The International Club für Rolls-Royce & Bentley Enthusiasts' | Magazin Nr. 2 | Juni 2020

R·R·E·C

Driven by „James Bond"

4¼ Liter #B129JY reg'd DYM800 GN dhc

Fotos: Klaus-Josef Roßfeldt (1993) & Roßfeld Archiv

„Link-Up at River Elbe"
Würdigung des 75. Jahrestages

More drama Baby
Im Schönheitssalon

Im Dutzend teurer
Bentley Mulliner Bacalar

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 statten die wichtigsten Automobilhersteller ihre besten Fahrzeuge mit dem P ZERO™ aus.

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

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

PIRELLI

POWER IST NICHTS OHNE KONTROLLE

Leben in Zeiten der Corona

Vor vielen Jahren hatte ich den Bestseller von Gabriel Garcia Marquez „Die Liebe in Zeiten der Cholera“ gelesen. Jetzt, auf der Suche nach Trost und Erklärung dafür, was Seuchen aus Menschen machen, holte ich das Buch hervor, schlug es auf, und klappte es sofort wieder zu, denn die Widmung lautet: „Natürlich für Mercedes“.

Was macht die gegenwärtige Seuche mit uns Enthusiasten? Wie kommen wir klar mit dem Entzug von Nähe, Geselligkeit, Kontakten und unserem schönsten Hobby der Welt?

Mir persönlich fällt es außerordentlich schwer, und ich sehne mich nach Ausfahrten und Club-Treffen. Hier ein Wort des Dankes an alle ehrenamtlichen Organisatoren, die mit viel Engagement Veranstaltungen im Frühjahr geplant hatten, die jetzt nicht stattfinden. Vielleicht gilt das Sprichwort „Aufgeschoben ist nicht aufgehoben“.

Wie sich alles entwickeln wird, kann niemand vorhersehen. Werden wir im 2. Halbjahr eine „Aufholjagd“ der Events und Begegnungen erleben? Werden wir mit 1,5 Meter Abstand „zusammen“ sitzen, sozusagen „distant socialising“. Werden wir den Mundschutz abnehmen dürfen, um den Toast auf unseren Club auszubringen? Wir werden es sehen, wir werden es erleben, und wir werden es dokumentieren in unserem RREC-Magazin. Historische Momente, an die wir uns erinnern werden: „Weißt Du noch, damals 2020 ...“

Historische Zeiten haben den Vorzug, dass man sie nicht vergisst. Und auch Krisen sind bekanntlich nicht ohne Chancen, wie zum Beispiel:

- Das Auto hat eine Aufwertung erlebt gegenüber anderen Verkehrsmitteln, quasi als Schutzraum („Panikraum auf Rädern“ SZ). Die Innenräume unserer Fahrzeuge sind ja so groß, dass fast der 1 Meter 50 Abstand gewahrt werden kann. Da passt das neue Wort: Carantäne.

- Der Straßenverkehr hatte in den letzten Monaten sehr stark abgenommen, die Feinstaubbelastung jedoch nicht, sie hat teilweise sogar zugenommen. Das sollte Umweltschützern, Kommunalpolitikern und Richtern zu denken geben, denn Klimakausalitäten sind komplizierter als von Populisten angenommen.

- Das social distancing ist in Mode gekommen. Bei uns gehörte dies schon immer zu unserer Teilhabe am öffentlichen Leben, allein schon durch die Größe die Präsenz unserer Autos, die Abstand ganz von selbst gebieten. Schon Lord Birkenhead schrieb in den Dreißigern:

„Ford and the world Fords with you,
Rolls and you Rolls alone.“

Hoffen wir auf eine zwar verkürzte, aber angenehme Saison mit unseren Autos und unserem Club. Und spätestens zu unserem Herbsttreffen sollten wir uns wiedersehen, mit oder ohne Masken, aber voller Gesundheit und Enthusiasmus, das wünscht

Klaus Konopizky

R·R·E·C

CHAIRMAN‘S NOTES

Chairman@rrec.de

R·R·E·C

INHALT

10 Bond Cars auf Silverstone
Im Angesicht des Himmels

In dieser Ausgabe lesen Sie:

3 **Chairman's Notes**

6 **Termine** – Was? Wann? Wo?

