 Uhr	Ankunft im Hotel Steigenberger Bad Neuenahr
19.30 Uhr	Shuttle zum Restaurant Steinheuser „Zur Alten Post“, Heppingen
20.00 Uhr	„2 Sterne bitten zu Tisch“ Aperitif und anschließendes mehrgängiges Gourmet-Menü im Sterne-Restaurant „Zur Alten Post“

SONNTAG, 6. SEPTEMBER 2020

09.30 bis 12.00 Uhr	Frühstücksbuffet Verabschiedung der Teilnehmer und individuelle Heimreise
---------------------	---

Enthaltene Leistungen: Roadbook, Mittagsvesper/Lunch im Seehotel Maria Laach, Klosterführung, Aperitif und mehrgängiges Gourmetmenu am Samstag Abend. Getränke, sofern nicht ausdrücklich aufgeführt, sind separat zu bezahlen.

Änderungen bleiben – bei Gleichwertigkeit – vorbehalten.

INFO

Für alle bereits am Freitag anreisenden Teilnehmer besteht die Möglichkeit – bei Interesse – am Freitag Abend eine persönliche Einladung zu der Veranstaltung „Art & Music – Begegnungen“ meiner gemeinnützigen Stiftung zu erhalten. Mit einem Konzert hochkarätiger Nachwuchskünstler/innen wird die Ausstellung eines Stipendiaten der gemeinnützigen Dr. Hans-Werner Dildei Stiftung eröffnet.



BENTLEY



GENUINE PARTS



Finden Sie den Wärmetauscher, der Sie alle wieder so schön aufgewärmt hat, als damals, im Jahr 1977, das Familienpicknick buchstäblich ins Wasser fiel.

Wenn Sie Teile für Bentley- und in Crewe gefertigte Rolls-Royce-Oldtimermodelle suchen, besuchen Sie heritage.bentleymotors.com

Der Name „Bentley“ und das „geflügelte B“ sind eingetragene Markenzeichen. © 2020 Bentley Motors Limited.



Einladung

auf den Grünen Hügel von Maxlrain
mit anschließender **Voralpenland-Ausfahrt**

**Oldie-Feeling auf der ADAC Bavaria Historic am Schloss Maxlrain
mit anschließenden Ausfahrten in die Berge und um den Simssee**

Do. 11. Juni 2020 (Fronleichnam)
bis So. 14. Juni 2020



Bereits im fünften Jahr organisieren Prof. Dr. H. Martin Illner und seine Frau Jorun die RREC-Präsentation auf dem Oldie-Feeling in Maxlrain, das als Auftaktveranstaltung der 33. ADAC Bavaria Historic stattfindet. Dieses Jahr gibt es zum wiederholten Mal im Anschluss an diese Auftaktveranstaltung zwei Tage mit Ausfahrten im Voralpenland.



Programm:

DONNERSTAG, 11. JUNI 2020

Individuelle Anreise zur RREC-Lounge auf dem Oldie-Feeling der ADAC Bavaria Historic in Maxlrain (ab 9.30 Uhr)

Abends einchecken Hotel St. Georg Bad Aibling / Aperitif / Benefiz-Vernissage mit regionalen Künstlern / Abendessen

FREITAG, 12. JUNI 2020

Gemeinsames Frühstück im Hotel

Ausfahrt: Inntal / Riedel-Glas / Mittagessen am Bergsee / Alpenfahrt / Kaffee & Kuchen

Abends Willkommenheißen der Rallye-Fahrzeuge im Zentrum von Bad Aibling mit anschließendem gemeinsamen Abendessen in einem Restaurant am Marktplatz mit Blick auf die Oldie Night.

SAMSTAG, 13. JUNI 2020

Gemeinsames Frühstück im Hotel

Ausfahrt: Rosenheim / Führung Saurier-Ausstellung / Mittagsimbiss / Simssee Cargold / Kaffee & Kuchen / Führung Dengel-Schokolade

Gemeinsames Abendessen im Hotel

SONNTAG, 14. JUNI 2020

Gemeinsames Frühstück + Farewell / Individuelle Abreise

Die Teilnahme am Donnerstag in Maxlrain ist kostenfrei und kann auch einzeln gewählt werden. Für die Teilnahme an der Ausfahrt Donnerstag-Abend bis Sonntag beträgt das Nenngeld 139,- €.

Bitte um Anmeldung bis spätestens 15. April 2020 an gebietsleiter.sued@rrec.de oder per Fax an +49 (0) 80 31 / 90 06 92 mit offiziellem Anmeldeformular.

Bitte um eigenständige Hotelreservierung: Kontingent-Stichwort „RREC“ bis 15. April 2020 (136,- €/DZ)

Hotel St. Georg · Ghersburgstraße 18 · 83043 Bad Aibling · +49 (0) 80 61 / 497-0 · hotel@sanktgeorg.com
Tiefgaragenstellplätze mit flacher, breiter Einfahrt sind für RREC-Mitglieder reserviert.

Haftungsausschluss: Die Teilnahme erfolgt vollständig auf eigenes Risiko.

Für etwaige Schäden befreit sich der Veranstalter sowie das Organisations-Team von jeder Haftung.



Jahresauftaktfahrt 2020 Region Berlin & Brandenburg



TORGAU
Sa. 25. April –
So. 26. April 2020



SAVE THE DATE

SAMSTAG, 25. APRIL

- gegen 09.00 Uhr Abfahrt in Berlin / Süd
- ESSO Tankstelle, Lichtenrader Damm 274, 12309 Berlin
- evtl. kleine Zwischenstation
- ca. 11.00 Uhr Ankunft in Torgau

- Treffen mit anderen Clubfreunden – Kranzniederlegung an der Elbe
- ca. 11.30 Uhr Besuch von Schloß Hartenfels – Besichtigung
- 13.45 Uhr Abfahrt zum Hauptgestüt Graditz – Sonderführung
- Rückfahrt nach Torgau

- Einchecken im Hotel
- gemeinsames Abendessen

SONNTAG, 26. APRIL

- Programm noch in Planung
- Rückfahrt wieder am späten Nachmittag

ABLAUF / DETAILS – ÄNDERUNGEN NOCH MÖGLICH!

- ca. 11.00 Uhr "Link-on-River-Elbe" Mahnmal (direkt am Elbufer unterhalb von Schloß Hartenfels), Würdigung des 75. Jahrestags des Treffens amerikanischer und sowjetischer Truppen sowie Befreiung einer großen Zahl von zum Tode verurteilten Insassen des Wehrmachtsgefängnisses. Für diesen Anlaß wird ein Kranz in Auftrag gegeben, dessen Schleifenbänder in englisch und in russisch (in kyrillischer Schrift) eine entsprechende Widmung zeigt der "Members of RROC of America & RREC".
- ca. 11.30 Uhr Besuch von Schloß Hartenfels (wozu nur die Straße zu überqueren und der Ausgang zum Schloßgebäude zu nehmen ist). Aufwendig restauriert bietet es in Fülle beeindruckende Merkmale der Renaissance, außerdem die erste evangelische Kirche, die je entstanden ist (nur zwei oder drei Minuten Fußweg entfernt befindet sich eine weitere Kirche mit der Grablage von Katharina von Bora, der Frau Martin Luthers) – und im Bärengraben unter der Brücke vor dem Hauptportal leben tatsächlich Braunbären.
- Lunch in unmittelbarer Nähe
- ca. 13.45 Uhr Abfahrt von Torgau zum Gestüt Graditz. Dort hatten 1945 die Verhandlungen zwischen den Alliierten stattgefunden, die nach dem Treffen an der Elbe ihre Handlungen besser koordinieren konnten und damit zum schnelleren Ende der Schrecken des II. Weltkrieges in Europa beitrugen.
Eine Führung wird, sowohl die Besichtigung der historischen Räumlichkeiten bieten, wie auch einen Überblick über die Pferdezucht des sächsischen Landesgestüts (wo vermutlich auch bei der Frage nach Pferdestärken die uns vertraute Auskunft gegeben wird: 'Ausreichend').
- Anschließend "Picknick mit Champagner" – ausreichend Fläche für die adäquate Aufstellung unserer Automobile ist zugesichert. (Picknickkorb mit Leckereien nicht vergessen!)
- Individuelle Rückkehr nach Torgau.
- Gemeinsames Abendessen – Ort noch offen

Berlin – Torgau ca. 120 km / 1.45 h über Bundesstraße

ES GIBT VIELE GUTE GRÜNDE UM NACH TORGAU ZU FAHREN.

- Vor 75 Jahren, am 25. April 1945 trafen US-amerikanische und sowjetische Armeeeinheiten auf der zerstörten Elbrücke bei Torgau zusammen und besiegelten symbolisch das nahe Ende des Zweiten Weltkriegs.
- Die Flugzeuge der amerikanischen Truppen hatten Motoren von Rolls-Royce als Antrieb.
- Im Februar 2020 jährt sich zum 100. Mal der Produktionsbeginn von Fahrzeugen der Marke Rolls-Royce in Springfield / USA.
- Die Stadt ist geschichtlich und architektonisch ein Kleinod – sehens- und erlebenswert.

Diese Reise wird wie gewohnt geplant, die Kosten werden ähnlich wie in den vergangenen Jahren sein. Ein Hotel mit Parkplatz in Torgau ist bereits reserviert.

Wer mitfahren möchte, meldet sich bitte jetzt schon an, vielen Dank.

Klaus-Josef Roßfeldt, dir vielen Dank für die Ideen und gemeinsame Planung dieser Ausfahrt!!!

Wir freuen uns schon sehr darauf.

Jens Meggeneder
Gebietsleiter Berlin & Brandenburg
RREC - Rolls-Royce Enthusiasts' Club German Section e.V.
Scheelestr. 57
12209 Berlin
Mobil: +49 172 6094554
gebietsleiter.berlin@rrec.de
info@jensmeggeneder.de



Meeting for Rolls-Royce & Bentley Enthusiasts



AUTOMOBIL-VETERANEN CLUB
AUSTRIA
Mitglied der FIVA

THE INTERNATIONAL CLUB FOR
**ROLLS-ROYCE
& BENTLEY**
ENTHUSIASTS
SWISS SECTION



Weitere
Infos auf
www.rrec.de

17. Internationales
Rolls-Royce und
Bentley Treffen 2020
vom 01. 07. – 05. 07. 2020
in Velden am Wörthersee



ORGANISATION:
Meeting for Rolls-Royce & Bentley Enthusiasts
Hermann Tratnik, Rudolf Kattnigg Straße 1/7, A-9500 Villach
Tel. +43(0)4242 289364, Mobil: +43(0)664 8982110
E-Mail: tratnik.hermann@a1.net
www.avca.at



In Kooperation mit Velden Tourismus GmbH

Phantom Stitch





Eine Million Stiche

Rolls-Royce ließ die Nadeln glühen und schuf einen Phantom, der nicht in jedem Kunden die Freudentränen in die Augen treibt. Man schaut sich die Ergebnisse der Arbeit an und ist sicher beeindruckt. Es geht um Handwerk, Kunst und eben um Rolls-Royce.



Zuerst hatten wir uns verlesen. Das Alter und die Augen, ein lustiges Pärchen. Also, wir lasen Sittich und wir dachten darüber nach, was wohl eine Million Sittiche in einem Phantom zu suchen haben. Dann haben wir uns ein Detailfoto angesehen und eine feine Stickerei gesehen. Also Alter, Augen und Hirn gemeinsam sind dann doch irgendwie besser. Es heisst: Stich oder Stich und nicht Sittich.

Ein Schwede ist's gewesen. Ein Blumenfreund, dessen Kinder Blumenamen tragen, meldete sich bei Roll-Royce. Ein Phantom komplett nach seinem Geschmack könne im Grunde nur einer mit Blumen sein. Blooma, das schwedische Wort für Blume mag uns ein wenig fremd sein. Und der Herr aus Schweden wurde konkret. Die Rose sollte die auserwählte

Blume sein. Ros auf schwedisch, ausgesprochen „rus“.

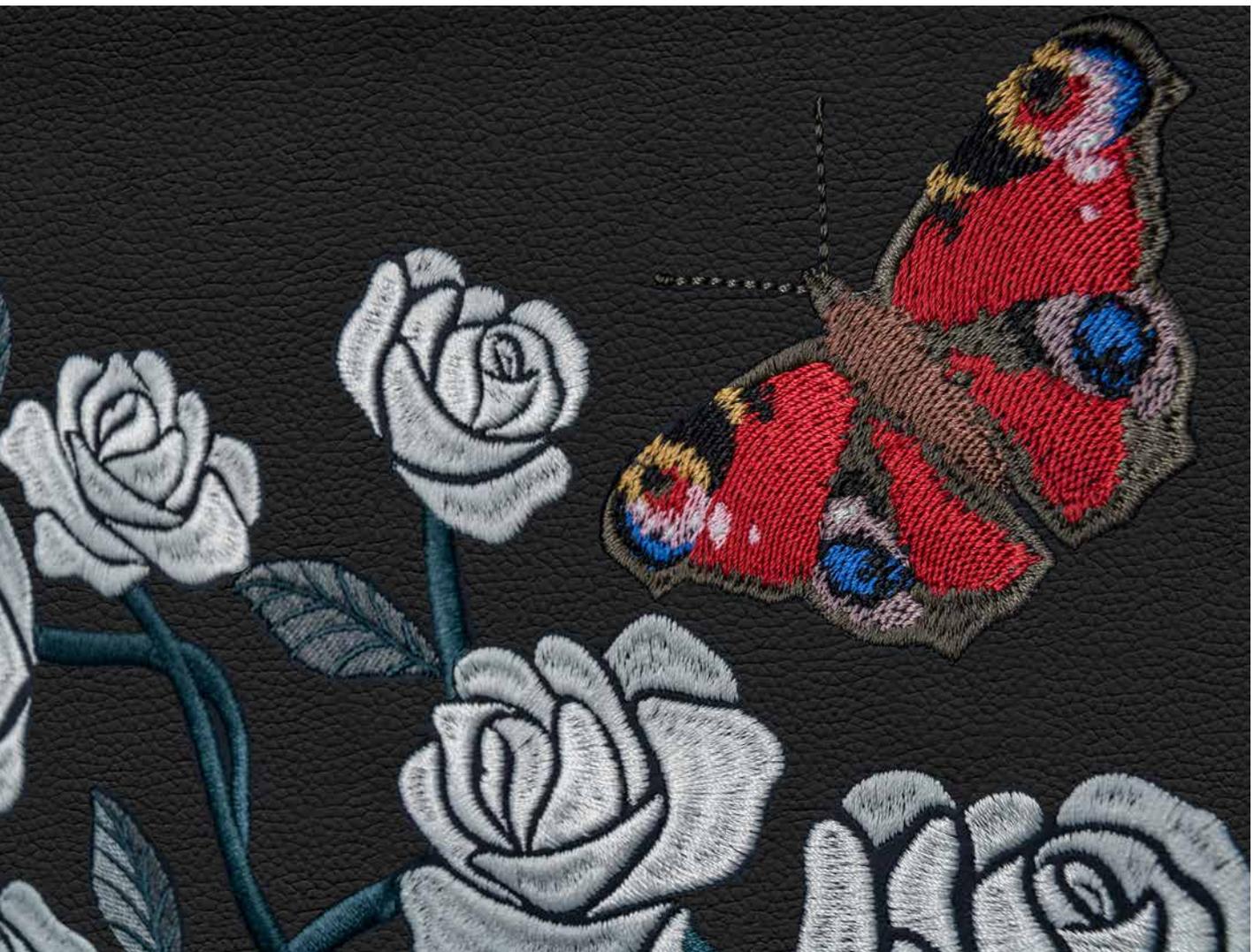
Nun gibt es einen Rosengarten nahe des Rolls-Royce Werkes in Goodwood. Ein Quell der Inspiration, hier wächst sogar die „Phantom Rose“, was das Bespoke-Team auf die Idee brachte, diesen, einen Phantom mit einer Millionen Stichen zu zieren. Ein Rosengarten auf Rädern, die Farben, sorgsam ausgewählt, heissen: Charles Blue, Peacock Blue und Adonis Blue.

Viel mehr muss man über diesen besonderen Phantom nicht aufschreiben. Die Bilder sprechen für sich.

Text: Ralf Bernert

Fotos: Rolls-Royce Motor Cars





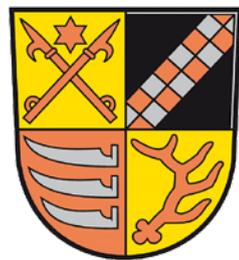


Innenhof der Burg Beeskow

Beeskow & Storkow, Sonntag, 18.08.2019

Landpartie

Landkreis Oder-Spree



Clubfreunde Susanne und Hans Freiling luden auf ihren Hof zum Garagentreffen. Diese Einladung ließen wir uns nicht zweimal sagen und wir planten eine Tagesausfahrt in den Landkreis Oder-Spree.



*Christian Petrenz &
Jens Meggeneder
– Nicht auf der
Flucht – IHC High
wheeler, Bj. 1909*





Bedächtiges Lauschen im Musikmuseum Burg Beeskow

Nach einem kurzen warmup an unserem Treffpunkt im Süden Berlins, ging die kleine Reise los.

Unser Ziel war die Burg Beeskow.

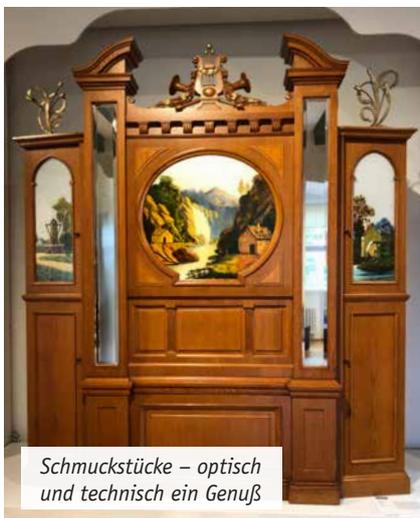
Die 1316 erstmals erwähnte Burg Beeskow kann auf eine wechselvolle Bau- und Nutzungsgeschichte zurückblicken. Sie gehörte damals den Herren von Strehle, den Besitzern der Herrschaft Beeskow-Storkow, und bildete mit den anderen Anlagen der Region ein dichtes Netz von Wasserburgen. Heute bietet die Burg Beeskow ein Erscheinungsbild als denkmalgeschütztes Ensemble, das wesentlich durch Bauten geprägt ist, die zwischen 1250 und 1550 entstanden. Der seit langem trocken gelegte Burggraben, Teile der Burgmauer und des Bergfrieds mit Aussichtsplattform in 27 Metern Höhe, blieben bis heute erhalten. *Text: Burg Beeskow



Nette Runde – Angelika Schroeder-Datow, Heinz Dreps, Michael Frings, Peter Senger



Da wird gern zugehört – im Musikmuseum Beeskow



Schmuckstücke – optisch und technisch ein Genuß



Hausorgel



Haste Töne – Angelika Schroeder-Datow & Heinz Dreps

Hier wurden wir bereits erwartet und bekamen eine Führung durch das einzigartige Musikmuseum Beeskow, Museum mit mechanischen Musikinstrumenten.

Im „Musikmuseum Monschau“ wurde bis 2013 eine der größten privaten Sammlungen selbstspielender Musikinstrumente präsentiert. Diese ist 2015 ins brandenburgische Beeskow gezogen und kann seit Mai 2018 in der Burg Beeskow besichtigt werden.

Durch die vielen Töne beschwingt und gutgelaunt spazierten wir in das nahegelegene Fischrestaurant Spreebrücke. Hier wird viel Wert auf einheimische Produkte gelegt.

Bei guten Portionen und einer Erfrischung ließen wir unsere Eindrücke noch einmal Revue passieren und brachen dann zu unserer nächsten Etappe auf. Weiter ging es nach Storkow, wo Familie Freiling auf uns wartete.



MUSIKMUSEUM BEESKOW
DAS MUSEUM MECHANISCHER
MUSIKINSTRUMENTE



Auf gehts – kleiner Spaziergang zum Fischlokal Spreebrücke



Nach der Stärkung gehts nun zum Garagentreffen nach Storkow



In Arbeit – Sehr seltener PEERLESS Standard Super 8, Bj. 1930



Hier wird ganz genau hingeschaut – Heinz Dreps



Garagentalk – Hans Freiling (Mitte), erzählt von seinen Schätzchen

Dort angekommen gingen die Benzingespräche auch sofort los. Susanne und Hans Freiling zeigten uns ihren wunderschönen Hof und die vielen Schätze ihrer Sammlung. Viele schöne Karossen sind dort versammelt, natürlich auch englische Fabrikate. Die Herzen schlagen hier aber auch für Nobelkarossen aus Amerika.