7 **Secretary's Notes**

8 **Herbsttreffen in Leipzig**
Einladung

10 **Bond Cars auf Silverstone**
Im Angesicht des Himmels

16 **Adventskaffee**
Kaffeetafel im Dezember 2019

18 **Besondere „Schutzmaßnahmen"**
Collage

19 **Quiz zu Bentley & Rolls-Royce**
Antworten ab Seite 78

20 **HAUS SANSSOUCI**
Neujahrsessen 2020

22 **RETRO CLASSICS Stuttgart 2020**
Gerade noch die Kurve gekriegt,
bevor die Corona-Prävention zuschlug!

26 **Sommer in Rheinland-Pfalz**
Am Rheingrafenstein Hoppegarten

27 **Saisonstart im Taunus**
Wunderschöne Landschaft

38 **It's TeaTime**
Einblicke in die Entstehung der
größten Fahrzeug- und Event-Fläche

30 **„Link-Up at River Elbe"**
Würdigung des 75. Jahrestages

32 **Ein Treffen zwischen den Städten Düsseldorf und Köln**
Sonntag 03. Mai 2020

34 **Pfingsttreffen**
Garagentreffen wurde abgesagt

36 **Er ist wieder da!**
29 Jahre Abwesenheit

39 **Do it yourself**
„Mulliner Park-Ward" Dashboard Plaque
und Schlüsselanhänger

40 **More drama Baby**
Der Chairman besucht
einen Schönheitssalon

44 **Corona – nein, nein, nein**
– nicht schon wieder das Virus

28 **It's TeaTime**
Im Regent Hotel Berlin

www.rrec.de

46 **Im Dutzend teurer**
Bentley Mulliner Bacalar

50 **Angriff aus Goodwood**
Rolls-Royce Silver Bullet

54 **Bericht eines self-made-Enthusiasten über seinen Silver Shadow II**
Von Volkmar Kunde, Osnabrück

64 **Dictionary of World Coachbuilders and Car Stylists**
Buchvorstellung von Klaus-Josef Roßfeldt

66 **Bentley Mulsanne**
Ein Porträt mit historischem Rückblick

72 **Motorüberholung – Teil 1:**
Vorgeschichte und Gründe für die Revision

84 **Kleiner Marktplatz**
Private Angebote

86 **Kontakte**

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

Im Dutzend teurer

Bentley Mulliner Bacalar

46

R·R·E·C

CLUB

Fotos: Jochen Sunderbrink

Termine 2020

RREC CLUBTREFFEN / VERANSTALTUNGEN

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, ab 11.00 Uhr
Adventsbrunch zum Jahresausklang
Lambertus Wiesbaden
– Anmeldung Th. Parpart

www.rrec.de

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

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

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

Liebe Clubfreunde und Enthusiasten,

als aller erstes möchte ich mich für die großartige Unterstützung bei der Erstellung dieses Magazins bei Ihnen und Euch bedanken. Ich hatte zwar auf ein wenig Resonanz nach meinem Aufruf zur Mitarbeit gehofft – dass diese aber so enthusiastisch ausfiel, damit hätte ich nicht gerechnet!

Denn Dank dieser tollen Mithilfe, konnten wir unser Magazin in gewohntem Umfang erstellen, mehr noch: es finden sich Artikel und Berichte, die es sonst wahrscheinlich so nicht gegeben hätte. Daher meinen herzlichsten Dank allen Beteiligten!

Noch gut 3 Monate verbleiben bis zum Herbsttreffen in Leipzig. Ich persönlich freue mich nicht nur deswegen darauf, weil ich nach langer Zeit mal wieder in meiner Uni-Stadt bin, sondern auch, weil unser Clubmitglied Dr. Thomas Walter ein ausgesprochen tolles und vielseitiges Programm für unser Jubiläumstreffen erarbeitet hat. Es lohnt sich auf jeden Fall die Tage vor oder nach dem Treffen in und um Leipzig zu verweilen! Allein der Leipziger Zoo ist schon einen ganzen Tag des Besuches wert!