Nach der ausführlichen Begehung und der Besichtigung der interessanten Projekte nahmen wir an der herrlich gedeckten Kaffee-Tafel Platz. Sommerfeeling pur, mitten auf dem Hof, wunderbar.



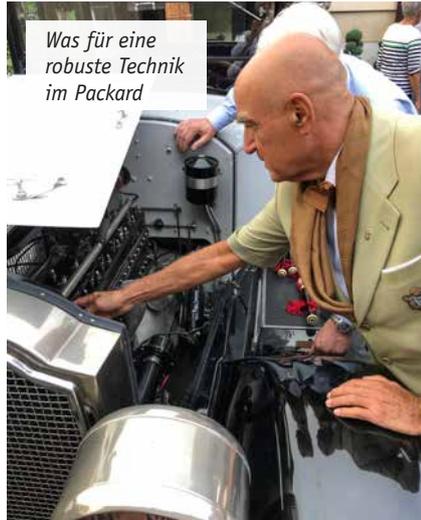
Auch von Susanne & Hans Freiling zurecht gemacht – TRIUMPH Roadster, Bj. 1945



Schmuckstück – PACKARD Super 8, Bj. 1925



Wenn der Regen kommt, dann ist auch für uns noch Platz



Was für eine robuste Technik im Packard



Zum Wohle – Henry de Winter, Susanne Freiling, Jens Meggeneder (v.r.n.l.)



Sylvia Senger, Henry de Winter & Oscar



Ohne Worte – Einfach traumhaft

Kaffee und Kuchen gab es reichlich und es war köstlich.

Als dann noch Henry de Winter den Gassenhauer „Mein Hund beißt jede hübsche Frau ins Bein“ schmetterte, fehlte es uns an nichts mehr und wir fühlten uns um Jahrzehnte in eine andere Zeit versetzt.

Mit diesen vielen interessanten Eindrücken verabschiedeten wir uns von unseren Gastgebern und fuhren glücklich der untergehenden Abend-Sommersonne entgegen, nach Hause.

Text: Jens Meggeneder
 *Textpassage: Burg Beeskow
 Fotos: Jens Meggeneder



Schön war der Tag, nun heißt es Abschied nehmen. Danke Fam. Freiling!

Vom Reisen und edlem Speisen!

Die Genuß-Trophy Vol. IV



Bereits die Einladung zur Genuß-Trophy IV, schon dreimal zuvor veranstaltet von unserem Clubmitglied Dr. Hans-Werner Dildei, gab einen Vorgeschmack auf das, was vom 07.09. – 08.09.2019 die Teilnehmer erwarten sollte.

8 Rolls-Royce- und Bentley-Fahrzeuge mit ihren Besatzungen waren schließlich gemeldet.

Wie vor jeder Trophy, so lud unser Gastgeber auch diesmal am Vorabend des Trophy-Starts zur Vernissage der Dr. Hans-Werner Dildei-Stiftung in die Klinik Hohe Mark in Oberursel ein.

Unter dem Titel „Art & Music“ stellte Hans-Werner zunächst in einer kurzen Einführung das Programm vor. In diesem Jahr präsentierte die Stiftung Werke von Studenten der Kunsthochschule Alanus. Hier besonders die Arbeiten aus der Klasse des renommierten Professor A. Orosz. Unter dem Titel „ANALOG“ wurden kunstvoll gemalte Alltagssituationen in überwältigend realistischer Form präsentiert. Während eines von Dr. Dildei mit Professor Orosz geführten Interviews gab dieser Auskunft über sein Wirken zum Wohle der Studenten.

Im Anschluss erwartete die Gäste ein besonderes Highlight:

Das „Leo Asal Quartett“ verwöhnte die Ohren der Besucher mit absolut gekonnt interpretiertem, traditionellem Jazz des zwanzigsten Jahrhunderts.

Selbstverständlich hatte Dr. Dildei auch für leibliches Wohl gesorgt; Küche und Keller verwöhnten die zahlreichen Gäste mit Snacks und Getränken.

Treffpunkt der diesjährigen „Genuß-Trophy“ war, schon Tradition, das Steigenberger Hotel in Bad Homburg. Pünktlich um 8.45 Uhr trafen sich die Teilnehmer im Foyer des Hotels. Man sagte: „Hallo“, freute sich über das Wiedersehen und lauschte sodann den Worten unseres Gastgebers, Hans-Werner.

Dieser händigte das wie immer exzellent ausgearbeitete Roadbook aus. Nach kurzer Absprache und

einem abschließenden Heißgetränk machten sich die 8 Fahrzeuge, den Erklärungen im Roadbook folgend, auf den Weg „vom Taunus zum Kellerwald-Edersee“.

Die Strecke sollte mit rund 180 km Länge, gefahren ausschließlich auf Nebenstrecken, in gut 4 Stunden geschafft sein. Hans-Werner hatte die Strecke während der Planung mehrmals abgefahren und das Roadbook entsprechend akribisch verfasst. Auf Gefahrenstellen, Tankstellen und selbst auf „Starenkästen“ hat er im Roadbook hingewiesen.

Nicht zu vergessen die unzähligen Informationen zu Orten, Plätzen und Regionen, welche wir auf der Strecke befahren.

Hans-Werner hatte wieder „ganze Arbeit“ geleistet.

Dass Hans-Werners Beschreibungen durch unvorhersehbare Sperrung von Straßen dann doch zu einer oder anderen Streckenkorrektur geführt haben, sei nur am Rande erwähnt. Dem Spaß am Fahren tat dies keinen Abbruch.

Erwähnenswert ist eine lustige Episode während der Tour. Einem menschlichen Drang folgend, entschied sich der in Kolonne fahrende Tross zu einer kurzen Rast. Eine Eisdielen mit Kaffee in einem kleinen Ort, welchen wir gerade durchfuhren, schien ein geeigneter Platz für unser Vorhaben. Der Gaststättenbesitzer saß vor seinem Lokal und widmete sich intensiv der Lektüre einer Zeitung. Sichtlich überrascht von unserem Besuch (es war kein weiterer Gast auszumachen) rang er zunächst etwas nach Fassung, erledigte seinen Job dann aber recht souverän und zeigte sich schlussendlich mit dem unerwartet gemachten Umsatz zufrieden.

Auch unser Tross konnte die Fahrt erleichtert und kaffeegestärkt fortsetzen.

Unser Weg führte weiter in Richtung Weilburg, an Herborn vorbei bis nach Bad Berleburg. Von dort waren es nur noch wenige Kilometer bis Frankenberg, dem Ziel unserer Ausfahrt.

Frankenberg an der Eder ist eine Kleinstadt mit rund 18.000 Einwohnern, welche nach einer fast vollkommenen Zerstörung im Jahre 1476 im 16. Jahrhundert wieder aufgebaut wurde und sich heute mit mittelalterlicher Innenstadt präsentiert.



Ein herzliches „Hallo“ der Teilnehmer und kurzes Briefing anhand des Roadbooks



Streckenimpressionen – genussvolles cruisen auf fast leeren Nebenstrecken



Willkommener Zwischenstop – Erleichterung und Coffeetime im Eiscafé „Il Gelato“



Fahren wie Gott in Deutschland



Ankunft in „Die Sonne Frankenberg“



... und endlich die ersehnte Stärkung mit leckeren Tapas, Wein und Wasser

Unser Ziel war das „Relais & Chateau Hotel“ „Die Sonne Frankenberg“, einem liebevoll im Fachwerkstil restaurierten Haus, gelegen direkt am Marktplatz. Dieser bildet zusammen mit Kirche und Rathaus (das mit diversen Türmen verziert ist), das Wahrzeichen der Altstadt.

Nachdem die Fahrzeuge geparkt waren, erwartete uns ein exzellentes „Lunch“ – Vorbote der Köstlichkeiten – welche uns am Abend im gleichen Hause erwarten würden.

Hans-Werner gab nach dem einchecken den Startschuss zum nächsten Programmpunkt an diesem Nachmittag. Per Shuttlebus ging es zum „Welt-Naturerbe-Kellerwald“. Hier wartete geduldig ein Planwagen, gezogen von zwei kräftigen Pferden und gelenkt von einer urigen Kutscherin.

Unsere sehr kurzweilige Tour im Planwagen durch Teile des Kellerwaldes hatte nicht nur wegen des exzellenten Wetters absolute Klasse.



... doch der Shuttle wartet schon und wir geben gerne das Lenkrad aus der Hand



Noch etwas skeptisch wirbt unsere Kutscherin für Vertrauensvorschuss



So viel Power sorgt für ausreichenden Vortrieb in unwegsamem Gelände

Unsere Kutscherin konnte viele Geschichten und Informationen rund um den Kellerwald zum Besten geben. Wir wissen nun, dass der Nationalpark Kellerwald rund 58 Quadratkilometer umfasst (wir haben nur einen sehr kleinen Teil besichtigen können) und im nordwestlichen Teil Hessens liegt. Zur Halbzeit der Fahrt stoppte die Kutscherin den Wagen an einem Aussichtspunkt und bot Kaffee und Blechkuchen an. Da wir schon mehr als 2 Stunden ohne Verpflegung auskommen mussten, wurde dieser Service gerne in Anspruch genommen.



Stärkung mit leckerem hausgemachtem Blechkuchen

Hans-Werner widmet übrigens der Beschreibung des Kellerwaldes volle 9 Seiten im Roadbook. Eine wahrlich meisterliche Leistung!!



... und weiter geht's!



Tolle Aussicht



Aperitif bei Küchenimpressionen



Das Ergebnis kann sich sehen lassen
– und schmeckt noch besser

Zurück im Hotel war es schon Zeit geworden, Vorbereitungen für einen weiteren Höhepunkt des Tages zu treffen.

Der Chefkoch lud interessierte Teilnehmer der Trophy in die Küche des Hotels ein, um ihm und seiner Crew bei den Vorbereitungen zu unserem Galamenu „über die Schulter“ zu schauen.

Pünktlich um 19.30 Uhr versammelten sich die Trophyteilnehmer im glanzvoll hergerichteten Keller gewölbe zum Abendevent:

„Ein Stern bittet zu Tisch“

Zum Auftakt wurde ein Aperitif serviert. Dazu gab es eine Auswahl an exzellent zubereitetem „Fingerfood“. Schon dieser erste Appetizer war eine kulinarische Explosion für Gaumen und Auge. Es sollte noch besser kommen. Das vortreffliche Menü, bestehend aus Amuse-Gueule Vorspeise, 2 x Zwischengericht, Hauptgericht und einem superben Dessert, kunstvoll zubereitet unter den wachsamen Augen des Küchenchefs Erik Arnecke, ließ wirklich keine Wünsche offen.

Dr. Dildei hatte ein begleitendes „Weinmenü“ vorbereiten lassen, welches additional geordert werden konnte. Die Gäste genossen Speisen und Getränke im vornehmen Ambiente der „Sonne Frankenberg“. Wir führten sehr angeregte Gespräche und tauschten Informationen über unsere Fahrzeuge aus.



Take your seats ...

So erfuhren einige Teilnehmer, warum der neue Gebietsleiter West, Rudolf Bergsch, als Neuzugang zu seinem Fuhrpark einen wunderschönen Arnage T erstanden hat.

Auch Bernd Hess konnte von einem wahren Schnäppchen berichten. Er ist stolzer Besitzer eines Bentley Mulsanne in long Version. Gratulation an beide; gute Wahl und dem irrsinnigen Trend nach Elektromobilität als Allheilmittel für unser Klima erfolgreich getrotzt.

Letzter offizieller Programmpunkt unserer dies-jährigen Genuß-Trophy war die Verleihung des Wanderpokals für den, nach Wahl der Teilnehmer, schönsten Wagen im Feld. Eindeutiger Sieger wurde der wunderschön, meist von eigener Hand restaurierte Rolls-Royce Silver Dawn, Bj. 1953, von Dr. Joachim Becker, einem sehr engagierten und eifrigen Mitglied im RREC. Dr. Becker nahm die Trophäe aus der Hand unseres Gastgebers Hans-Werner Dildei in Empfang. Die Teilnehmer gratulierten Dr. Becker zum Gewinn der Auszeichnung herzlich. So endete der gemeinsame Abend am frühen Morgen des Folgetages zur vollsten Zufriedenheit aller Gäste.

Am Sonntag, dem 08.09.2019 verabschiedeten sich die Teilnehmer nach einem opulenten Frühstück voneinander.

Für die Rückfahrt hatte Hans-Werner für Interessierte noch einige Tipps für eine Streckenführung zur Rückreise ausgearbeitet.

Alle Teilnehmer danken an dieser Stelle unserem Gastgeber, Dr. Hans-Werner Dildei, für den großen Aufwand, welchen er zum wiederholten Male aufbrachte, um uns unvergessliche Stunden im Kreise von Gleichgesinnten zu beschern.

Wir sind schon sehr gespannt, in welche Region unseres Landes die Genuß-Trophy, Vol. V führen wird.

Lieber Hans-Werner, mach weiter so.

Ende!

Text: Edi Kopp

Fotos: Hans-Werner Dildei



... aber nicht ohne vorher noch ein Glas Cremant getrunken und das letzte Amuse Gueule gegessen zu haben



Es beginnt ein Feuerwerk für alle Sinne ...



... und lässt zufriedene Gesichter strahlen



... und der Gewinner ist



Ein traumhafter Tag auf der Rennbahn Hoppegarten

PFERDESTÄRKEN

Der Bentley-Markenspezialist und Kenner der Szene, George F. Canzler, kam auf die schöne Idee, mit Bentley Berlin, der Galopprennbahn und dem Renn-Klub Hoppegarten beim Meeting der Deutschen Einheit am 3. Oktober den Bentley „New Flying Spur“ zu präsentieren.



Bentleyboys –
George F. Canzler
(Mitte)





Bereit für einen wundervollen Tag



Besuch aus Schwerin
– Irene Wiens & Arndt
Peter Reinhardt

2019 feierte die Hauptstadt 30 Jahre Mauerfall – Berlins Rennbahn Hoppegarten beging den Tag der Deutschen Einheit bereits zum 29. Mal mit einem national bedeutenden Sportereignis, dem „pferdewetten.de Preis der Deutschen Einheit“. Vom charismatischen Zigarrenkönig und Berlin-Freund Zino Davidoff als „Prix Zino Davidoff – Preis der Deutschen Einheit“ für den neugeschaffenen Nationalfeiertag am 3. Oktober 1991 gegründet, wurde das internationale Pferderennen sofort zum größten Publikumsmagneten der Berliner Rennsaison und einem der Top-Renntage in Deutschland. *Text: Rennbahn Hoppegarten

Vor 10 Jahren kaufte Bentley-Freund Gerhard Schöningh die Insolvenzmasse der Galopprennbahn und investierte in den letzten Jahren erheblich in das Gelände.



So stehen sie richtig! Hans Freiling
und George F. Canzler



HOPPEGARTEN

LANDMARK BERLIN



KULT-RENNTAG MIT 15.000 FANS

Warum pilgern 15.000 Fans aus ganz Deutschland und tausende Berliner und Brandenburger zu diesem Kult-Renntag am 3. Oktober? Sie wissen, dass erst durch den Fall der Mauer Menschen und Pferde aus allen Teilen Berlins, Deutschlands und des Auslandes wieder die größte und schönste Rennbahn des Landes besuchen können. Der heutige Inhaber der Rennbahn Hoppgarten, Gerhard Schöningh, lebte in London und besuchte am 15. Oktober 1989 die Rennbahn zum ersten Mal. „Gleichzeitig war das mein erster Besuch in der DDR und in Berlin, ich habe auch die Demonstrationen am Alexanderplatz gesehen. Ich hätte mir damals nicht träumen lassen, dass die Mauer fallen würde. Dieses Ereignis hat mein Leben geprägt – sonst wäre ich heute nicht in Hoppgarten und würde nicht in Berlin wohnen.“

Gänsehaut pur ist garantiert, wenn vor dem Start des Hauptrennens auf dem Geläuf die Nationalhymne angestimmt wird. Tausende singen mit und Minuten später stürmen die Pferde auf die Zielgerade, während die Fans ihre Favoriten mit Deutschlandfahnen anfeuern.

*Text: Rennbahn Hoppgarten

Bentley feierte in 2019 sein 100jähriges Jubiläum. Der Name Flying Spur stammt von einem Teil des Mulliner Familien- und Firmenwappens und zeigte eine Reitspore mit Flügeln. Eine originelle Verbindung zu Pferden und eine schöne Parallele.



Fein restauriert – Klubtribüne



Zwei Prachtstücke – Christian Petrenz vor seinem 1966 Bentley T James Young



Es gab viel zu lachen – Denise & Magdalena Maggeneder



Gute Laune auf der Klubtribüne – Dagmar Stiller & Peter Senger



Nettes Duo – Sylvia Senger (links) & Susanne Freiling



Bentley New Flying Spur



Von hier oben lässt sich besonders gut Ausschau halten

Mit einer kleinen Ausstellung der Ahnen des Bentley New Flying Spur hat der RREC das Programm ergänzt und die vielen Gäste konnten sich an diesem sonnigen Renntag ein Bild der traditionsreichen Geschichte der Marke Bentley machen.

Gleichzeitig konnten sie aktuelle Modelle bewundern, mit denen auch Probefahrten durchgeführt werden konnten.

Von der wunderschön renovierten Klubtribüne hatten wir das ganze Geschehen im Blick und wir wurden von Bentley Berlin mit Köstlichkeiten verwöhnt. Ein rundum gelungener Tag.

Text: Jens Meggeneder

*Textpassagen: Rennbahn Hoppegarten; G. F. Canzler

Fotos: Jens Meggeneder



1956 Bentley R Type von Fam. Freiling



Eingeschlichen – na früher wars ja eine Familie

Zehnter Jahresausklang der Region West



Jubiläum auf Wasserburg Anholt

Eine Tradition gilt am Niederrhein schon als erreicht, wenn man etwas zum zweiten Male anbietet. Dies behauptet jedenfalls der indigene Volksmund, gewiss auch andernorts in unserer Republik. Doch in Isselburg, am Übergang vom Niederrhein zum Münsterland, konnte im November 2019 eine lichte Tradition gefeiert werden: Der inzwischen zehnte Jahresausklang der RREC-Region West auf Wasserburg Anholt.

Zum Jubiläum hatte sich das Hotel, geführt von den Gebrüdern Jörg und Peter Brune etwas ganz Besonderes ausgedacht:

Das kredenzte Menu stand ganz im Zeichen der beiden Marken: Beginnend mit einem echten Zwölfzylinder über eine Spirit of Ecstasy Oxtail-Soup (mit Markenlogos aus handgeschnittenen Nudeln) und einen Kalbsrücken nach Henry Royce kulminierte der Schmaus in einem Dessert, bei dem weder das Veranstaltungslogo in essbarer Form noch ein aus Valrhona-Schokolade geformter Bentley S-Type fehlten.

Als Dank für die immer wieder unter Beweis gestellte Gastlichkeit überreichte Organisator Frederik

Vongehr den Gebrüdern Brune eine eigens gefertigte Tafel, die an das 100-jährige Jubiläum der Marke Bentley sowie an die zehnte Wiederkehr des Anholter Jahresausklangs erinnert.

Besonders erfreulich für den Ausrichter der Veranstaltung, und nicht zuletzt Grund für eine stete Wiederholung, sind indes die Gäste, die gerne auch aus allen Teilen Deutschlands anreisen und die Veranstaltung mit „Spirit“ erfüllen. Stets ergeben sich in entspannter Atmosphäre angenehme Gespräche zu Themen rund um und abseits von Fahrzeugen, kulinarisch perfekt begleitet.

Familie Vongehr freut sich darauf, Sie auch dieses Jahr wieder begrüßen zu dürfen!



Text: Dr. Frederik Vongehr
Fotos: Markus Gottschall



10 Jahre erste Adresse für außergewöhnliche Automobile Festtag... Testtag... am 23./25./26. April in Anzing

Was einst Auto-König war, die deutsche Nobeladresse für automobile Luxusmarken, wurde 2010 Schuttenbach: ein Autohaus mit hohem Anspruch für Fahrzeuge der Extraklasse: Rolls-Royce, Bentley, Lamborghini, Jaguar, Land Rover, Lotus, Morgan, Ferrari, Maserati und v.a.m.

Es war vor 10 Jahren also kein Neuanfang, sondern klare Kontinuität: mit einem erfahrenen, geschulten Spezialistenteam, mit bestens ausgestatteten Werkstätten, mit einem durch nichts zu ersetzendem Know How – und nicht zuletzt mit den treuen Kunden, die weite Anfahrten nach Anzing in Kauf nahmen, weil für ihre Chromjuwelen nur das Beste gut genug ist.

Seither erweiterte sich das Leistungsspektrum des Autohauses: neben Wartung und Reparatur hat sich die effiziente und faire Ersatzteilbeschaffung einen Namen gemacht und wurde zur Problemlösung

manch ratloser bis verzweifelter Besitzer seltener Prachtexemplare. Ein weiteres und erfolgreiches Standbein wurde die Einlagerung von Kundenautos sowie deren Aufbereitung. Und schließlich auch – ebenfalls ein gewichtiger Faktor – der An- und Verkauf von klassischen Automobilen: Oldtimer, Youngtimer und gepflegten Luxusautos.

Das alles wird gestemmt von einem motivierten Team von 23 Fachkräften, unter der Führung von Wolfgang Deutinger, einem erfahrenen Mann, der nicht nur von Anfang an dabei war, sondern bereits bei Auto-König die besondere Welt der Edelmarken verinnerlicht hatte.

Jetzt feiert dieses Team den **10. Geburtstag** von Schuttenbach Automobile mit **Tagen der offenen Showrooms**.

Kommen Sie dazu! Feiern Sie mit! Und stoßen Sie mit uns an...



SCHUTTENBACH
AUTOMOBILE
10 Jahre
IN ANZING

Gutenbergstrasse 11 · 85646 Anzing bei München
Telefon 081 21/427-0 · Fax 08121/427-20
service@schuttenbach-automobile.de

www.schuttenbach-automobile.de



www.schuttenbach-automobile.de



Fachbetrieb für
historische Fahrzeuge

Einmalige Einblicke in die Entstehung der größten Fahrzeug- und Event-Fläche im alten Bahnausbesserungswerk München

Baustellenbesichtigung Motorworld München



Empfangen wurden wir im Drivers & Business Club Munich. Mit von der Partie waren v.l.: Hans Peter und Christel Ternes, Peter Graf von Brühl, Motorworld München Geschäftsführerin Arantxa Dörrle, Denise und Burkhard Kunze, Dr. Klaus Konopizky, Familie Fischer sowie Prof. Dr. H. Martin Illner mit seiner Frau Jorun.



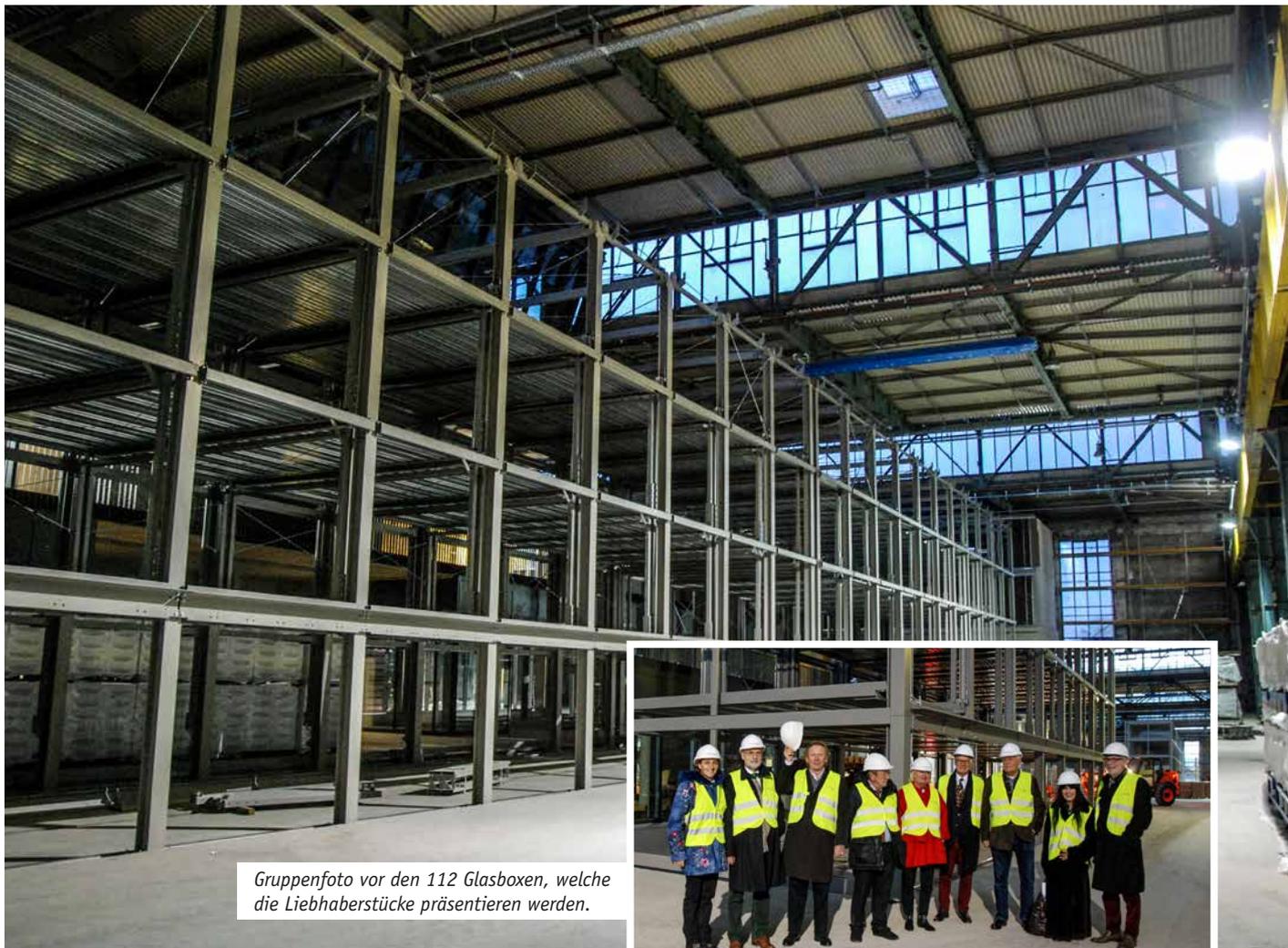
2020 eröffnet auf dem Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes in München-Freimann die MOTORWORLD München – ein einzigartiger Treffpunkt für Liebhaber hochwertiger Fahrkultur und zugleich die vielseitigste Eventfläche Münchens. Der RREC Süd bekam eine exklusive Baustellenführung. In Freimann wird der Auto- und Motorradliebhaber alles finden, was das Herz begehrt: Hochwertiger Fahrzeughandel – vom Oldtimer über Premiumfahrzeuge bis hin zu Bikes – ein umfassendes Spektrum an automobilen Dienstleistungen und spezialisierten Werkstätten, Glasboxen, um Liebhaberfahrzeuge einzustellen, sowie eine Vielzahl an hochwertigen Accessoires – Shops und Galerien.



In der Motorworld München, die 2020 eröffnen wird, ist bereits ein Beispiel-Showroom einsehbar. Natürlich wird hier eine unserer Lieblingsmarken attraktiv in Szene gesetzt.

MOTORWORLD





Gruppenfoto vor den 112 Glasboxen, welche die Liebhaberstücke präsentieren werden.

Am Freitag den 29. November 2019 hat Gebietsleiter Süd, Prof. Dr. H. Martin Illner in die Motorworld München eingeladen. Geschäftsführerin Arantxa Dörré ermöglichte dem RREC einen einmaligen Einblick in die Entstehung großartiger Fahrzeugpräsentations- und Eventflächen.

Empfangen wurden wir im Drivers & Business Club Munich. Dort waren für unsere Fahrzeuge Plätze vor dem Haus reserviert. Regen und die Vorhersage von nächtlichem Schneefall ließen aber nicht alle die Schätze aus der Garage holen. Drinnen erwartete uns Jasper Walther, Head of Membership Management & Relations, und führte uns durch die Bibliothek und die Zigarren-Lounge des Clubs. Die Geschäftsführerin der Motorworld München – übrigens eine von 3 Frauen in der Leitung der Motorworld-Standorte – führte uns persönlich über Betonplatten, lose Kabel und Bauschutt sowie mit Sicherheitsabstand vorbei an blinkenden und piependen Hubsteigern und Radladern.

Beeindruckend waren die Ausmaße der fast 200 m langen ehemaligen Lokomotiven-Aufbereitungshalle. Eine Gesamtinvestition im dreistelligen Millionenbereich wird hier die Motorworld München entstehen lassen, die ab 2020 mit kostenfreiem Zugang alle Fahrzeugliebhaber anlocken soll. Teil des Konzepts Lifestyle, also schöne Dinge, die Leute mit schönen Autos kaufen, sind vor allem aber Handel und Dienstleistung mit Sammlerfahrzeugen einerseits und Eventhallen sowie Tagungsräume mit einem ganz besonderen industriehistorischen Flair.

Der Umbau eines Denkmalobjekts erfordert besonderes Fingerspitzengefühl, dem sich die Motorworld Group verschrieben hat, um in der alten Industriestruktur einen besonderen Charme zu entwickeln.

Ein Hotel, verschiedene Gastronomie-Angebote, unterschiedlich große Konferenzräume sowie Konzert- und Eventflächen konnten wir im Entstehungsprozess schon erahnen. Ein Raum hinter Glasflächen, wunderbar ausgeleuchtet inmitten der hochaktiven



Die Eventfläche im Obergeschoß mit Blick auf die Lokhalle ist in modernem Beton-Design gestaltet und bildet eine zeitgemäße Innenstruktur zur denkmalgeschützten Backstein-Außenfassade.



Anschließendes Abendessen in der Hirschau



Neuer Gebietsleiter Süd Dr. H. Martin Illner stellt in der gemütlichen Runde seine nächsten Programmpunkte vor und lädt herzlich zum Oldie-Feeling nach Maxlrain und zur anschließenden Ausfahrt (11.–14. Juni 2020) ein.

Baustelle, präsentiert sich als Beispiel-Show-Room, wie die Innengestaltung realisiert werden wird. Und – welches Auto findet sich in diesem Raum? Natürlich ein Bentley, genau gesagt ein 1981er Bentley Corniche Convertible, einer von 88 Stück, die zwischen 1971 und 1984 gebaut wurden! Da hat die Motorworld ja schon mal alles richtig gemacht 😊.

Die Gesamtfläche der Motorworld München beträgt rund 85.000 qm, wobei sich auf 24.000 qm Grundfläche in der ehemaligen Lokhalle die Hauptzone befindet, die sicherlich nochmals einen Besuch mit dem RREC Süd bietet. Dort finden sich auch die 112 Glasboxen, in denen die motorisierten Schmuckstücke präsentiert werden. Hier kann man Liebhaberstücke einstellen und hat 24 Std. Zugang zu ihnen. Lediglich die Länge von 5 m schränkt uns in der Unterbringung unserer Fahrzeuge etwas ein. Jedoch finden sich auch im Untergeschoss Flächen, die gemietet werden können. Hier kann nach Wunsch eine geschlossene Box oder auch eine Glas-Box eines oder mehrere Autos beherbergen. So können Lieb-

haber ihre Autos dort platzieren, wenn sie mit etwas Glück für eine Box ausgewählt werden. Porsche 911 sind – typisch für München – schon gut vertreten. Gesucht sind jetzt seltenere Exemplare, da dort eine interessante Mixtur zu finden sein soll. Ab 295,- € / Monat lässt sich das für Münchner Verhältnisse sehr gut kalkulieren.

Mit vielen Eindrücken, Ideen und Wünschen des späteren Wiedersehens im fertigen Zustand verließen wir die Baustelle. Für das Gruppenfoto wollten wir abschließend in der Club-Bibliothek in die Kamera lächeln. Eingeladen auf einen Aperitif „vom Haus“ wurden wir herzlich verabschiedet.

Ein Abendessen in der traditionellen Hirschau im Englischen Garten in München ließ uns anschließend in angeregte Gespräche versinken und die ein oder anderen Pläne schmieden.

Text und Fotos: Dr. H. Martin Illner

Sonntag, 20.10.2019

Ein Tag für Enthusiasten wie er im Buche steht



„Das Durchschnittliche gibt der Welt ihren Bestand,
das Außergewöhnliche ihren Wert“

Wir wissen nicht, ob Oscar Wilde einen Silver Ghost besessen hätte, wäre er nicht schon 4 Jahre vor der Gründung von Rolls-Royce gestorben. Aber dieses Zitat von ihm passt ganz gut auf Hans-Günther Zach.



*Hans-Günther
Zach begrüßt
Past Chairman
Michael Berendes.*

Denn was das Wort außergewöhnlich bedeutet, kann man hier wie kaum anderswo erfahren: Schätze als solche finden, pflegen, erhalten, und der Öffentlichkeit zugänglich machen. Unser Clubmitglied Hans-Günther Zach ist ein perfektes Beispiel für einen Sammler. Was man bei ihm besichtigen kann, dürfte so wohl weltweit einzigartig sein. Dabei sind es nicht einmal die fantastischen Autos, die den größten Teil ausmachen, sondern seine Antiquitäten.

Einige Mitglieder kamen trotz herbstlich-feuchter Witterung mit einem „proper motor car“.

Am 20. Oktober lud er den RREC ein, und mit „Einladung“ ist hier wirkliche Großzügigkeit gemeint. Am späten Vormittag kamen etwa 35 Gäste in dem eher unscheinbaren Gewerbegebiet von Mühlheim am Main zusammen. Im Hof des Zach'schen Industriemachinenhandelsbetriebes – dessen Stellflächen natürlich nur für Mitglieder reserviert waren die mit einem „proper motor car“ angereist waren – wurden wir herzlich begrüßt. Trotz herbstlich frischen Wetters blieb man gern angeregt parlierend eine Weile bei Sekt und Orangensaft draußen, bevor es zu Canapees in die Maschinenhalle ging – die riesige Indoor-Wandmalerei von Schloss Windsor als Einstimmung im Blick.

Gute Tarnung: das Äussere lässt absolut nicht auf die spektakulären Schätze schliessen, die in diesen betont unspektakulären Hallen verborgen sind.

Hier lang, Frau Pejčić!

Der Gastgeber begrüßt den Autor dieses Artikels. Links Gerd Steimer.

Für ein Regionaltreffen schon fast ein Massenauflauf: Alle RREC-Besucher der Zach-Sammlung auf einen Blick.

Sekt oder lieber etwas Gelbes?



Empfang an der herbstlich frischen Luft. Hans-Günther Zach vor (u. a.) Otto Rausch, dem Ehepaar Becker, Michael Berendes und Gebietsleiter Thomas Parpart.

Helmut Eichhorn genießt eine kleine Stärkung vor Windsor Castle.



Hier geht's lang ...



zum Taj Mahal ...



... bzw. den Phantoms der Maharadschas!
Petra Dessoï und Gerd Steimer bewundern 6YC,
den von Windover mit poliertem Aluminium
eingekleideten New Phantom, der 1926 an den
Maharadscha von Nanpara ausgeliefert wurde.



Silberblick: Helmut Eichhorn, Frau Engels, Mechthild Köhler, Petra Eichhorn und Thomas Köhler.



Der Tiger von Eschnapur kann keinen mehr schrecken: Gerd Steimer und Thomas Parpart.



Hinter einem Kühlergrill versteckt sich natürlich ein Kühlmittel, bzw. hier ausnahmsweise eine ganze Kollektion!



Im ersten Ausstellungsraum steht auch ein 1923 in Springfield/Massachusetts gebauter Silver Ghost mit Pall Mall Tourer-Karosserie von Brewster.



Insbesondere für Rolls-Royce-Enthusiasten ist die Sammlung im hessischen Mühlheim am Main, kurz vor der Grenze zu Bayern, ein Muss. Sie war schon einmal größer, vor 10 Jahren wurde sie per Auktion verkleinert, um ein Wohltätigkeitsprojekt für Kinder, eine Schule auf eigenem Grund zu finanzieren. Dennoch: hier kann man immer noch 12 zumeist einzigartige Fahrzeuge mit der Spirit of Ecstasy sehen. Als da wären: ein 1920er 40/50 Silver Ghost mit Open Drive Limousinen-Karosserie von Mühlbacher/Paris, ein 1923er 40/50 Silver Ghost Pall Mall Tourer von Brewster/New York, ein Twenty von 1926, ein ebenfalls 1926 gebauter New Phantom Tourer von Windovers/London für den Maharadscha von Nanpara, ein 25/30 mit sehr attraktiver Saloon-Karosserie von Hooper/London, ein Silver Cloud III und ein Silver Shadow II, einer der schönsten Phantom III, dank Sedan de Ville-Karosserie von H.J. Mulliner/London (der Chauffeur des Erstbesitzers muss recht klein gewesen sein!). Dann noch eine Wraith-Limousine und ein Phantom VI. Alle Fahrzeuge wirken wie in einer Jahreswagenausstellung, so gut sind sie gepflegt. Einziger Wehmutstropfen: Sie wurden in den letzten Jahren aus privaten Gründen zu wenig oder gar nicht bewegt.



DER Rolls-Royce-Klassiker darf natürlich nicht fehlen: Silver Cloud III



Die vom französischen Karossier Mühlbacher gebaute Limousine de Ville, oder französisch Coupé de Ville auf dem Chassis 24AE wird dieses Jahr 100!

Ein Highlight der Sammlung ist der 40/50 Silver Ghost, der einst einem Cognac-Baron gehörte. Den Namen verrät Frau Köhler mit einem Bilderrätsel. Salut!



Ein wahres Traumauto in fantastischem Zustand ist auch 3AZ236, ein Phantom III Sedanca de Ville von H. J. Mulliner aus dem Baujahr 1936.



Hans-Günter Zach und H. M. Queen Elizabeth II: der „Stern von Indien“ ist leider nicht mehr Teil der Sammlung und gehört heute wieder dem Maharadscha von Rajkot, dessen Großvater den Wagen einst bestellte.



Der Stern von Indien findet sich an den exotischsten Plätzen!



Die Herren Biemer und Berendes staunen über die hölzerne Achse des amerikanischen Brush.



Holz und Metall, eine unwiderstehliche Kombination insbesondere für Rolls-Royce und Bentley-Fahrer!



Die Sammlung von Prachtschränken dürfte einzigartig sein, vielleicht sogar weltweit.

Natürlich verbrachten wir viel Zeit in dieser Sammlung, die zwischen allerbesten Antiquitäten, Devotionalien und Wandmalereien untergebracht ist. Eines der spektakulärsten Fahrzeuge, der Silver Ghost des Cognacharons Hennessy, wird in diesem Jahr übrigens 100! Damit ist es hier aber immer noch nicht das älteste Fahrzeug.

Nach der Rolls-Royce-Sammlung ging es in eine weitere Halle, in der mitten im antiquitätenbestückten ersten Saal u. a. ein Brush von 1905 steht, ein äußerst seltenes US-Automobil mit Achsen aus Holz (!), das viel Aufmerksamkeit auf sich zog. Die hier ausgestellten Antiquitäten sind allein schon in ihrer Zahl überwältigend, Flure über Flure an Frankfurter, Augsburger, Braunschweiger und anderen Prachtschränken, die einst Schaustücke vor allem in Adelsschlössern und Großbürgervillen waren und deren Edelh Holzfurniere uns Clubmitgliedern doch recht vertraut vorkamen. Dann waren da noch komplizierteste Sekretäre mit Geheimfächern, Vitrinen und mehr oder weniger wertvolle Gemälde, bis hin zu Kirchenmobiliar – das sich am Ende der Besichtigung bestens zu weiteren Gesprächen eignete. Etwas Britishness verströmt ein Großmodell von Lord Nelson's berühmter HMS Victory. Und überall finden sich Spirit of Ecstasys und Rolls-Royce-Modelle. Insbesondere der leider nicht mehr in der Sammlung befindliche „Stern von Indien“ ist noch überall gegenwärtig. Heute gehört dieser Phantom II aus poliertem Aluminium und safranfarbener Karosserie wieder der Familie, die ihn 1934 bestellt und bis in die 60er Jahre besessen hatte: den Maharadschas von Rajkot.

Zwischen den Hallen der Sammlung befindet sich die „Schanz“, ein lokales Veranstaltungszentrum. Und dorthin lud uns Hans-Günther Zach dann schließlich zum Essen ein. Fast alle Teilnehmer fanden an einem einzigen riesigen Tisch unter einer hohen Decke in dem dunklen Saal Platz – mehr als genug Gesprächsstoff gab es ja um auch nach dem Dessert noch nicht gehen zu wollen.

Zum Schluss sei nochmal der unnachahmliche Oscar Wilde zitiert: „Komplimente sind wie Parfüm. Sie dürfen duften, aber nie aufdringlich werden.“ In diesem Sinne, vielen Dank Hans-Günther Zach, für gastgeberische Großzügigkeit und einen schönen Tag in einer einzigartigen Umgebung.

Text: Norbert Andrup

Fotos: Mediabid und Norbert Andrup

Ganz ehrlich: Diese fantastische Sammlung ist einer Preisung wert!