Zu unserer Mitgliederversammlung am 2. Oktober, Freitagabend 18 Uhr erhalten Sie wieder gesondert die Einladung nebst Tagesordnung. Ein Punkt dabei wird sein, dass ich einen Nachfolger oder eine Nachfolgerin für mein Amt vorschlagen werde. Bis dato hat sich leider noch kein Mitglied gefunden, welches mit Unterstützung des Vorstandes in meine Fußstapfen treten möchte. Ich bin hier aber zuversichtlich, dass ich Ihnen im Herbst jemanden vorstellen kann.

Auch wenn das Clubleben zurzeit nur eingeschränkt möglich ist, arbeitet der Vorstand zusammen mit anderen kontinentalen Sektionen daran, endlich einen greifbaren Benefit für unsere Mitgliedsbeiträge vom Stammclub in England zu bekommen. Wir haben zusammen einen Forderungskatalog aufgestellt, den es zu erfüllen gilt. Dazu zählen u.a. eine neue Organisation des Management Boards, Klärung der finanziellen Situation im Stammclub sowie eine angemessene Verwendung unserer Mitgliedsbeiträge zu unseren Gunsten. Durch den Zusammenschluss mit anderen kontinentalen Sektionen, insbesondere mit unseren Schweizer Clubfreunden, konnten wir deutlich machen, dass wir Taten erwarten und nicht wieder vertröstet werden wollen. Um dies zu unterstreichen, haben wir unsere Mitgliedsbeiträge auf ein Sonderkonto überwiesen, aber nicht an den Mutterclub. Sobald unsere Forderungen erfüllt werden, fließen die Beiträge nach England. Die personelle Lage im Stammclub ist zurzeit sehr undurchsichtig und vieles scheint im Umbruch zu sein. Das britische Annual General Meeting (MV) wird wahrscheinlich zeitgleich mit unserer MV stattfinden, so dass wir erst im Anschluss daran über die aktuelle Situation berichten können. Es wird auf jeden Fall eine spannende Zeit, die besten Falls dazu führt, dass wir den RREC gemeinsam in eine gute Zukunft führen werden.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen einen wunderbaren Sommer voller Enthusiasmus,

Ihre Antje Zogbaum

R·R·E·C

SECRETARY'S NOTES

Herbsttreffen des RREC vom 2. – 4. Oktober 2020 in Leipzig „Kultur in Kursachsen“

Tradition und Geschichte

Leipzig-Reichsgericht

Villa Dr. Thomas Walter

Altes Rathaus und Marktplatz

Schloss Neuenburg

Neues Rathaus

PROGRAMM

Für besonders unternehmenslustige Mitglieder und früher Anreisende:

DONNERSTAG, 1. OKTOBER 2020
(Selbstzahler)

- Individuelle Anreise im Atlanta Hotel International Leipzig, Südring 21, 04416 Leipzig/Wachau, Parkplätze überdacht und ebenerdig bis zum Hoteleingang.
- Abendessen in der Innenstadt im Auerbachs Keller in der berühmten Mädlerpassage.

FREITAG, 2. OKTOBER 2020
(Selbstzahler)

- Besichtigungen in der Leipziger Innenstadt wie Nikolaikirche, Thomaskirche, Stasimuseum und Museum der bildenden Künste nebst Mittagessen.
- Auf den Spuren der friedlichen Revolution und früherer Jahrhunderte, inkl. Johann Sebastian Bach. Mittagessen im Umfeld.