Auch bei den kleineren Dingen findet sich etwas, für das auch Horst Lichter extra nach Mühlheim käme, so wie diese exquisiten Elefanten- und Känguruh-Pendeluhr.

Zum Abschluss in die „Schanz“!



Wenn dieser Tag nicht reichlich Gesprächsstoff bot, dann weiss ich es auch nicht ...



The bigger, the better? Ist das die größte „Emily“ der Welt? Jedenfalls nur eine unter vielleicht 100, die in der Sammlung von Günter Zach zu finden sind!





Gleich gehts zur Führung –
Scheunenwindmühle in Saalow

RREC Jahresabschluss- ausfahrt 2019

Geschichte ohne Ende

Auf den Spuren unserer Vorfahren und
technischer Errungenschaften.



Feucht war es,
aber wir sind ja
nicht aus Zucker
und los ging es



Die Gene lassen
sich nicht leugnen

Auf ging es, erst nach Saalow zur Scheunenwindmühle, dann nach Trebbin-Blankensee zum Bauernmuseum und zum Abschluss kehrten wir in der königlichen Hofbäckerei zu Kaffee und Kuchen ein.

Ein rundum interessanter Tag. Nur das Wetter, das war nicht so ideal. Allerdings konnten wir uns davon überzeugen, dass unsere schönen Autos nicht aus Zucker sind und den Regentropfen trotzten.

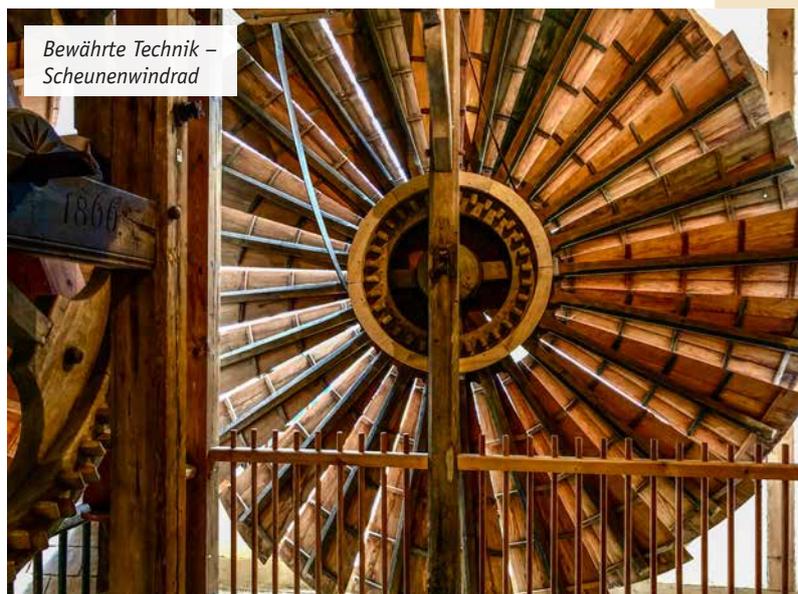


Die **Scheunenwindmühle** in Saalow (auch *Scheunenmühle*) ist eine Windmühle, bei der der Antriebswind direkt durch das Mühlengebäude hindurchströmt und nicht, wie allgemein üblich, um die Mühle herumgeleitet wird. Trifft nun der Wind auf das Windrad und sind auf der Rückseite des Gebäudes die Luken geöffnet, entsteht Zugluft oder Durchzug und das Windrad beginnt sich zu drehen.

Entscheidend für die Funktion ist unter anderem auch der Anstellwinkel der 24 Flügel des Windrades, der 20 – 22° Neigung betragen muss, damit der Wind das Gebäude durchströmen kann und diese Kraft auf das Windrad übertragen wird.

*Das daher mitunter als „hölzerne Windturbine“ klassifizierte Gebäude aus dem 19. Jahrhundert wurde ursprünglich im heutigen Dresdner Ortsteil Podemus errichtet. Es ist in seiner Art weltweit einmalig. *Text: Wikipedia*

Mit dem traditionellen Gruß „Müller GLÜCK ZU!“ verabschiedeten wir uns von diesem spannenden Bauwerk und wir fuhren zu der nächsten Station, dem Bauernmuseum Blankensee.



Bewährte Technik – Scheunenwindrad



Wetter – egal, hier ist's trocken und interessant obendrauf. Peter & Sylvia Senger, Sonja und Michael Frings



Staunen – interessante Führung in der Scheune



Unser Zeichen – jetzt geht es weiter nach Blankensee zum Bauernmuseum

Kein Ausstellungsstück,
aber Anziehungspunkt für
viele Museumsbesucher



Schnitzel geht immer



Beim Lunch in der
Museumsschänke



Sehr karg, aber ein
Dach über dem Kopf



Bauernmuseum –
Festtagskleidung



BAUERNMUSEUM BLANKENSEE

Südlich von Saarmund, eingebettet zwischen Hügeln und Seen, Wiesen und Äckern lädt Blankensee zum Verweilen ein. Blankensee wurde erstmals am 18. Oktober 1307 urkundlich erwähnt. Im ältesten Wohnhaus der Gemeinde, einem märkischen Mittelflurhaus, vom Typ eines Wohn-Scheune-Stall-Gebäudes, befindet sich das Bauernmuseum (rekonstruiert von 1976 bis 1981).

Das Mittelflurhaus ist eine Abart des norddeutschen Dielenhauses. Die Bauweise ersparte dem Bauern eine Scheune, erleichterte die Fütterung des im Haus eingestellten Viehes und gab zusätzlich eine Wärmeisolierung. Das 1649 gebaute Fachwerkhäus war in seiner Größe keineswegs typisch für die Bauweise im Dorf und in den Nachbargemeinden, da die Dörfer des Thümenschen Winkels im wesentlichen Guts- und Kossätendörfer waren.

*Text: Bauernmuseum Blankensee

KRONGUT BORNSTEDT

- 1157** *Esicus de Burnenstede, ein Adliger aus dem Gefolge Albrechts I. des Bären (um 1100–1170), erhält nach Eroberung des Havellandes den Flecken als Lehen und benennt ihn nach seinem Geburtsort Bornstedt (= Dorf an einem Brunnen) bei Eisleben im Harz.*
- 1867** *Das Kronprinzenpaar Friedrich Wilhelm (1831–1888) und seine englische Gemahlin Victoria (1840–1901) übernehmen und bewirtschaften das Gut als „Naturalbesitz und zum Nießbrauch“ und machen es zu einem Mustergut. Sie betreiben hauptsächlich Milchwirtschaft und Hühnerzucht.*
- 1875** *Neugestaltung des Gartens durch Emil Sello (1816–1893); ein sogenannter „Farmgarten“ nach englischem Vorbild entsteht.*
- 1901** *Prinzessin Feodora (1874–1910), jüngste Schwester der Kaiserin Auguste-Victoria (1858–1921), zieht in das Krongut ein. Sie entwickelt Bornstedt zu einem Künstlerhof mit Schriftstellern, literarischen Zirkeln und Malern. Nach ihrem Tode bleibt das Gut zunächst unbewohnt.*
- 1918** *Abdankung Wilhelms II.: Das Krongut wird Bestandteil des Reichswehrfiskus, der die Interessen der Hofkammer wahrnimmt.*
- 1950** *Kronprinz Wilhelm von Preußen (1882–1951) ist letzter Eigentümer des Gutes. Der Besitz wird enteignet und später vom Land Brandenburg übernommen. Das Gebäude wird aufgeteilt und mit verschiedenen Nutzungen belegt. Bürogebäude und Schuppen werden gebaut, die den ehemaligen Reiz des Ensembles völlig zerstören.*
- 1999** *Restaurierung und Sanierung des „Krongut Bornstedt“*
- 2002** *1. Juni, Eröffnungsfest des Krongutes im Jahr der Romantik*



*Text: Krongut-Bornstedt

Wir kehrten noch in die Museumsschänke ein und fuhren dann wieder Richtung Berlin, über Potsdam zum Krongut Bornstedt.

Text: Jens Meggeneder

*Textpassagen: Scheunmühle; Bauernmuseum;

Wikipedia; Krongut Bornstedt

Fotos: Jens Meggeneder



Zum Schluß Applaus für den Organisator



Üppig vom Blech und eine feine Tasse Kaffee, was will man mehr.



Kaffee und Kuchen, wir kommen

Krongut Bornstedt Potsdam – letzte Station an diesem Tag

Retro Classics Bavaria in Nürnberg



Bentley war im Jubiläumsjahr mit „alt und jung“ vertreten.



F. Perz mit seinem, mal nicht trist Adenauer-schwarz, sondern freundlich blau lackierten MB 300 und Dr. H. Martin Illner flankieren RREC-Neumitglied Henriette Bär.



Der Weißwurst und Bier-7er BMW als Bayerischer Blickfang im Eingangsbereich. Trägt die RETRO CLASSICS in der Metropole Frankens vielleicht wegen ihm den Beinamen „BAVARIA“?



Gut gefüllte Messehallen repräsentierten eine große Bandbreite an Schmuckstücken.

Auto-Liebhaber treffen alte und junge Schätze



Die Retro Classics Bavaria in Nürnberg zählt zu den Old-/Youngtimer-Messen, die mit mehr als 350 Ausstellern – Automobilhersteller aus aller Welt, Sammler und Händler – eine Zusammenstellung von Raritäten rund um den Erdball zeigen. Hochwertige Oldtimer, Youngtimer und Liebhaberfahrzeuge, seltene Vorkriegsmodelle und historische Nutzfahrzeuge ziehen die Blicke auf sich. Ebenso sind in einer Halle Ersatzteile, Accessoires und Zubehör sowie Fahrzeuge von privat zu erwerben. Die Region Süd traf sich zum lockeren Austausch am Mittagstisch.

Vom 6. bis 8. Dezember 2019 zeigte die nunmehr 4. RETRO CLASSICS BAVARIA, was die Herzen von Autobesiegerten – und Enthusiasten wie uns – höherschlagen lässt. Es waren zwar kaum Fahrzeuge da, die eine Mitgliedschaft im RREC nahelegen – aber – ehrlich gesagt hat doch jeder von uns nicht nur RR & B in seiner Garage, Halle, Scheune ... stehen. Insofern zeigte die Messe ein breites und interessantes Spektrum, das sich auch in der Classic Bid Auktion unseres Mitglieds Karl Rolf Muth spiegelte.

Laut Geschäftsleitung der Messe „hat sie sich zu einer guten Einkaufsmesse für Freunde der Fahrkultur entwickelt. Hier wird nicht nur geschaut, sondern auch gekauft. Insbesondere im Segment der NEO CLASSICS® verzeichnen wir enorme Zuwächse.“ Besonders erfreut ist man über die abermals gestiegenen Besucherzahlen, die mit noch einmal gut zehn Prozent plus im Vergleich zum Vorjahr zu einem „rundum positiven Gesamtergebnis“ beigetragen haben.

Besonders interessant in diesem Jahr waren wieder die Sonderausstellungen. Unter dem Motto „Helfen und Retten jenseits der Mauer“ wurden Sanitätsfahrzeuge der DDR aus dem Rotkreuz-Museum Nürnberg präsentiert.

Ein weiterer Sonderbereich war dem Norisring gewidmet. Als gebürtiger Nürnberger und, weil in diesem RREC-Magazin erstmals über meine Heimatstadt berichtet wird, muss ich ein wenig ausholen. Als Neffe des damaligen Vizepräsidenten des 1. Nürnberger Automobilclubs (1. NAC) kam ich von Kindesbeinen an zu den regionalen Motorsportveranstaltungen. Dazu gehört auch dieser o. g. Norisring. Die „Noris“ ist ein allegorischer Name für Nürnberg aus dem 17. Jahrhundert. Früher gab es eine Weinbrennerei Noris und noch heute gibt es die Norisbank. Der Norisring ist eine temporäre Rennstrecke mit nur rund 2,5 km Länge. Seit 1947 werden Rennen ausgetragen. Bis 1957 standen vor allem Motorradrennen im Mittelpunkt der Veranstaltungen. Das liegt auch daran, dass Nürnberg damals Sitz zahlreicher Motorradhersteller war (Ardie, Hecker, Mars, Triumph, Victoria, Hercules und Zündapp). Später wurden hauptsächlich Wettbewerbe mit Sportwagen und Prototypen organisiert. Seit vielen Jahren gehört der Norisring zu den Stammstrecken der Deutschen Rennsport Meisterschaft. Für den alljährlichen Umbau, der normalerweise dem gewöhnlichen Alltagsverkehr gehörenden Straße in einen Rundkurs, sind jeweils 10.000 Arbeitsstunden nötig.

Aber all das ist aus unserer RREC Perspektive nur nebensächlich. Denn für die RREC-Enthusiasten stand etwas ganz anderes im Mittelpunkt: Unser Clubleben! Für ein gemeinsames Mittagessen an einem langen, weiß gedeckten Tisch trafen sich nach und nach insgesamt 17 Mitglieder und Begleitpersonen. Der „harte Kern des Südens“ freute sich besonders, dass auch Stephan Horn mal wieder mit dabei war und, dass wir unser Neumitglied Frau Henriette Bär aus Fürth begrüßen konnten. Sie schnupperte – zusammen mit Herrn F. Perz – erstmals RREC-Luft bei einer unserer Veranstaltungen.

Die RETRO CLASSICS BAVARIA 2020 findet vom 4. bis 6. Dezember 2020 wieder in der Messe Nürnberg statt. Ein Mittagstisch wird für Sa. 05.12.20 wieder organisiert!

Text und Fotos: Dr. H. Martin Illner

Zum Mittags-Imbiss trafen sich Adolf Tahedl, der seinen Enkel Tobias mitbrachte sowie die Ehepaare Lachermund/Schneider, Eichhorn, Thuss und Illner sowie eine illustre Herrenrunde.



Diskussionen über PS und Euros erfreuten die Männerherzen von Dr. Ralf Lossack, Wolfgang Lachermund, Jörg Thuss und Dr. Klaus Konopizky.



Gebietsleiter Süd Dr. H. Martin Illner begrüßte seine Gäste zum Mittagessen im Mediterranen Messerestaurant.



Vantage S 430



Aston Martin

Unser Bentley wünschte sich einen neuen Kollegen. Bisher hatte er aus seinem Heimatland nur einen kleinen Kastenwagen der irgend etwas mit Rolls-Royce zu tun hat und Mini Cooper heißt.



Wilfried Hegger (der Besitzer) mit Wachhund Chico, der bestens bekannt ist im Club weil er in den Pausen der Club-Ausfahrten unsere Fahrzeuge bewacht.



Die beiden Engländer vor unserem Haus.



Es sollte ein klassischer Aston Martin neueren Datums sein. Somit wurde es einer der letzten Exemplare des Vantage S mit 8 Zylinder 4,7 Liter Motor und 436 PS, in der Farbe Q Tungsten/Silbergrau mit schwarzer Lederausstattung und silbernen Nähten.

Bei der Jungfernfahrt wurde mir klar warum bei den Fahrzeugen das Sport-Shift-Getriebe zu den meist besprochenen Bauteilen gehört, es wird geliebt und gehasst.

Natürlich war ich noch nicht perfekt in der Bedienung mit den Schalt paddeln. Einige Schaltvorgänge waren so robust das ich erst gar nicht in den Rückspiegel gesehen habe ob nicht vielleicht einige Metallteile aus dem Getriebe auf der Straße liegen.

Inzwischen habe ich erfahren das der Startvorgang genau eingehalten werden muss, damit das Getriebe kalibriert wird.

Möglicherweise wurde das Fahrzeug beim Händler (oder vorher) mehrfach rangiert, ohne das zu beachten – was zur Folge hat, dass die Schaltvorgänge immer „ruppiger“ werden. Nachdem ich jetzt genau nach Vorschrift gestartet habe ist es sehr viel besser geworden.

Der Start!

– Man steckt den Glasschlüssel in die Kammer am Armaturenbrett, 1 Sekunde tut sich nichts. Dann aber brüllt der Motor auf, dass jeder Ferrari Fahrer vor Neid erblasst. Ich habe befürchtet, dass bei den Nachbarn die Blumentöpfe von den Fensterbänken fallen. Gott sei Dank ist unser Nachbar Autofan. Danach muss man 10 Sekunden warten bis sich das Getriebe kalibriert hat, erst dann legt man einen Gang ein. Zu den sportlichen Qualitäten kann man sagen, er steht einem Ferrari kaum nach. Ich kann das aus meiner Sicht sagen, da wir bis vor drei Jahren 18 Jahre Ferrari gefahren sind.

Bei sportlicher Fahrweise neigt sich die Karosserie etwas mehr, was sich aber nicht unangenehm auswirkt. Das hart abgestimmte Fahrwerk mit wenig servounterstützter Lenkung schafft Vertrauen und zeigt was unter den Rädern passiert. Durch die transaxiale Bauweise ist der Aston Martin sehr ausgewogen.

Hier macht sich bemerkbar, dass Aston Martin seit einigen Jahren ein Test- und Entwicklungszentrum am Nürburgring hat, wo die Fahrzeuge abgestimmt werden. Der Vantage S 430 ist das Straßenmodell, das in Anlehnung an die GT4 Renn-Fahrzeuge entwickelt wurde.

Somit wirklich ein guter Kauf der viel Freude bereitet.

Text und Fotos: Wilfried Hegger

Treffen im Classic BID Zentrum Rheinessen

Jahresauftakt der Region Mitte

Unser Neujahrstreffen vom 26.01.2020 fand diesmal im Restaurant „ClassiX“ in Bingen-Grolsheim statt.

Dieses Restaurant ist bekanntlich angeschlossen an das Classic BID Zentrum Rheinessen unseres Clubfreundes Karl Muth.



Otto Rauschs Cullinan



Enthusiasten begrüßen
Otto Rauschs RR Cullinan



Blick durch
den Cullinan



Cullinan again

Ab 12.00 Uhr versammelten sich circa 35 Enthusiasten einschließlich Gästen. Wir wurden mit einem Sektempfang begrüßt.

Zu unserer großen Freude war auch unser Chairman Klaus Konopizky aus München angereist.

Nach der Begrüßung gab es zunächst eine kleine Überraschung: Karl Muth hatte eine Ehrung für unser Mitglied Norbert Andrup vorbereitet.





*Ehrung Norbert Andrup
Creative Director – Über-
gabe durch Ursula Muth*



Die Auszeichnung als „Best Creativ-
director“. Als Anerkennung für seine
hervorragenden Beiträge für unser
RREC Magazin in den letzten Jahren.
Der sichtlich überraschte Norbert
erhielt den Preis von Ursula Muth
überreicht. Dafür gab es viel Applaus.

Danach begrüßte uns der Chairman und gab einen
Ausblick auf das Clubjahr. Wir genossen dann eine
Mittagstafel, die sich in die Autoausstellung einfüg-
te und den Blick auf die Fahrzeuge erlaubte. Nach
dem Essen und dem obligatorischen Gruppenfoto
gab es noch eine Führung durch den Hausherrn.

Unser Clubfreund Otto Rausch war mit seinem
brandneuen Rolls-Royce Cullinan angereist. Natür-
lich wurde dieses Fahrzeug nach dem Kaffeetrinken
noch einmal neugierig in Augenschein genommen.

Wir konnten erfreulicherweise ein neues Mitglied
zum 01.01.20 in unseren Reihen begrüßen. Günther
Kaufmann aus Wiesbaden. Besitzer eines wunder-
baren RR Corniche Coupé.

Er überraschte uns mit einem Einstand, nämlich
einigen Gläsern Senf der Marke „Grey Poupon“. Wie
ist der Bezug zu Rolls-Royce?



*Mittagstisch inmitten
von schönen Autos*



*Neujahrsgrüße von
unserem Chairman*



Gruppenbild
Neujahrslunch

Dieser Senf war vor einigen Jahren der Hauptdarsteller in diversen Werbespots unterstützt durch mehrere Silver Clouds. Einige von uns kannten den Zusammenhang. Eine wirklich schöne Idee. Danke an Günter Kaufmann, der den Senf extra besorgt hatte. Die Spots finden sich auf youtube:



Herzlichen Dank an Ursula und Karl Muth für Ihre Unterstützung und Gastfreundschaft.

Text: Thomas Parpart

*Fotos: Katrin Breitschwerdt, Thomas Parpart
und Günter Kaufmann*



K. Muth, K. Konopizky, N. Andrup und
T. Parpart mit einem Glas Grey Poupon

Zu Besuch in der Bentley Lodge Kitzbühel mit Blick auf „die Streif“



Herrliche Kulisse hinterm Wilden Kaiser. Seine Berge boten ein wunderbares Ambiente für einen – hier doch – Wintertag.