Für ALLE Clubmitglieder:

FREITAG, 2. OKTOBER 2020

- Individuelle Anreise im Atlanta Hotel International Leipzig, Südring 21, 04416 Leipzig/Wachau, Parkplätze überdacht und ebenerdig bis zum Hoteleingang.
- Begrüßungsgetränk/Champagnerempfang
- Mitgliederversammlung um 18.00 Uhr
- 19.30 Uhr Dinnerbuffet
- Ausklang an der Hotelbar

SAMSTAG, 3. OKTOBER 2020

- Frühstück
- 09.30 Uhr Ausfahrt zu Schloss Neuenburg in Freyburg an der Unstrut
- 11.00 Uhr Aufstellung der Fahrzeuge im Innenhof des Schlosses
- Schlossführung und Möglichkeit der Besichtigung des angeschlossenen Weinmuseums und Uhrenmuseums
- 13.00 Uhr edles Mittagsbuffet im nahe gelegenen Weinberghotel Edelacker (Getränke Selbstzahler)
- 15.00 Uhr Abfahrt mit anschließendem Kulturstopp
- 19.00 Uhr Galaabend im Hotel Atlanta (Getränke Selbstzahler)

SONNTAG, 4. OKTOBER 2020

- Frühstück
- Abfahrt 09.45 Uhr Richtung Leipzig-Innenstadt
- 10.15 Uhr Aufstellung vor dem Reichsgericht (heute Bundesverwaltungsgericht) mit Sondererlaubnis
- anschließend exklusive Führung im Reichsgericht inkl. der Festräume des Reichsgerichtspräsidenten
- 12.00 – 14.00 Uhr Mittagsbrunch mit exklusivem Ausblick auf die Stadt im Panorama Restaurant im Cityhochaus von Leipzig auf 142 m Höhe (Getränke Selbstzahler)
- Abreise oder auf Wunsch für den „harten“ Kern: Champagner-Empfang mit Kuchen in der neoklassizistischen Villa des Organisators (Zoo angrenzend)

Änderungen im Detail vor allem wegen der unsäglichen „Coronakrise“ und den Unsicherheiten bei den Veranstaltungsorten bleiben vorbehalten!

Im Nenngeld sind alle Leistungen enthalten, die nicht als „Selbstzahler“ gekennzeichnet sind.

Organisation: Dr. Thomas Walter, Emil-Fuchs-Str. 6, 04105 Leipzig, Tel.: 0151-11607266

Atlanta Hotel Leipzig

HOTEL

Atlanta Hotel Leipzig · Stichwort „RREC”
Südring 21, 04416 Leipzig/Wachau
Tel.: 0341-41460-0
Standarddoppelzimmer inkl. Frühstück
pro Nacht 100,- € (andere Kategorien auf Anfrage)

Im Angesicht des Himmels –

Bond Cars auf Silverstone

Ralf Bernert im Aston Martin DB5

Ja, James Martini Bond fuhr mal im Bentley durch die Gegend. Bis ihm Q einen DB5 vor die Nase stellte. Mit jede Menge Bewaffnung an Bord plus diesem Knopf, den man niemals drücken sollte. Und nun haben wir ihn gedrückt.

Fremdmarken sind, ausnahmsweise, hier und da unsere Gäste. Gern britische Labels und noch lieber, wenn sie eine Tradition mitbringen. Bitte sehr, Aston Martin, die Schwingen der Insel und dann auch noch so wunderbar speziell.

Solche Anrufe mag man. Nach Silverstone fliegen und die Bond-Flotte, welche im nächsten Film unterwegs sein wird, mal ausprobieren. Inklusive Stunt-Car. Da wären: DB5, DB5 Stuntcar, V8, DBS Superleggera und Valhalla.

Die Liste ist ungewöhnlich lang. Noch nie waren derart viele Aston Martin in einem Film unterwegs. Im Normalfall sieht man den DB5 und der Hauptdarsteller ist ein besonderer Aston. So zumindest lief das in den letzten Bond-Filmen ab. Diesmal steht oder besser fährt und ballert der Klassiker DB5 im Fokus des nächsten Filmes mit dem Titel „No time to die". Zur Handlung schreiben wir nichts auf, weil wir nichts wissen. Weltrettung, Gadgets ausprobieren, Autorennen, von Brücken springen, Motorrad-Raserei und so weiter. Diesmal sitzen wir aber höchstpersönlich im Kinosessel. Damit wir im richtigen Moment in den Saal rufen können: „Damit bin ich vor ein paar Monaten selbst in Silverstone gefahren!"