Bentley meets Hahnenkamm



Dr. H. Martin Illner und seine Frau Jorun genossen den Tag und freuen sich, wenn im nächsten Jahr weitere „Bentley-Kunden“ den Weg nach Kitzbühel finden und man ein RREC-Tischlein eröffnen kann. Interessierte bitte gleich beim Gebietsleiter Süd melden!

Wie passt der Bentley zu einer Skipiste? Nein, er ist nicht als Quattro die Schanze hochgefahren. Der neue Flying Spur hat zwar auch Allradantrieb, stand jedoch ganz entspannt, schön ausgeleuchtet unter einem sicheren Dach direkt vor dem Eventgelände mit Blick auf eine der bekanntesten Ski-Pisten der Welt: „Die Streif“ in Kitzbühel, Österreich. Die heißt übrigens deshalb so, weil die Wiese über die man fährt früher einem Bauern namens Streif gehört hat.



Die Bentley Lodge in Kitzbühel, Österreich – und ein Bentley mit Skiern auf dem Dach!

Das letzte Januarwochenende gehörte dieses Jahr wieder dem Wintersport. Vom 24. bis 26. Januar 2020 kamen aus aller Welt die Ski-Stars – und auch viele andere Promis, VIPs und Möchte-Gern-Sternchen. Und der Rest der Welt sieht vor den Bildschirmen zu. Die Streif ist seit 1937 Schauplatz der internationalen Hahnenkammrennen mit Super G, Abfahrt und Slalom. Als schwierigste Strecke und vor allem auch schnellste wird sie oft bezeichnet. Jede der Passagen hat einen Namen – so wie z. B. auch die Kurven und Kanten des Nürburgrings. So meistern die Ski-Rennfahrer Gefälle von 85% und kommen vor dem Zieleinlauf auf bis zu 150 km/h.

Im Tal, unweit des Zieleinlaufs, steht ein kleines Haus im alpinen Stil. Wäre nicht das bekannte B-Logo angebracht, würde man nicht vermuten, dass sich hier ein englisches Automobil-Unternehmen eine Lodge leistet. Mit gemütlichen Innenräumen, Ausstellungs-Stücken und einer großen Bandbreite an Anschauungsmaterial werden hier viele individuelle Bentleys mit den Kunden konfiguriert. Zum Hahnenkammrennen konnten sich geladene Gäste über neue Features informieren, die neuen Modelle bewundern und ganz entspannt den Rennen zusehen – live über dem Dach vom Flying Spur oder mit Reportage auf dem großen Screen.

Dr. H. Martin Illner führte anregende Gespräche mit Brett Boydell, Head of Interior Design bei Bentley in Crewe. Dabei ging es v. a. auch um ein gemeinsames Lieblingsthema: Holz. Illner hält Vorlesungen

RREC-Gebietsleiter Dr. H. Martin Illner diskutiert als Holzfachmann mit Brett Boydell, Head of Interior Design bei Bentley in Crewe, über die Innengestaltung der englischen Schätze. Nach wie vor steht eine Holzausstattung bei Bentleykunden hoch im Kurs.



Bei klassisch-österreichischem Kaiserwetter strahlten die Lodge-Gäste und der Bentley Continental GTC im Farbton Sequin Blue.

an der Technischen Hochschule Rosenheim über die Verwendung von Holz – vom Baubereich bis hin zum Innenausbau von Fahrzeugen und hat Erfahrung mit Innenraumausstattungen von Bentley, BMW ... bis Volvo. Bisher waren seine Holztechnik-Studierenden in England nur bei Morgan und Rolls Royce aktiv. In Kitzbühel wurde nun die Tür geöffnet, damit sie Praktika und Bachelorarbeiten künftig auch bei Bentley absolvieren können.

Brett präsentierte uns den neuen Flying Spur und verriet uns ein paar Details: „We have spent the last five years designing the new Flying Spur to be the very best of driver engagement and luxury. Every area of the interior has been designed to make the best for the materials and craftsmanship available through the skilled men and women of Bentley.“

Großartig, die Gespräche mit den Bentley-Mitarbeitern aus England.

Ein gelungenes Event! Vielleicht können wir im nächsten Jahr ein paar mehr RREC-Freunde nach Kitzbühel locken. Interessierte bitte beim Gebietsleiter Süd, Dr. H. Martin Illner melden!

Text und Fotos: Dr. H. Martin Illner

INFO:

Sie gilt als eine der schwierigsten Abfahrten der Welt, „die Streif“.

- › 85% Gefälle,
- › über 3.000 m lang,
- › bis zu 150 km/h,
- › in weniger als 2 Minuten,
- › bis zu 100.000 Zuschauer



Ergebnis Super G:

1. Platz: Norwegen, Kjetil Jansrud mit 1:14.61
 2. Platz: Norwegen, Aleksander Kilde mit 1:14.77
 2. Platz: Österreich, Matthias Mayer mit 1:14.77
- Da die beiden gleich schnell waren gab es keinen 3. Platz.*

Ergebnis Abfahrt:

1. Platz: Österreich, Matthias Mayer mit 1:55.59
 2. Platz: Österreich, Vincent Kriechmayr mit 1:55.81
 2. Platz: Schweiz, Beat Feuz mit 1:55.81
- Da die beiden gleich schnell waren gab es keinen 3. Platz.*

Ergebnis Slalom:

1. Platz: Schweiz, Daniel Yule mit 1:41.50
2. Platz: Österreich, Marco Schwarz mit 1:41.62
3. Platz: Frankreich, Clement Noel mit 1:41.87

Quelle: www.hahnenkamm.com

Neujahrsempfang RREC Gebiet Süd

Die Geschichte vom Lupulin und den Briten

Lupulin! Kein neues Modell von Rolls Royce oder Bentley – aber wir kennen es alle! Der wichtigste Bestandteil des Bieres, der ihm unter anderem die goldgelbe Farbe und den Geschmack verleiht.



Den Empfang im denkmalgeschützten Haimerlhof mit Hopfen-Secco genießen die Bentley-Fahrer Illner und Eichhorn.

Beim Neujahrsempfang des Gebiets Süd im Deutschen Hopfenmuseum am 11. Januar 2020 haben sich einige RREC-Mitglieder die Kraft für 2020 angetrunken, wie es in Bayern am Heilig-Drei-Königs-Tag normalerweise Brauch ist.

Ein paar Bentleys durften auf die Winter-Straßen gebracht werden und fanden sich in Wolnzach, in der Mitte der Region Süd, ein. Der Besuch des Hopfenmuseums mit Führung und Bierverskostung stand im Mittelpunkt. Ein Abendessen und eine Übernachtung im denkmalgeschützten Haimerlhof rundeten das Programm ab und ließen das Wochenende zu einem unvergesslichen Event werden.

Bentley Arnage Red Label und Continental GT Speed präsentieren sich vor dem Deutschen Hopfenmuseum in Wolnzach.



Ursprünglich wurde Hopfen mit seiner antibakteriellen Wirkung als Heilpflanze verwendet. Erst im Mittelalter kam das Bierbrauen. Früher wurden dem Bier je nach Jahreszeit die verschiedensten Zutaten zugeführt. Von Rosenblättern und Kirschen über Anis und Gerbsäure aus Baumrinde bis hin zum eigentlich giftigen Efeu. Letzterer sorgte für eine berauschende Wirkung. Trotzdem wurde in früherer Zeit Kindern oft Bier zu trinken gegeben, da es das einzige saubere Getränk war und nicht wie Brunnenwasser mit Pest und Cholera verseucht war. (Darauf ist es zurückzuführen, dass Bier in Bayern immer noch als Grundnahrungsmittel zählt. Es wird in Hochschulen ebenso ausgeschenkt wie in vielen Firmen.)

Als dann damals der Hopfen zugeführt wurde, stellte sich heraus, dass die Biere nicht so schnell verdorben waren, weil Lupulin natürliches Konservierungsmittel ist. 1516 wurde das Reinheitsgebot erlassen, um den vielen Mischungen ein Ende zu setzen.

Dass die Gärung so gut funktionierte, verdankte man den Pilzsporen an den feuchten Kellerwänden. So kam man Ende des 19. Jahrhunderts durch die Forschung des Franzosen Louis Pasteur auf die Idee dem Bier kontrolliert Hefe für den Gärungsprozess zuzuführen. Der ist also nicht nur für die pasteurisierte Milch verantwortlich.

INFO:

Reinheitsgebot 1516

Inhaltsstoffe des Bieres:

- Hopfen, Wasser und Gerste
- (Hefe kam später dazu)

Wir würden noch Malz vermuten, aber unter Malz würde man auch Weizenmalz verstehen und das war ursprünglich nicht im Reinheitsgebot. Um mit Weizenmalz zu brauen brauchte man eine Sondergenehmigung, denn Weizen wurde zum Brotbacken gebraucht, ebenso wie der Roggen.

Im Museum, das dem Charakter eines Hopfengartens nachempfunden ist erfahren wir alles über den Hopfenanbau:

Hopfen wächst in Auenlandschaften, also nahe an Flüssen oder Seen. Der sandig, lehmige Boden mit einem warmen Frühjahr und einem feuchten Sommer bietet den Pflanzen mit 4 m tiefen Wurzeln optimales Wachstum.



Im Deutschen Hopfenmuseum führte uns Christine Kellermann durch das Leben der Hopfenbauern, den Lebensweg des Bieres und die Hopfenkunde. (v.l.): Führerin Christine Kellermann, Christel Ternes, Dr. Ralf Lossack, Helmut Eichhorn, Jorun Klinger-Illner, Petra Eichhorn, Henriette Bär, Friedhelm Perz, Hans-Peter Ternes.



Die Hopfen-Dolde ist das typische Symbol für das Bier. Neben Hopfen darf nach dem Reinheitsgebot, das am 23. April 1516 von Herzog Wilhelm IV in Ingolstadt – nur 30 km von Wolnzach entfernt – erlassen wurde, nur noch Malz und Wasser mit ins Bier sowie Hefe für den Gärungsprozess.

In der Dolde sieht man den Blütenstaub in gelb, der dem Bier den goldenen Glanz verleiht. Dieses Lupulin ist das Geheimnis.





Die 7 m hohen Hopfenstangen, die die Gegend im weltweit größten zusammenhängenden Hopfenanbaugebiet charakterisieren, werden mit Drähten verbunden. Hieran werden jedes Jahr im Januar/Februar neu die Drähte für die Hopfenreben geknüpft. Die Hopfenwurzel wird frisch zugeschnitten, wieder zugeackert und beginnt zu treiben. Streben die Reben dann nach oben, werden die drei größten Triebe im „Sonnen-Sinn“ – also rechtsherum um den Draht gelegt. Sie richten sich nämlich der Sonne nach! Die übrigen werden abgeschnitten.



In 70 Tagen, bis zur Sommersonnenwende am 24. Juni, wachsen die Kletterpflanzen 7 m nach oben. Danach fangen die Reben an, Seitentriebe und Blüten zu bilden. Letztere werden zu Dolden, die das öl- und harzhaltige Lupulin beinhalten. Dieser gelbe Stoff färbt unser Bier goldgelb und ist wesentlicher Geschmackslieferant.

Ein Hopfengarten wird wie ein Nonnenkloster geführt, sagt man, bildlich gesprochen. Nur die weiblichen Pflanzen werden eingesetzt – denn nur sie bilden Knospen. Männliche Pflanzen bilden Blüten und Samen, um weibliche zu befruchten – das dürfen sie aber nur im Labor um neue Sorten zu kreieren!!! Denn ist eine weibliche Blüte auf dem Feld befruchtet, wird ihr Lupulin zu ölig.

Lupulin besteht aus mehr als 300 Inhaltsstoffen – es kann somit nicht chemisch nachgebaut werden, was unser gutes echtes Bier schützt.

Weiter unterscheidet sich der Hopfen in Bitterhopfen und Aromahopfen; Biere beinhalten beide Sorten.

War die Hopfenzupferei früher Handarbeit, so werden heute die Stränge auf den Feldern abgeschnitten und auf den Höfen in Maschinen eingeführt, welche von den Reben die Blätter und Dolden abstreifen. Sind die Blätter herausgeblasen, kugeln die Dolden unten aus der Maschine.

Durch die viele Handarbeit bei der Lese war früher alle Hilfe gefragt. So mussten Ende August, Anfang September alle mit anpacken – auch die Kinder. Jetzt ist auch klar, warum in Bayern die Sommerferien so spät sind!

Der Hopfen muss nach der Ernte gleich in der Darre ca. 6 Std. von 80% auf 10% Feuchtigkeit getrocknet werden. Danach zieht er nochmal Feuchte zur



Stabilisierung, wird in Säcke verpackt, mit Siegel (Daher kommt das Siegel-Bier!!!) versehen und vermarktet. Heutzutage pressen Handelsfirmen aus getrockneten, gemahlenden Dolden Pellets oder verflüssigen das Lupulin.

Etwa 2% gehen in die Pharmazie in Beruhigungsmittel oder auch Medizin gegen Krebserkrankungen. So kam der Hopfen 2007 in Deutschland zum Titel der „Heilpflanze des Jahres“.



Der Hallertauer Hopfen (übrigens mit einem hohen Gehalt an Östrogen) ist in aller Welt bekannt und wird zu zwei Dritteln exportiert. Hier wächst nicht nur der Hopfen, der in jedem zweiten Bier auf dieser Welt vorhanden ist, sondern auch die Firmen, die spezielle Maschinen bauen sind hier ansässig, ebenso wie das Hopfenforschungszentrum Hüll.

Die Ahnengalerie und Bibliothek zeigen Unmengen an Wissen über das Bierbrauen. Die heutige Wissensvermittlung liegt auch nicht weit von Wolnzach entfernt: Die Hochschule Weihenstephan vermittelt das Knowhow im Studiengang Brau- und Getränke-technologie genauso wie der Ableger der Technischen Universität München in Weihenstephan.

Unserer RREC-Runde wurde das Wissen von Diplom-Bier-Sommelier Gabriele Rimpl vermittelt. Im speziellen Bier Seminar „Große Biere aus Britannien“

lernten wir zu unseren britischen PS etwas über britische %. Für 100 Liter Bier braucht man 100 g Hopfen, also in etwa eine Hand voll. So viel haben wir nicht probiert, aber doch einige Fläschchen. Immerhin gibt es aus 500 Hefestämmen, 300 Hopfensorten und 80 Malzsorten verbunden mit Wasser aus etlichen Quellen unzählige Möglichkeiten Bier zu brauen. In Deutschland produzieren 1.500 Brauereien bis zu je 200.000 Hektoliter pro Jahr. Denn wenn eine Brauerei weniger als 200 000 hl pro Jahr produziert wird sie in der Biersteuer begünstigt. Das trifft auf rund 95% der Brauereien in Deutschland zu. Gesamt werden in Deutschland 94 Millionen Hektoliter Bier produziert.

Feucht – und mit der Zeit immer fröhlicher – wurden uns sieben verschiedene Biere von unserer Lieblings-Auto-Insel kredenzt. Die Bierfamilie teilt sich in obergärige Biere, bei der sich zwischen 16°

Nach der facettenreichen Bierdegustation tat ein gemütlicher Abend mit Steak, Burger und Barbecue-Teller gut. Gemütlich klang der Tag im Hotelrestaurant mit Augustiner und Tegernseer aus.



Ausgiebiges, nicht-enden-wollendes Frühstück – so viel Gesprächsbedarf blieb am nächsten Morgen bis alle ihre Heimreise antraten.



und 18° die Hefe oben absetzt und untergärige Biere, bei denen die Hefe bei 2°–8° unten Platz nimmt. So wurde früher klar nach Sommer- und Winterbieren unterteilt.

Die britischen Biere sind vor allem obergärig – viele Ales. Das Bestreben der Engländer war hier vor allem schmackhafte Biere mit weniger Alkohol herzustellen – eine große Aufgabe, da Alkohol ein wichtiger Geschmacksträger ist.

Zudem sind die Engländer stolz auf ihre Biere mit wenig oder ohne Kohlensäure. Je dunkler das Bier, je weniger Alkohol, desto weniger haltbar ist das Bier. Prinzipiell gilt: Bier sollte immer so frisch als möglich getrunken werden. Ausnahmen gibt es. Z.B. Fassgereifte Biere, belgische Biere.

Vier Faktoren beeinflussen die Haltbarkeit von Bier: Hopfen / Farbe im Malz, das Melanoidin / Alkohol / Hygiene beim Bierbrauen.

Abschließend noch ein Tipp des Sommeliers: Abgelaufenes Bier vorsichtig öffnen. Riechen. Schmecken. Erst wegschütten wenn es nicht mehr schmeckt. 😊

Text und Fotos: Dr. H. Martin Illner

Die Nachhause-Fahrt durch das neblige Hopfenland bot noch einen besonderen Augenblick im Arnage: 100.000 km!



Hier ein Überblick über die verköstigten Biere je mit kreativen Anmerkungen der „professionellen“ Deguster:



MADOG'S ALE, 3,7%, obergärig

Mit einem Preis in „Gold“ in der Bitterkategorie verzauberte uns die kupferne Farbe mit roten Nuancen.

Kommentar:
„Eine malzige Süße, aber nicht flach.“



IPA – INDIA PALE ALE, 5,6%, schottische Brauerei Brewdog

IPA wurde im 19. Jahrhundert für die Kolonialtruppen in Indien produziert. (1)

Das „Pale“ steht für Blond und „Ale“ für das obergärige Bier.

Kommentar:
„Trüb, zitrus, ungefiltert, riecht nach Honig“



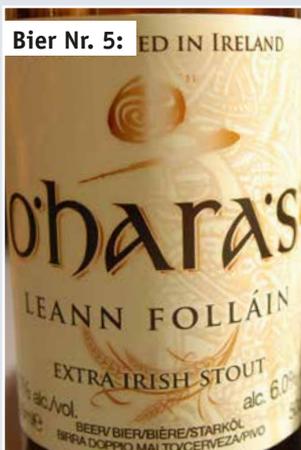
AMBER ALE MOON GAZER „NIBBLER“, 4,0%

Mit geröstetem Malz – daher dunkler, obergärig mit 26 Bittereinheiten.



LOCH LOMOND SCOTLAND ALEXANDRIA, 4,0%

Zitrusnoten, Hopfensorten: Summit + Citra



O'HARA'S, 6,0%

Irisches Stout mit 24 Bittereinheiten – Starkes Porter.

Kommentar:
„Riecht nach Irish Coffee, wie gekaute Kaffeebohne, dunkle Schokolade, mit Vanille Flavour. So Richtung Guinness, aber durch mehr Kohlensäure etwas spritziger.“



ORGANIC CHOCOLATE STOUT, 5,0%

Kakao + Kandiszucker Geschmack mit Banane-Note und Vanille mit 28 Bittereinheiten.

Kommentar:
„Süßer Nachtisch vorm ins Bett gehen, zwischen Tartufo, Tiramisu und Sahne Karamell.“



BARLEYWINE, 9,0%, obergärig, unfiltriert

Der Name „wine“ kommt nicht von ungefähr. Mit 9% kommt er einem guten Weißwein schon sehr nahe – das optimale „Kamin-Bier“. Barleywine-Biere haben zwischen 7% und 14% je nach Brauerei.

Dieses starke Ale ist im 18. Jh. entstanden, als die Franzosen keinen Wein mehr nachlieferten. Daher stieg die Nachfrage nach alkoholreicheren Bier.

Kommentar:
„Riecht nach Weißwein.“

PLUS-MINUS 2019

Bilanz aus Goodwood

Der Neue aus Goodwood läßt die Kasse klingeln. Der Cullinan, jener Rolls-Royce, der uns auch im tiefsten Sumpf erfreut, treibt das Geschäft weiter an. Ein Rekord. Noch nie wurden so viele Rolls-Royce verkauft. Glückwunsch nach Goodwood und München.

**Zum Vergleich hier
zunächst die abso-
luten 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
2019:	5.152

*Torsten Müller-Ötvös
mit Rolls-Royce Cullinan*



Rolls-Royce Cullinan ▶

Im letzten Jahr spekulierten wir an dieser Stelle über die Folgen des Brexit und stellten dem Cullinan ein positives Zeugnis aus. Er könne den Absatz spürbar nach oben treiben. Genau das ist passiert. Gemeinsam mit dem Evergreen Phantom hat man den Absatz deutlich nach oben laufen lassen. Mehr als eintausend Exemplare mehr verkauft. Das klingt nach großer Freude.

Wir schauen ein wenig genauer hin. 135 Händler in 50 Ländern haben die 5.152 Autos verkauft. Deutlich vorn liegt der Cullinan, dann folgen Phantom und Wraith. Man ist stolz auf das Bespoke-

Programm, welches wohl immer beliebter wird. Die meisten Kunden leben in Nordamerika, China und Europa.