Fangen wir mal an. Mit dem V8, also jenem Aston, den Timothy Dalton bewegte oder vom Stuntfahrer bewegen lies. Das Coupé wurde Mitte der 80er gebaut und im Film modifiziert. Es heißt, dass bei den Dreharbeiten verschiedene V8 benutzt wurden. Was nicht wirklich verwunderlich ist, denn Bruch gibt's immer.

Wir sitzen also rechts, der Handschalter links, die Scheibenwischer sind tot und es nieselt leicht aber beständig. Vorn sollen 280 PS anliegen, der Wagen bringt so rund 1800 Kilo auf die Waage. Man sitzt sehr bequem und die ersten beiden Runden zeigen, dass dieser Bond-Wagen eigentlich kein Spezialist für wilde Verfolgungsrennen sein kann. Er wankt, er hebt das Beinchen, der V8 braucht, logisch, Drehzahlen und die Bahn wird nicht trockner. So kommt es dann zum Tanz des Hinterns, anders ausgedrückt, das Heck will mehr und bewegt sich entsprechend, was die Fahrerei nicht einfacher macht. Es braucht Zeit und Gefühl, die Gänge flutschen dann doch recht einfach rein und raus. Es geht um Rhythmus und Balance. Der schwere Motor vorn drückt ganz ordentlich und schlussendlich kommen wir zu dem Schluss, dass James mit diesem Wagen lieber den Einkauf erledigen sollte oder noch besser im nächsten Film dann den DBX nehmen

Aston Martin DBS

sollte. Der V8 war kein Verkaufsschlager, sogar der berühmte Aston-Eigner David Brown musste seine Firma zu Zeiten des V8 verkaufen.

Abstellen und wechseln. Der DBS Superleggera darf ran. Es nieselt immer noch und das ist dem aktuellen Flaggschiff von Aston Martin sowas von egal. Die Reifen greifen zu, Lenkung und Federung arbeiten einwandfrei. Die über 700 PS sind eine Pracht und wir rennen über die Rennstrecke wie ein sehr junges Pferdchen mit der Energie eines Atomkraftwerkes. Nur einmal bockt das gute Stück. Die Nanny namens ESP greift mal kurz ein. Ein Machtwort und der schöne Hintern läuft wieder in der Spur. Wir wären gern zehn oder mehr Runden gefahren, aber der Fuhrpark von James will komplett bewegt werden. Ein DB5 wartet.

Silver Birch, logisch. Vorhin haben wir noch einen dritten und einen vierten DB5 gesehen. Einer ist an beiden Seiten mit Schrammen übersäht. Jedenfalls sieht das so aus. Im Film wird genau das auch suggeriert. In Wirklichkeit klebt eine Folie auf dem Lack und darauf hat man, was auch immer gesprüht. Der Laie sieht natürlich die schöne Haut zerkratzt. Keine Sorge, alles gut.

Und daneben dann der Gadget-DB5. Vorn die Knarren, Wechselkennzeichen, hinten die Schutzwand, oben die Dachöffnung wegen den Schleudersitzes. Man erinnert sich an die Filmszene und man hätte so gern gesehen, dass der böse Bösewicht durchs geschlossene Dach geflogen wäre. Nur mal so nebenbei.

Und dann die Tür öffnen, natürlich rechts. Wieder ein Handschalter. Holz, Leder, feiner Stuhl, Teppich. Erstmal vergessen, dass dieser DB5 schon eine Million Euro kosten kann. Ein Original. Serie II. Reihen-Sechszylinder mit vier Liter Hubraum und irgendwas um 280 PS. Es soll damals, Mitte der Sechziger, so um 230 km/h gelaufen sein. Heute läuft nur sehr wenig, was mit dem Wetter und der mangelnden Kompetenz des Fahrer zu tun hat.