Während das Thema Brexit natürlich noch immer wichtig und nicht wirklich kalkulierbar ist, wird der Corona-Virus den wichtigen Markt China sicher beeinflussen, vermutlich nicht nachhaltig aber doch spürbar.

Einen neuen Ghost soll es in 2020 geben. Bilder haben wir noch keine, aber wir rechnen mit sanften Änderungen beim Thema Design und eher



deutlichen Änderungen in der Technik. Vor allem das Thema Infotainment sollte eine spürbare Optimierung erfahren. Wir denken da an Vernetzung, Navigation und weitere Fahrassistenten.

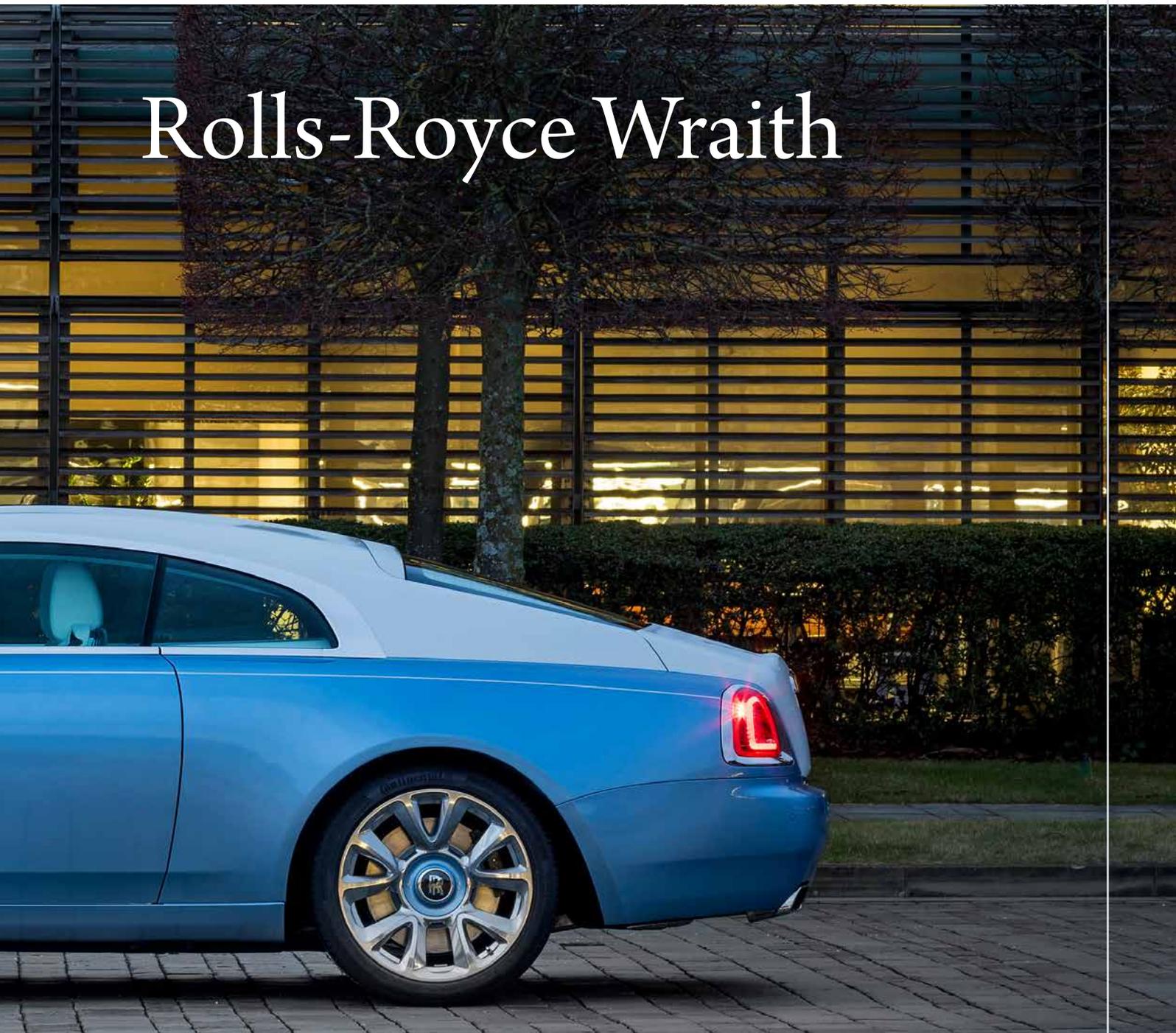
Und dann ist da noch die Idee der alternativen Antriebe. Wir erinnern uns recht deutlich an den Phantom EX 102, jenen Wagen, dessen Herz mit rein elektrischer Energie gefüttert wurde. Man reiste damals mit dem 102 EX durch die Welt und fragte die Kundschaft, ob denn ein Rolls-Royce mit E-Antrieb überhaupt eine Chance haben könne. Offenbar hat die Menschheit noch keine große

Lust auf einen surrenden Phantom. Wir rechnen deshalb zuerst mit einem Hybrid-Phantom oder der Ghost macht noch in diesem Jahr den Anfang. Die Technik liegt schon bereit, den 7er gibt es bereits als PlugIn-Hybrid. Allerdings nur mit 6 Zylindern.

Text: Ralf Bernert

Fotos: Rolls-Royce Motor Cars

Rolls-Royce Wraith



PLUS-MINUS

Die Bentley Bilanz 2019





Bentley Continental GT Convertible

Im letzten Jahr haben wir von 285 Millionen Pfund Verlust gesprochen. Der Absatz pendelte sich auf dem Niveau der Jahre 2014 und 2015 ein. Nun strahlt man wieder in Crewe. Die Delle ist Vergangenheit. Mehr als 11.000 verkaufte Autos und mehr Geld in der Brieftasche. Und trotzdem gibt es Gründe zu Vorsicht.



Der Continental läuft gut, der Flying Spur macht sich und der Bentayga soll wieder an Beliebtheit gewinnen. Alles fein in Crewe? Nicht ganz.

China bleibt ein Sorgenkind und der Corona-Virus ist nicht gerade hilfreich. Wer auch immer derzeit Geschäfte in China machen will, braucht starke Nerven und ausreichend Futter in den Taschen. Das merken alle, die im Moment auf dem chinesischen Markt unterwegs sind.

Europa und Nordamerika sind laut Bentley die Väter des Erfolges. Das Continental Cabriolet ist besonders beliebt. Überraschend ist das nicht. Ein offener Bentley ist vor allem in den Sonnenstaaten eine wunderbare Kutsche. Let the sun shine in.

Beim Thema Nachhaltigkeit setzt der Bentley Hybrid noch immer ein Ausrufezeichen. Der

Mulsanne hingegen bleibt das Modell für Nostalgiker. Wie lange die große Limousine noch im Programm bleibt, ist offiziell nicht bekannt. Vermutlich schaut man in Crewe immer ein wenig in den Süden. Dort ist die Familien-Konstellation ganz eindeutig auf einen großen Wagen mit Prestige und Historie konzentriert. Der Mulsanne soll sicher das Oberhaupt geben, nur die Kundschaft sieht das wohl etwas anders.

Was können wir in den nächsten Jahren erwarten? Ein echter Sportwagen vielleicht, als E-Mobil. In Ingolstadt arbeitet man schon fieberhaft an einem Zweisitzer mit der Technik E-Tron. Das wäre ein echter Paukenschlag. Ein Supersportler aus Crewe, mit E-Power und einer Reichweite, die das Wort „weit“ nicht nur in Anführungszeichen setzt.

Text: Ralf Bernert

Fotos: Bentley Motors





Hier noch die Gesamtzahlen an Auslieferungen der letzten Jahre:

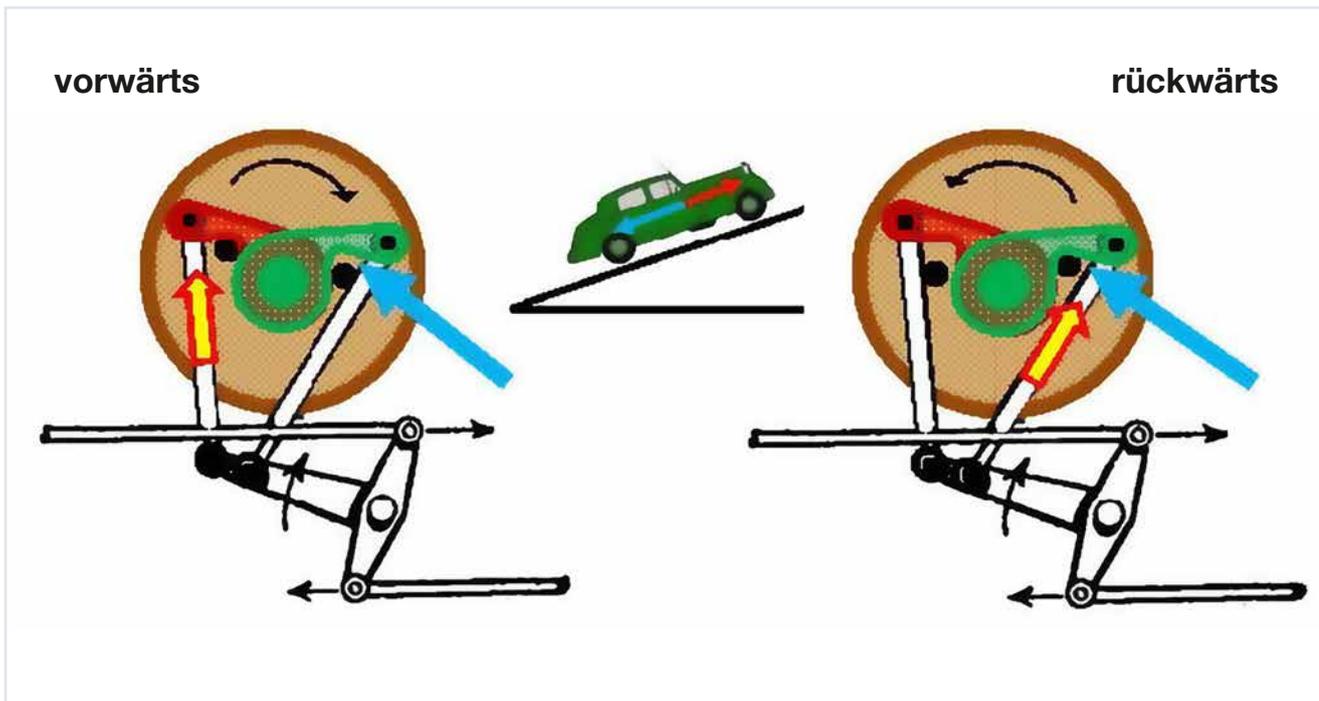
2010:	4.804	2015:	10.100
2011:	7.402	2016:	11.023
2012:	8.510	2017:	11.089
2013:	10.120	2018:	10.481
2014:	11.020	2019:	11.006



Bentley Continental GT

Besonderheit beim Anhalten in der Steigung

Beim Anhalten in einer Steigung (z.B. vor einer Ampel) kommt es zu dem Effekt, dass das Fahrzeug unmittelbar nach dem Anhalten scheinbar ungebremst wieder ein Stück zurückrollt und nach einer Strecke zwischen $\frac{1}{2}$ bis 2 Meter plötzlich wieder schlagartig anhält. Woher kommt dieser Effekt?



Ist das Fahrzeug zum Stillstand gekommen, dann dreht sich natürlich auch die Kardanwelle nicht mehr und das Servogerät baut keine Zugstangenkraft mehr auf; die Bremsanlage hat ihre Hilfs- bzw. Fremdkraft verloren und das Fahrzeug wird nur noch durch die vom Fußpedal eingesteuerte Kraft abgebremst; diese Abbremsung ist aber sehr gering und die Bremse wird zunächst einmal lösen. Da man an einer Steigung steht, wird das Fahrzeug anfangen, rückwärts zu rollen. Die Kardanwelle dreht nun auch rückwärts und nimmt auch die Mitnehmerscheibe des Servogerätes wieder mit, denn der Fahrzeugführer betätigt ja nach wie vor das Bremspedal. Nach kurzer Drehung nimmt die Mitnehmerscheibe nun den anderen Schleppebel mit und über diesen Schleppebel wird wieder Kraft aufgebaut und Hilfs- bzw. Fremdkraft wieder in das Bremsgestänge eingeleitet; die Bremse wird wieder (schlagartig) volle Bremskraft aufbauen.

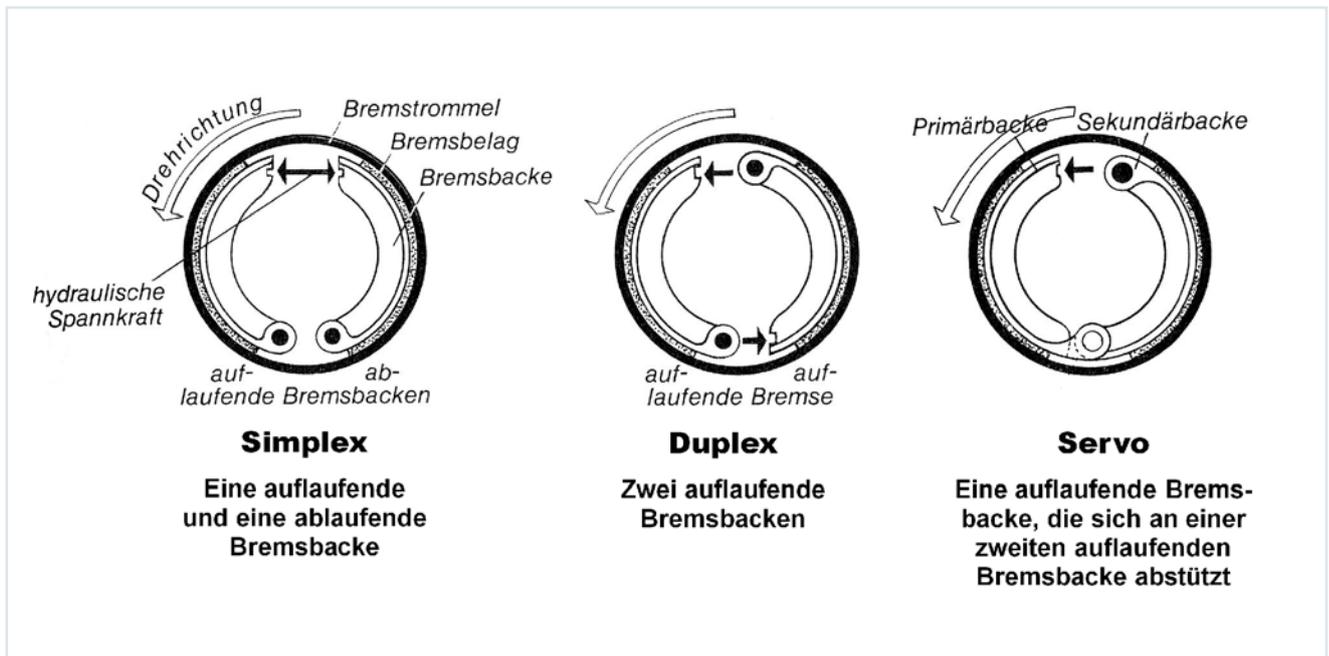
Bei gut eingestelltem Bremsgestänge fährt das Auto dazu 0,5 bis 0,75 Meter rückwärts, bei schlecht eingestelltem Bremsgestänge bis über 2 Meter.

Den gleichen Effekt hat man übrigens auch bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe, wenn man (z.B. beim Rangieren) von einer Vorwärts- auf die Rückwärtsfahrstufe (oder umgekehrt) umschaltet. Obwohl man dabei das Bremspedal betätigt, fährt das Fahrzeug plötzlich doch eine kleine Strecke rückwärts, bis es wieder abrupt zum Stehen kommt. Zurückrollen ist nur vermeidbar durch merkliche Pedalkrafterhöhung nach Stillstand des Fahrzeuges oder Zuhilfenahme der Handbremse.

Bauarten von Radbremsen

Der Vollständigkeit halber wollen wir uns abschließend noch mit den unterschiedlichen Bremsbacken-anordnungen in den Radbremsen beschäftigen und dann nachsehen, welche davon bei den Radbremsen unserer Fahrzeuge vorkommen.





Die Simplexbremse ist die am meisten verbreitete Variante und findet sich üblicher Weise an Hinterachsen (auch heute noch bei leichten Fahrzeugen, die an Hinterachsen noch mit Trommelbremsen ausgerüstet sind). Sie wirkt gleichermaßen bei Vorwärts- und Rückwärtsfahrt, weil bei jeder Drehrichtung immer eine auflaufende und eine ablaufende Bremsbacke vorhanden ist. Das ist insbesondere an der Achse sinnvoll, an der auch die Handbremse (Feststellbremse) angreift, damit das Fahrzeug auch am Berg in jeder Richtung sicher festgehalten werden kann.

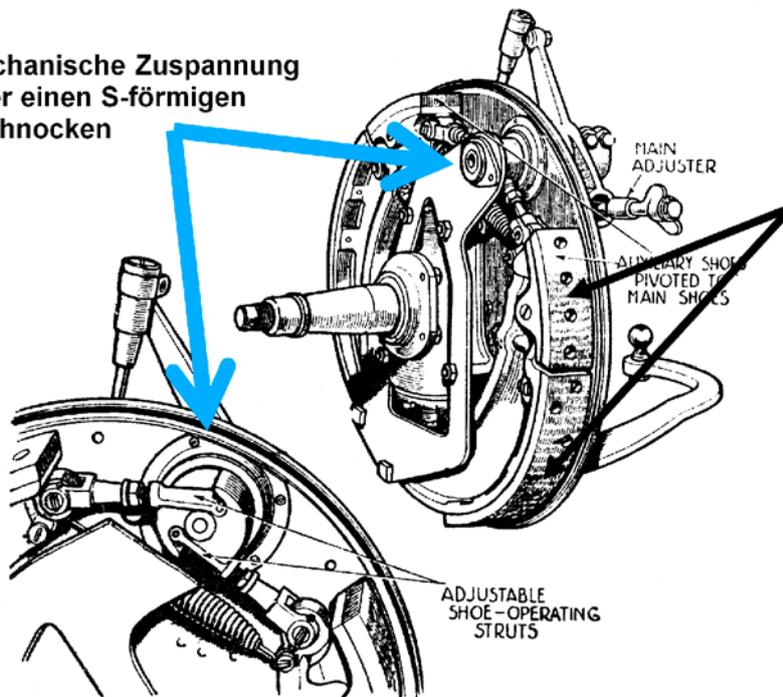
Die Duplexbremse finden wir meist an der Vorderachse von schweren und schnellen PKW. Bei heutigen Fahrzeugen haben wir da natürlich ausnahmslos Scheibenbremsanlagen. Die Duplexbremse braucht für jede Bremsbacke eine eigene Zuspansvorrichtung, also zwei Hydraulikzylinder pro Radbremse. Mit zwei auflaufenden Bremsbacken ist ihre Wirkung in Vorwärtsdrehrichtung sehr effizient (bisweilen auch „giftig“). In Rückwärtsdrehrichtung ist sie aber recht uneffizient, weil dann beide Bremsbacken ablaufend wirken; im Rückwärtsgang wird naturgemäß kaum schneller als in Schrittgeschwindigkeit gefahren, so dass dieser Nachteil leicht hinnehmbar ist. Als Feststellbrems eignet sich eine Duplexbremsanordnung allerdings nicht.

Die „Servo“-Bremsanordnung heißt zwar so, ist aber keine Servobremse, so wie wir sie heute kennen, weil keine zusätzliche Hilfskraftquelle vorhanden ist. Der Name dieser Anordnung stammt historisch aus einer Zeit, in der Hilfskraftbremsanlagen noch reichlich unbekannt waren. Hier stützt sich ein auflaufender Bremsbacken an dem zweiten Bremsbacken ab. Diese Bremsanordnung hat einen sehr großen Selbstverstärkungseffekt in auflaufender Drehrichtung (sie reagiert auch ungemein „giftig“); in ablaufender Drehrichtung ist die Bremswirkung sehr schwach. Bei PKW (Oldtimer) ist sie auch an der Vorderachse selten; bei Rennfahrzeugen kommt sie schon eher vor. Als Feststellbremse eignet sie sich so erst einmal gar nicht. Allerdings gibt es für Feststelltrommelbremsen, die in die Naben von Scheibenbremsen eingebaut sind, eine Anordnung, bei der die Zuspansung „schwimmend“ angeordnet ist; das bedingt stets einen kleinen Leerdrehweg der „Bremstrommel“ beim Betätigen der Feststellbremse; bei der Feststellbremse kann man das in Kauf nehmen, weil sie üblicher Weise nicht bei Fahrt betätigt wird; andererseits hat man mit einer relativ kleinen Trommelbremse eine recht hohe Bremswirkung für die Feststellbremse; bei heutigen Fahrzeugen findet man diese Anordnung durchaus häufig.

Die Darstellungen der Radbremsen in den folgenden Bildern sind (soweit vorhanden und möglich) aus den Reparaturhandbüchern bzw. aus den Ersatzteihandbüchern der jeweiligen Fahrzeugtypen entnommen:

RR und Bentley bis 1945

Mechanische
Zuspannung
über einen S-förmigen
Drehnocken



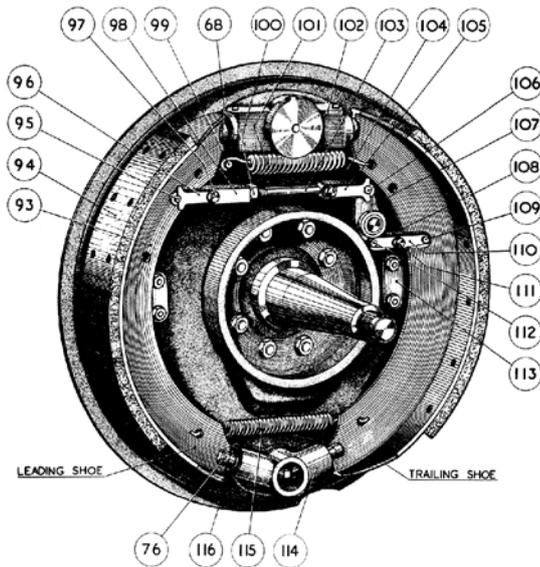
Vorderachse:

Grundbauart Simplex,
mit geteilten Bremsbacken
(innere Verstärkung der
Zuspannkraft [ähnlich
„Servo“-Wirkung])

Hinterachse:

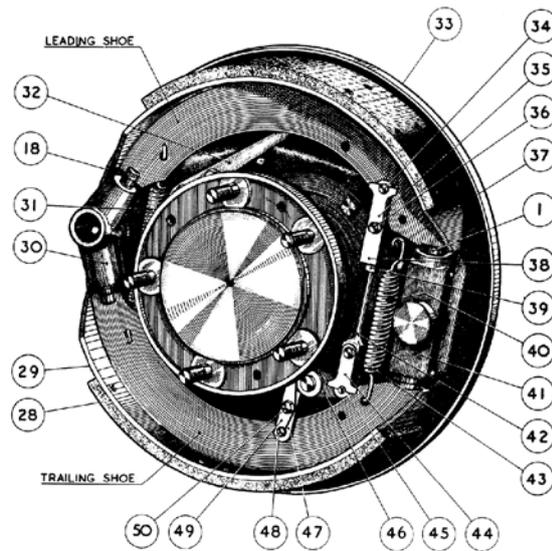
Simplex
(kein Bild)

RR und Bentley 1945 bis 1955



Vorderachse:

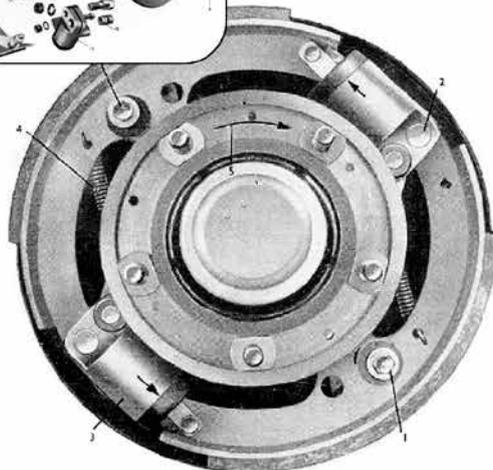
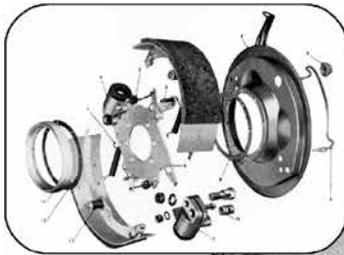
Simplex



Hinterachse:

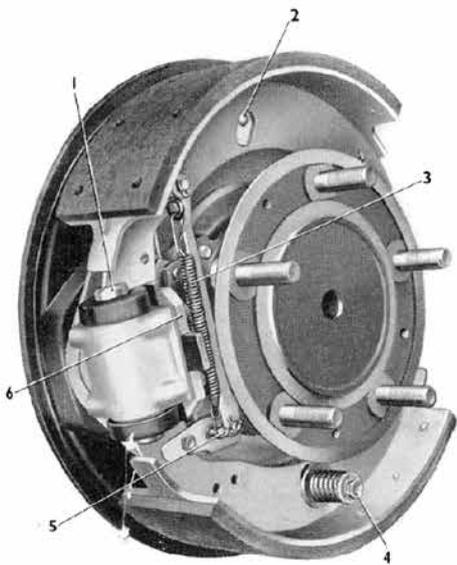
Simplex

Silver Cloud und S-Type



Vorderachse:

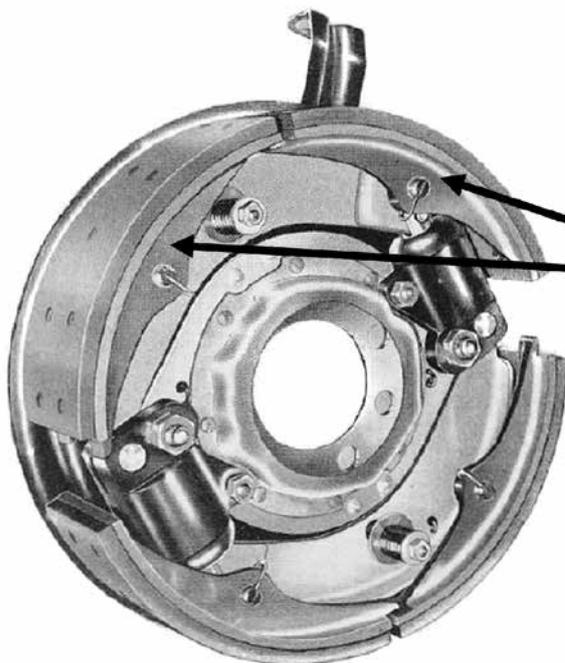
Duplex



Hinterachse:

Simplex

Continental S3 (Vorderachse)



Vorderachse:

**Grundbauart Duplex,
mit geteilten Bremsbacken
(innere Verstärkung der
Zuspannkraft [ähnlich „Servo“-
Wirkung])**

Auf den nachfolgenden Seiten sind als Anhang aus den Reparaturhandbüchern noch einige Einstellhinweise zu den Radbremsen und den Bremsgestängen wiedergegeben.

RR und Bentley bis 1940 (Seite 1)

RR/J2.

- 2 -

continued:

II. METHOD OF ADJUSTMENT.

FRONT: Phantom I & II. 20 H.P. and 20/25 H.P.

Refer to Fig. 1.

1. Remove the split pin and unscrew the nut (G).
2. Remove the cover (H) and unscrew the nut (M) sufficiently to permit the serrated member (K) to be moved clear of the serrations on the lever (L).
3. Disengage the serrated parts by tapping the lever member (K) away from the wheel and while holding the serrated member (K) tap the lever back again.
4. Turn the hexagon (J) in a direction to apply the brakes by an amount equal to one tooth at a time. The correct adjustment is obtained when it is possible to move the

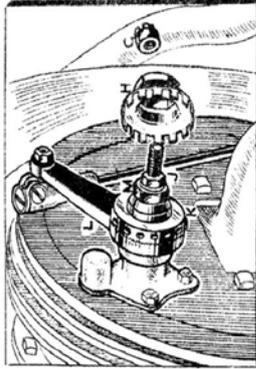


Fig. 1.

end of the lever (L) not less than $\frac{1}{8}$ ". Particular care must be taken to see that each front brake is adjusted until there is an equal amount of travel.

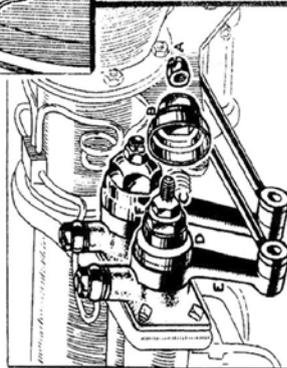


Fig. 2.

REAR: Phantom I & II. (Foot and hand brake).

Refer to Fig. 2.

1. Remove the split pin and unscrew the nut (A).
2. Remove the cover (B) and slacken the nut (F) sufficiently to permit the serrations on the disc (D) to disengage with those on the boss of the lever (E).
3. Rotate the actuating shaft by means of a spanner on the hexagon (C) in a direction to apply the brakes by an amount equal to one tooth at a time until the correct amount of lever travel is obtained. (See table).

SERVICE INSTRUCTION LEAFLET
ISSUED BY **ROLLS-ROYCE LIMITED** **RR/J2**

Subject: BRAKES, ADJUSTMENT, ALL MODELS. Date of Issue 6th March, 1946.

I. GENERAL.

As the linings wear with use the amount of lever movement and pedal travel before the brakes are applied increases, and after a certain point becomes excessive, causing such faults as inefficiency, thump or pulling to one side. Therefore it is important that very careful attention should be paid to the adjustment of the brakes to obtain the best results.

The adjustment of the brakes varies with individual models as described later, and may consist of a simple form of wing nut adjustment on the later models or, on the earlier cars, either a serrated adjustment on the ends of the actuating shafts, or variable length operating rods.

In the case of those cars not fitted with the wing nut adjustment it is necessary to check the travel of the brake actuating levers situated on the front brake carrier plates, which in all cases should be $\frac{1}{8}$ ". The table below shows the correct amount of free travel measured at the ends of the levers on the brake actuating shafts under the rear axle.

MODEL.	FOOT.	HAND.
20. H.P.	$\frac{3}{8}$ "	$\frac{1}{2}$ "
20/25-H.P. FLAIN DRUMS.	$\frac{3}{8}$ "	$\frac{1}{2}$ "
" " RIBBED DRUMS.	1"	$\frac{1}{2}$ "
25/30-H.P.	WING NUT.	$\frac{1}{2}$ "
WEALTH.	WING NUT.	WING NUT.
PHANTOM II.	$\frac{3}{8}$ "- $\frac{1}{2}$ "	$\frac{3}{8}$ "- $\frac{1}{2}$ "
PHANTOM III.	WING NUT.	SERRATED BUSH.

On those models having a serrated adjustment on the cam operating levers there will be found numbers 1, 2, 3, 4, and 5 stamped on one serrated member and an arrow on the corresponding serrated disc. These show clearly how much the lever has been moved. If, on inspection, the arrow is found pointing to number 5 then all adjustment has previously been taken up and the necessity for a re-line is indicated.

IMPORTANT
THE CONTENTS OF THIS DOCUMENT ARE STRICTLY CONFIDENTIAL AND ARE NOT TO BE TRANSMITTED TO ANY UNAUTHORIZED PERSON.

ALL COMMUNICATIONS SHOULD BE ADDRESSED TO **ROLLS-ROYCE LIMITED, SERVICE STATION, HYTHE ROAD, WILLESDEN, LONDON, N.W.10**

continued:

4. With the bush threaded on, insert the square ended key, supplied in the toolkit, into the square hole in the end of the actuating shaft. Rotate the key as far as possible in an upward direction, i.e. in a direction to apply the brakes, and hold in this position whilst re-inserting the serrated bush. The bush must be rotated until the position is found where both internal and external serrations engage.

5. Replace the lockwasher and hexagon nut.

Note:- To check that the near side and off side hand brakes are equally adjusted measure the distance from the end of the operating lever to the brake back plate on each side.

FRONT AND REAR: Wraith, Phantom III, 25/30 H.P. (Foot brake).
And the later type 20/25 H.P.

Wing Nut Adjustment.

It is most important that only the fingers are used to turn these nuts. They are formed with cam shaped bosses bearing on cylindrical trunnions in such a way that rotation of the nut through 90° causes the brake shoes to be moved towards the drum as the cams ride over the trunnion. This movement is carefully predetermined, and is equal to the normal clearance between shoes and drum when the shoes are in the off position. Screwing on the nut through a further 90°, that is a total of half a turn, allows the shoes to return to an off position which is half a turn of the adjustment nearer to the drum. The adjustment is self-locking.

The nut should be screwed up until the cam action described prevents further rotation with the fingers, owing to the shoes being applied to the drums. The setting will then be correct, and the adjustment locked if the nut be turned back one quarter of a turn.

ALL COMMUNICATIONS SHOULD BE ADDRESSED TO
ROLLS-ROYCE LIMITED, SERVICE STATION, HYTHE ROAD, WILLESDEN, LONDON, N.W.10

continued:

REAR: 20 H.P. and 20/25 H.P. (Hand and foot brakes).
25/30 H.P. (Hand brake only).

Refer to Fig. 3.

1. Remove the clevis pin or bolt (A) from the jaw (B) and slacken the nut on the pinch bolt (C).
2. The jaw (B) may now be screwed on the rod (D) according to the adjustment required. (See table).

Note:- The adjustment of the handbrake is similar and must be carried out while the foot brake jaw (B) is disconnected.

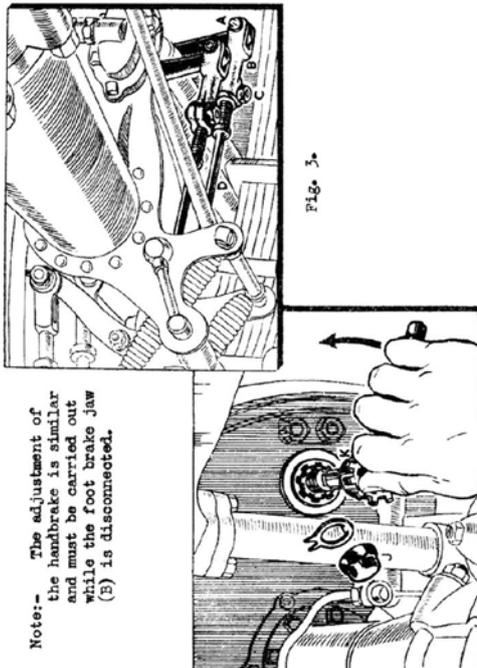


Fig. 3.

Fig. 4.

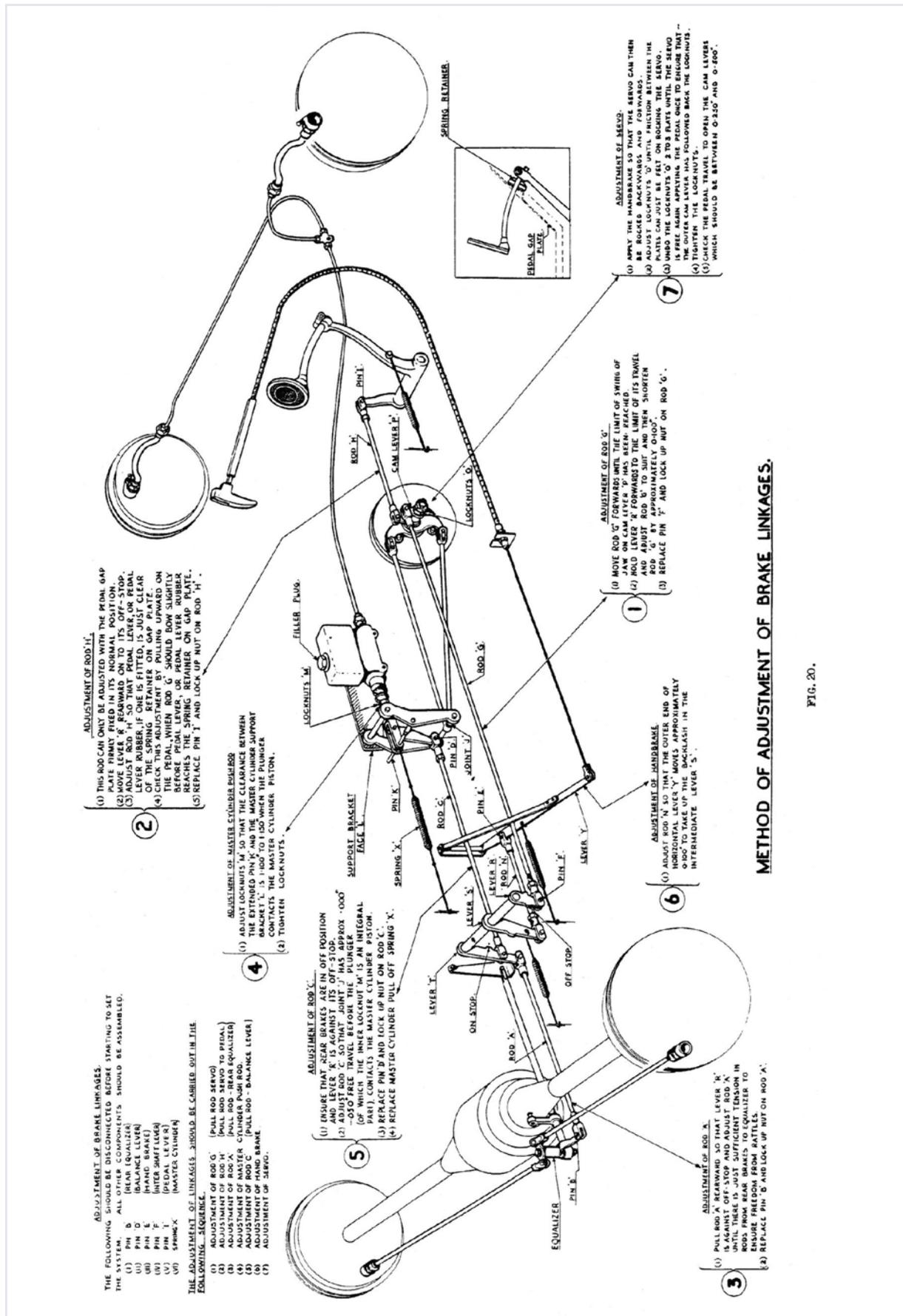
REAR: Phantom III. (Hand brake).

The Phantom III although having wing nut adjustment on its foot brakes has a serrated bush adjustment on the hand brake. To carry out an adjustment to the serrated bush situated forward of the axle on the back plate of the brake drum proceed as follows:-

Refer to Fig 4.

1. Remove the hexagon cap nut (J) and lock washer on the outer end of the actuating shaft.
2. Withdraw the serrated bush (K). This may be tight, if so, apply penetrating oil and lever out evenly from both sides.
3. Pull on the hand brake lever two notches.

Bremsgestänge Einstellung 1945 bis 1955



METHOD OF ADJUSTMENT OF BRAKE LINKAGES.

FIG. 20.

Bremsgestänge Einstellung 1945 bis 1955

Das Gestänge sollte zunächst an folgenden Stellen getrennt werden, d.h. die Verbindungs-Pins sollten aus dem Gestänge herausgenommen werden:

Pin „B“, Pin „D“, Pin „E“, Pin „F“, Pin „1“ und die Feder „X“ ist auszuhängen.

1: Einstellen von Stange „G“

- (1) Stange „G“ soweit vorschieben, wie es der Schleppebel (am Servo) erlaubt.
- (2) Den Hebel „R“ an den vorderen Anschlag schieben; Stange „G“ zunächst auf diesen Abstand einstellen und dann ca. 2,5 mm kürzen.
- (3) Pin „F“ wieder montieren und die Kontermuttern von Stange „G“ festziehen.

2. Einstellen von Stange „H“

- (1) Den Hebel „R“ an seinen hinteren Anschlag („OFF STOP“) schieben.
- (2) Justiere Stange „H“ so, dass zwischen Bremspedal und seinem Rückzugsfederanschlag noch ein kleiner Spalt bleibt.
- (3) Kontrolliere die richtig eingestellte Länge von Stange „H“, indem du das Bremspedal (mit etwas Kraft) an seinen Rückzugsfederanschlag zurückziehst; die Stange „G“ muss sich nun dabei etwas „durchbiegen“.
- (4) Diese Stange kann nur dann richtig eingestellt werden, wenn auch die Bodenplatten zum Innenraum richtig und fest montiert ist.
- (5) Montiere nun Pin „1“ und ziehe die Kontermuttern von Stange „H“ fest.

3. Einstellen von Stange „A“

- (1) Ziehe Stange „A“ so weit zurück, dass Hebel „R“ an seinem hinteren Anschlag („OFF STOP“) anliegt und justiere Stange „A“ so, dass sie genug Spannung hat, dass die Verbindungsstangen zwischen Ausgleichshebel („EQUALIZER“) und Bremsen frei von Spiel sind und auch nicht klappern werden.
- (2) Montiere Pin „B“ und ziehe die Kontermuttern von Stange „A“ fest.