Aston Martin DB5

Das Lenkrad fordert Muskelkraft, die Schaltung ist tricky, weil mit der linken Hand zu bedienen und eben aus den 60ern. Man muss üben und sich erinnern. Synchronisiert ist das Getriebe zwar, aber es passt in der Vorstellung des Bedieners eben besser, wenn man Zwischengas gibt und beim Schalten nach unten, dann doch zweimal kuppelt. Kupplung – Gang raus – Kupplung – Zwischengas Gang rein. Und das muss wieder rein, in den alten Automatik-Dickschädel. Aber es läuft dann doch ab der dritten Runde. Der Aston mit der wunderbaren Figur kommt ins Laufen, der Fahrer findet den groovy.

Es geht dabei um Rhythmus, um Ruhe und um Dynamik im richtigen Maß. Der Wagen will schnell gefahren werden, aber nicht im pubertären Stil. Also hektisch, linkisch. Eher rund, ausgewogen. Wie ein Ernährungsplan. Vor allem das richtige Maß. Man spürt dann irgendwann, ob die Bremse diesen Druck noch will oder ob sie sich sträubt. Der Wagen läuft dann nicht mehr, er stolpert. Gute sechs Runden, zum Schluss fast versöhnlich. Rein und raus aus den Schikanen, die Gerade als Parade-Platz. Aus dem Zweiten, fast voll ausgedreht, in den Dritten, kurz vor dem Ende hinein bremsen, nicht zu tief, dann in den Zweiten, Zwischengas auch als Fanfare. Wunderbar. Connery hatte vermutlich seine Freude. Wenn er den überhaupt fahren durfte, der Sicherheit und des Geldes wegen. Die Versicherungen mögen das nicht und die Produktionsfirmen auch nicht. Wir schon.

Der Stuntwagen steht da. Mit Käfig, leichten und sehr harten Schalensitzen. Dazwischen ein Kasten mit dem Start-Prozedere-Gedöns. Hauptschalter für den Strom, Notaus-Knopf in Rot und dem Anlasserknopf. Ein Rallyecross-Wagen auf dem Kostümfest. Die Hülle aus Verbundstoff. Modernes Rennfahrwerk, starke Bremsen, eben alles, was man beim Dreh so braucht. Mark Higgins, der Stuntfahrer, steht sehr lässig in der Box und schaut sich an, was wir Journalisten so mit seinem Arbeitsgerät anfangen. Der optische DB5 ist so ganz anders als das Original. Drei Stück werden beim Dreh eingesetzt. Den Preis nennt er nicht. Aber wir wissen, dass dieser Wagen ein Sonderling ist und dass wir umdenken müssen.

Erstmal in den Käfig krabbeln. Mit Ende 50 nicht leicht, mit 180 cm und einer halbwegs schlanken Figur doch machbar. Dann die Maschine anwerfen, den Sitz nach vorn ziehen, Dreipunktgurt anlegen. Handschalter. Gang rein und los. 300 echte PS, Heckantrieb und endlich eine trockene Bahn.

Das Wort Motorsport taucht vor dem geistigen Auge auf. Der Wagen wiegt so um 1000 Kilo. Rein in die erste Runde. Gleich zu aggressiv, fast raus und ein Kollege meint später, er sei aufs Green gerutscht, weil zu hektisch, zu übermütig. Schwein gehabt, eingefangen, weiter in die erste Schikane, am Ende eine 90-Grad-Kurve mit viel Platz. Ganz außen angesetzt, einbremsen, einlenken, Gas am Scheitel, vorher in den Zweiten, der V6 brüllt los bis auf 5000 Touren, dann auf die lange Gerade, in den Dritten fast 6000 Touren und das Ding rennt wie ein Sportler auf den letzten Metern vor dem Zielband mit einer Meute an Kollegen im Genick. Wieder eine Schikane. Rechts, links, ein wenig mit Steigung, dann eine lange Links, offen und wieder eine Gerade. Auslauf für einen Windhund im feinen, italienischen Maßanzug. Der Stuntwagen ist eher ein Terrier. Mit Jagdinstinkt und Ausdauer. Nach sieben Runden, raus aus dem Käfig und Mark fragen, was ihm besonders viel Freude macht. „Wenn der Wagen heil bleibt und meine Knochen." Stuntleute sind Perfektionisten.