4. Einstellen der Druckstange zum Hauptbremszylinder

- (1) Stelle mit der Mutter „M“ das Spiel zwischen dem Sicherungspin „K“ und dem Waagebalkenträger „L“ („SUPPORT BRACKET“) auf ca. 27,5 bis 29,5 mm ein; achte dabei darauf, dass die Druckstange gerade noch mit den Kolben im Hauptbremszylinder in Kontakt ist.
- (2) Kontiere die Muttern.

5. Einstellen von Stange „C“

- (1) Stelle sicher, dass die Bremse gelöst ist und dass Hebel „R“ am seinem hinteren Anschlag steht („OFF STOP“).
- (2) Justiere Stange „C“ so, dass das Spiel an der Verbindung „J“ zwischen 0 und 1,3 mm beträgt, bis die Hauptbremszylinder Druckstange am Kolben im Hauptbremszylinder anliegt.
- (3) Montiere Pin „D“ und ziehe die Kontermuttern von Stange „C“ fest.
- (4) Montiere die Hauptbremszylinder Rückzugsfeder „X“.

6. Einstellen der Handbremse

- (1) Justiere Stange „N“ so, dass der Weg am Ende von Hebel „Y“ etwa 2,5 mm beträgt, um das Spiel / den Toten Gang im Verbindungshebel „S“ auszugleichen.

7. Einstellen des Servo

- (1) Betätige die Handbremse so weit, dass sich die Mitnehmerscheibe des Servo hin und her bewegen lässt.
- (2) Ziehe die Einstellmuttern „O“ so weit an, bis die Mitnehmerscheibe fühlbar an der Antriebscheibe reibt.
- (3) Löse die Einstellmuttern zwischen 60° und 120° bis sich die Mitnehmerscheibe wieder frei bewegen lässt; betätige dabei das Bremspedal mindestens einmal, um sicherzugehen, dass auch die äußeren Schleppebel das Spiel freigegeben haben.
- (4) Sichere die Einstellmuttern.
- (5) Kontrolliere das Bremspedalspiel bis die Spannhebel des Servo Druck aufbauen, welches ca. 6,5 bis 13 mm betragen sollte.

Gestängeeinstellung Silver Cloud und S-Type (Seite 2)

Refer to Figure G1 and disconnect the following:

1. Pedal return spring 9.
2. Handbrake cable and return spring 10 from lever 3.
3. Front end of handbrake transfer link from lever 3.
4. Front ends of rods 4 and 7 and the rear end of rod 2. (On Phantom V cars, two rods are fitted instead of the one numbered 2 in Fig. G1).
5. Pin 13 (rod 12) left-hand cars only.
6. Rod return springs from rear brake back plates 1.

Slacken the bolts retaining the 'on-stop' 6 to the frame and tighten the rear brake adjusters to lock the rear brakes.

'On-stop' Adjustment

The following adjustments should be carried out with the rubber 'off-stop' 1 in position on the chassis frame bracket. Refer to Figure G36 to identify the components.

Adjust rod 3 so that when the end of the slotted link 2 is in contact with the rubber 'off-stop' 1 the servo outer lever 4 leans 10 deg. \pm 2 deg. towards the rear of the car. Lock the nut on rod 3.

To adjust the 'on-stop' 5, place a 1.250 in. (31.75 mm.) distance piece for S1 cars and a 1.000 in. (25.4 mm.) distance piece for S2 cars, between the end of the

slotted link 2 and the rubber 'off-stop' 1. The servo outer lever 4 should now be in contact with the 'on-stop' 5; if not, the 'on-stop' should be adjusted and locked in position.

As a check when the distance piece is removed, the distance between the servo outer lever 4 and the 'on-stop' 5 should be 1.050 (26.67 mm.) for S1 cars and 0.800 in. (20.32 mm.) for S2 cars.

The continued operation of the hydraulic system in the event of failure of the mechanical rear brake will depend on this adjustment and it is essential that this be carried out correctly.

Rod Adjustment (12) — left-hand cars only

Refer to Figure G1 for all the following adjustments.

Adjust the rod to the nearest turn of the yoke to give a distance of 19.875 in. (50.483 cm.) between the pin centres.

Rod Adjustment (7)

With rod 4 held rearwards on the 'off-stop', adjust rod 7 so that the seal on the pedal stem is compressed approximately 0.200 in. (5.08 mm.) by contact with the pedal gap plate.

Rod Adjustment (2)

Adjust to eliminate all the free movement without tensioning the rods. In some cases it may be found that there is insufficient thread on this rod to permit adjustment of the forkpiece. In this case the rear end of rod 2 should have its screw thread extended by $\frac{1}{4}$ in. with a $\frac{1}{4}$ in. dia. U.N.F. die nut.

Check to ensure that no foul occurs between the end of the rod where it protrudes through the forkpiece and the equaliser lever when the brakes are fully applied. If a foul occurs, rod 2 should be

shortened by cutting a $\frac{1}{4}$ in. length off its rear end.

Re-adjust the rear brakes as detailed in 'Master Cylinders'.

Handbrake Adjustment

Connect the handbrake cable and return spring.

Adjust the cable at the abutment (8), to give $\frac{1}{4}$ in. free movement of the cable before rod 2 moves. Adjust the master cylinder and servo as detailed in 'Servo Motor and Brake Shoes, Drum and Expander Mechanism'.

Zur Info bei der Hauptuntersuchung:

Zur Info bei der Hauptuntersuchung:

Warum kann man bei meinem RR / Bentley die Vorderachsbremse nicht auf dem Rollenbremsprüfstand prüfen?

(Alle Vorkriegs RR und Derby Bentley, MK6, R-Type, Silver Wraith, Silver Cloud, S-Type, Phantom IV, V, VI)

Alle diese Fahrzeuge besitzen für die Vorderachsbremse eine reine Fremdkraftbremsanlage ; Silver Cloud und S-Type auch für die Hinterachsbremse. Die anderen Fz-Typen haben für die Hinterachse eine Hilfskraftbremsanlage. Energielieferant für Hilfs- und Fremdkraft ist die Drehbewegung der Kardanwelle, die über eine mechanische Reibkupplung seitlich am Getriebe die Energie an das Bremsgestänge / die Hauptbremszylinder weitergibt. Dreht sich die Kardanwelle nicht (z.B. beim Prüfen der Vorderachsbremse auf dem Rollenbremsprüfstand), fehlt auch die Energiequelle für die Fremdkraftbremse der Vorderachse. Die Vorderachsbremse ist damit nur auf einem Plattenbremsprüfstand oder im Fahrversuch auf der Straße prüfbar.

Ernst Biemer
(aaS + Leiter der TP der TÜH bis 2010)

Zur Info bei der Hauptuntersuchung:

Warum kann man bei meinem RR / Bentley die Vorderachsbremse nicht auf dem Rollenbremsprüfstand prüfen?

(Alle Vorkriegs RR und Derby Bentley, MK6, R-Type, Silver Wraith, Silver Cloud, S-Type, Phantom IV, V, VI)

Alle diese Fahrzeuge besitzen für die Vorderachsbremse eine reine Fremdkraftbremsanlage ; Silver Cloud und S-Type auch für die Hinterachsbremse. Die anderen Fz-Typen haben für die Hinterachse eine Hilfskraftbremsanlage. Energielieferant für Hilfs- und Fremdkraft ist die Drehbewegung der Kardanwelle, die über eine mechanische Reibkupplung seitlich am Getriebe die Energie an das Bremsgestänge / die Hauptbremszylinder weitergibt. Dreht sich die Kardanwelle nicht (z.B. beim Prüfen der Vorderachsbremse auf dem Rollenbremsprüfstand), fehlt auch die Energiequelle für die Fremdkraftbremse der Vorderachse. Die Vorderachsbremse ist damit nur auf einem Plattenbremsprüfstand oder im Fahrversuch auf der Straße prüfbar.

Ernst Biemer
(aaS + Leiter der TP der TÜH bis 2010)

Informationsquellen:

Reparaturanleitungen aus dem RREC-Shop:

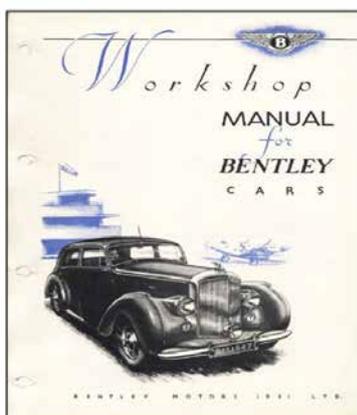
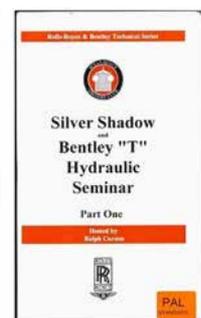
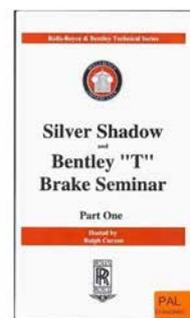
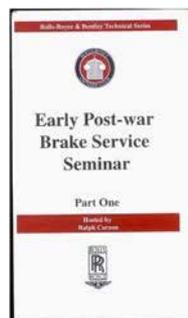


TSD 2066



TSD 2292

Video-Seminare (aus dem RREC-Shop):



Reparaturhandbücher auf CD aus dem Internet:

www.repairmanualdownload.com/rolls-royce/rolls-royce-index.php





ROLLS-ROYCE 20/25, STANDARD SALOON KAROSSERIE VON LANCEFIELD

(von ihm wurden nur wenige RR karossiert)

CHASSIS NR. GBJ 26, EZ. 1935



Preis auf Anfrage

Lack ist top! Two tone: Black over burgund, technisch frisch, top restauriert:
Bei W. Mork in Kamen eine komplette Motorrevision inkl. neue Kolben und Überholung des Zylinderkopfes
(Ventile, Ventilschächte) etc. erhalten. Überholung von Kupplung, Wasserpumpe etc. neue Edelstahlauspuffanlage,
neuer Tim Payne Overdrive für schonende problemlose lange Anfahrten über die Autobahn.

AUSSTATTUNG:

- ▶ Schiebedach und sensationell – eine Heizung ab Werk! ▶ Das graue Leder ist voll akzeptabel, nur sehr geringe Patina.
- ▶ Die 3 originalen Lampen sind top! ▶ Holz und Chrom sind sehr gut!



4,25 L DERBY BENTLEY, EZ 31.12.38 ALS STANDARD SALOON

Preis auf Anfrage

Im Jahre 1981 Umbau zum Open Tourer by Phil
Clarke Wymoutham in Norfolk, aufgeböhrt auf 4,5 L.
Alles bestens dokumentiert

ABSOLUTER TOP ZUSTAND:

- ▶ Zentralschmierung ▶ Overdrive ▶ 5x neu bereift
- ▶ ganz neues Dach inkl. neuem verchromtem Spiegel



Kontakt: Dr. Dr. Axel Zogbaum | dr.zogbaum-melle@t-online.de | Tel. 05427-1060 ab 20.00 Uhr

CLASSIC SPORTSCARS & PREWAR CARS

...finest examples from our stocklist ...



1930 Bentley 6 ½ litre Speed Six
Originalfahrzeug Matching No.!
P.O.A.



1938 Lagonda LG 6 DHC
Nur 30 Exemplare
P.O.A.



1927/37 Bentley 4 ½ litre
sportlicher Tourer
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!



1934 Alvis Speed 20 SB
Matching No.!! Rallyeerprob
€ 149.750,-



1933 Lagonda LG 45 Tourer T6
Prototype/ Matching Numbers
P.O.A.



1959/62 Rolls-Royce Silver Cloud II
Drophead-Coupe
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!



1963 Bentley S3
Continental Flying Spur
€ 185.500,-



1950 Bentley Special Speed 8
by Vintage Racing Green
€ 284.900,-

SUMMERER HOF

Beuerberg 19
83083 Riedering / Bavaria
Germany



+49 (0)8036 – 7004

INFO@CARGOLD.COM

www.cargold.com

SHOWROOM ROSENHEIM

Innstraße 43
83022 Rosenheim / Bavaria
Germany

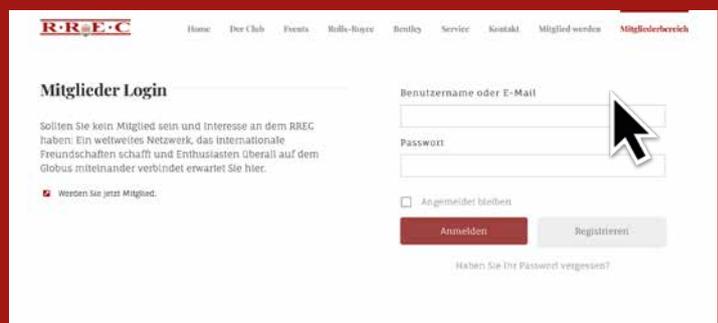
Anleitung zum Einloggen in den Mitgliederbereich der deutschen RREC-Website

Website: www.rrec.de aufrufen

- › In der Menüleiste oben rechts auf „Mitgliederbereich“ klicken
- › Es erscheint: Mitglieder-Login
- › Hier geben Sie ihren Benutzernamen und ihr Passwort ein:
- › **Benutzername:** erster Buchstabe Ihres Vornamens gefolgt von Ihrem Nachnamen
- › **Beispiel:** Henry Royce → HRoyce
- › **Passwort:** Sie haben im Rahmen der Erstellung der neuen Website eine E-Mail von „wordpress-RREC“ mit einem Passwort erhalten. Dieses haben die meisten von Ihnen bereits in ihr individuelles Passwort geändert. Dieses geben Sie bei Passwort ein.

- › Sollte Ihnen Ihr Passwort nicht bekannt sein, so klicken Sie auf „Passwort vergessen“. Sie müssen dann Ihren Benutzernamen eingeben und erhalten eine E-Mail mit einem Link. Wenn Sie auf diesen Link klicken, können Sie ein neues persönliches Passwort festlegen.

- › Bei Fragen oder Problemen stehen Ihnen Michael Ehrhardt oder Antje Zogbaum gerne zur Verfügung:
Michael Ehrhardt: webmaster@rrec.de
Antje Zogbaum: secretary@rrec.de



The screenshot shows the RREC website navigation bar with links for Home, Der Club, Events, Rolls-Royce, Bentley, Service, Kontakt, Mitglied werden, and Mitgliederbereich. The 'Mitglieder Login' section contains a form with fields for 'Benutzername oder E-Mail' and 'Passwort'. A mouse cursor is pointing at the login fields. Below the form are checkboxes for 'Werden Sie jetzt Mitglied.' and 'Angemeldet bleiben', and buttons for 'Anmelden' and 'Registrieren'. A link for 'Haben Sie Ihr Passwort vergessen?' is also visible.

Immer perfekt gekleidet

Das RREC German Section Clubjacket

Zur Historie: nachdem der RREC German Section für alle RREC Mitglieder diese einzigartige RREC Clubkrawatte kreiert hatte, wurde von vielen unserer Mitglieder immer wieder der Wunsch nach einem dazu passenden hochwertigen RREC Clubjacket mit eingesticktem Clublabel geäußert, ganz nach englischem Vorbild. „Schließlich gehört zur „Corporate Identity“ eines traditionellen Englischen Clubs auch das legendäre Englische Clubjacket und ganz nebenbei ist man auf allen feierlichen RREC Treffen damit immer perfekt gekleidet“, so das Credo dieser Mitglieder.

Unser Past Chairman, Helmut Eichhorn ist nach langer Suche endlich bei der Firma Kuhn-Maßkonfektion-Corporate Fashion – fündig geworden (siehe RREC Magazin Nr. 4/15, S. 66). Dieser exklusive Bekleidungsausstatter für Damen und Herren (www.kuhn-cf.com, E-Mail: info@kuhn-cf.com) verfügt über 17 Filialen in ganz Deutschland und sogar eine in Wien!

Das Besondere an unseren einzigartigen Clubjackets ist, dass unser RREC Label – German Section – exklusiv auf jedes Clubjackett direkt aufgestickt wird!

Daher ist eine Maßanfertigung unerlässlich. Das Procedere: man sucht sich auf der Homepage der Firma Kuhn eine der 17 Kuhn-Maßkonfektion Filialen in seiner Nähe aus, vereinbart einen Termin, bestellt das RREC Clubjacket, lässt Maß nehmen, hat noch die Wahl der Stoffqualität und ca. 4 Wochen später wird das wunderbare RREC Clubjacket angeliefert.



Rolls-Royce Enthusiasts' Club
German Section



Vereinbaren Sie einen Termin in einer der 17 Kuhn-Maßkonfektion Filialen in Ihrer Nähe und bestellen Sie das RREC Clubjacket.



Ihr Erfolg im Mittelpunkt.

- ▣ Nachfolgeberatung
- ▣ Erbaueinandersetzungen
- ▣ 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 KLASSIK »

KEINE HIGHLIGHTS MEHR VERPASSEN
MIT FACEBOOK UND UNSEREM NEWSLETTER.

SIE LIEBEN OLDTIMER UND YOUNGTIMER?
DANN HOLEN SIE SICH JETZT:

NEUIGKEITEN ZU VERANSTALTUNGEN
AKTUELLE NACHRICHTEN AUS DER SZENE
HILFREICHE EXPERTENTIPPS

» Auf unserer Facebook-Seite (www.facebook.com/ADACKlassik) und in unserem Newsletter (adac.de/newsletter) erhalten Sie immer top-aktuelle Informationen rund um Oldtimer und Youngtimer. Jetzt gleich liken und anmelden!

WEITERE INFORMATIONEN AUF ADAC.DE/KLASSIK



ADAC

NEU!

Das RREC Damentuch



- 120 cm x 120 cm
- reine Seide

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



Foto: D. Tresenmeter

Wir begrüßen unsere neuen Club-Mitglieder

Florian Budde | Frankfurt

Walter Ben Dörrenberg | Mönchengladbach

Herbert Hegebarth | Stuttgart

Andreas Heydemann | Bad Zwischenahn

Günter Kaufmann | Wiesbaden

Mechthild Köhler | Langen

Fritz Schröder | Barmstedt

Club-Jubiläen

(Januar bis März)

Wolf-Michael Bieker	25 Jahre
Rolf Möritz	25 Jahre
Christian Bauer	10 Jahre
Michael Berendes	10 Jahre
Rido Busse	10 Jahre
Hans-Joachim Hauschulz	10 Jahre
Michael Knoche	10 Jahre
Frank Mayer	10 Jahre
Hans Christian Pabst	10 Jahre
Günter Van Elten	10 Jahre
Henning Warnecke	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 nächsten Ausgaben:

Ausgabe 2/2020 am 30. April
Ausgabe 3/2020 am 30. August
Ausgabe 4/2020 am 30. Oktober



Rolls-Royce Enthusiasts' Club
German Section

Info:

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



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****Prof. Dr. Martin Illner**

E-Mail: rrec.sued@gmx.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

Leidenschaft. Kompetenz. Exklusivität.

**Seit 10 Jahren bleiben wir unseren
Werten treu.**



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

CULLINAN

ONE LIFE. MANY LIFESTYLES



Rolls-Royce Motor Cars Köln
Procar Automobile GmbH & Co. KG
Bayerische Allee 1
50858 Köln
Tel: +49 223 491 5127
rolls-roycemotorcars-koln.de

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

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

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

NEFZ (kombiniert)* : CO₂ Emissionen: 343 g/km ; Kraftstoffverbrauch: 15.1 l/100km ^(*)
WLTP (kombiniert)[#] : CO₂ Emissionen: 377-370 g/km ; Kraftstoffverbrauch: 16.6-16.3 l/100km ^(#)

Die angegebenen Zahlen zu Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen werden gemäß der Europäischen Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in der zum Zeitpunkt der Typgenehmigung geltenden Fassung ermittelt. Die Angaben sind bestimmt für Vergleichbarkeitszwecke. Der Kraftstoffverbrauch, den Sie unter realen Fahrbedingungen erzielen, und das erzeugte CO₂ hängen von einer Reihe von Faktoren ab, einschließlich des nach der Registrierung montierten Zubehörs und Variationen in Fahrstilen, Wetterbedingungen und Fahrzeuglast. Die mit () gekennzeichneten Zahlen basieren auf dem neuen Test (WLTP) und werden zurück in den ausgehenden Test (NEFZ) übersetzt, um einen Vergleich zwischen den Fahrzeugen zu gewährleisten. Die mit (#) gekennzeichneten Zahlen basieren bereits auf dem neuen Test (WLTP). Bei der Festsetzung von Steuern oder anderen Abgaben auf der Grundlage von CO₂-Emissionen können die CO₂-Werte von den hier angegebenen Werten abweichen. Die gezeigten Werte berücksichtigen die optionale Ausstattung und die unterschiedliche Größe der Räder und Reifen, die für das ausgewählte Modell verfügbar sind, und können während der Konfiguration variieren.