Und dann steht da Valhalla. Allein, unberührt und doch regelmäßig umrundet. Dieses merkwürdige, futuristische Auto mit der Kuppel, dem bis auf den letzten Platz mit Knöpfen vollgestopften Lenkrad. Unter der Hülle lauert ein Mittelmotor, V6 plus E-Antrieb. 1.000 PS und eine Million der Preis. Unnahbar, unerreichbar für viele Menschen. Er wird im neuen Bond-Film im November zu sehen sein. Nicht fahren, so wie heute für uns. Ein Mythos. Noch. 2021 wird er an erste Kunden ausgeliefert. Wer Interesse hat, meldet sich bei Aston Martin.

Na. und dann noch die Info zum Schleudersitz-Knopf. Wir haben uns dann doch getraut und überlegt, was oder wen wir nun in den Himmel schießen wollen. Mr. Corona wäre eine Idee, war aber vor dem weltweiten Stubenarrest noch kein Thema. Wir haben eine Dose mit Limonade aus Österreich gen Himmel geschickt, auf dass ihr Flügel wachsen mögen.

Text: Ralf Bernert
Fotos: Max Earey

Aston Martin Valhalla

Dezember 2019

Advents-kaffee

Der Stern

**Hätt' einer auch fast mehr Verstand
als wie die drei Weisen aus Morgenland
und ließe sich dünken, er wäre wohl nie
dem Sternlein nachgereist, wie sie;
dennoch, wenn nun das Weihnachtsfest
seine Lichtlein wonniglich scheinen lässt,
fällt auch auf sein verständig Gesicht,
er mag es merken oder nicht,
ein freundlicher Strahl
des Wundersternes von dazumal.**

Wilhelm Busch (1832–1908)

Gern ließen wir uns vom Stern mitreißen und entflohen der Hektik des Alltags. Die Vorweihnachtszeit ist die Zeit für unseren Adventskaffee.

Familie **Dagmar Lindenau-Czempiel & Winfried Czempiel und der Verein Zambesi Health** – Gesundheit für Mensch und Tier e.V. luden zur Kaffeetafel.

Bei lecker Kuchen und Kaffeeklatsch gab es Neuigkeiten rund um die Aktivitäten des Zambesi Health e.V. Bis in die Abendstunden saßen wir zusammen und bei Käse und Wein ließen wir diesen schönen Tag ausklingen.

Text und Fotos: Jens Meggeneder

Heinz Dreps in seinem Element – beim Schnibbeln

Können wir helfen – Angelika Schroeder Datow & Sylvia Senger greifen Heinz Dreps unter die Arme

Hatten sich viel zu erzählen – Sylvia Senger & Sonja Frings

Gleich mal die Neuigkeiten checken – Edda Cavaliere, Heinz Dreps & Dario Cavaliere

Gastgeberin Dagma Lindenau-Czempiel und Fam. Sabel & Frings (von rechts)

Einfach mal entspannen und zuhören

Zambesi Health
Gesundheit für Mensch und Tier

Zambesi Health e.V. – gründet auf der Erkenntnis, dass die Gesundheit von Menschen und Tieren in einem unmittelbaren Zusammenhang steht. Dies gilt besonders für die Verhältnisse im ländlichen Raum des südlichen Afrika. Für die Menschen ist die Gesundheit ihrer Tiere lebenswichtig, denn sie sichern ihnen Nahrung, Arbeitskraft und Einkommen.

https://zambesi-health.com/erneut-in-kazungula-milch-transport-und-verarbeitung/

Besondere „Schutzmaßnahmen“

Auch in Dortmund bei Hanno Kaufmann ist Maskenpflicht für den RR SC III und seinen RR Phantom.

Die Masken mit den Markenemblemen stammen von Jean-Pierre Boiroux von der französischen Sektion des RREC.

Ein kleines Quiz des „nutzlosen Wissens“ zu Bentley und Rolls-Royce

Aber: manchmal gut geeignet zum „Schlaubergern“ auf Classic Car Events.

FRAGE 1:

Die Brüder Walter und Horace Bentley gründeten ihre gemeinsame Firma Bentley & Bentley für den Import und Vertrieb von Automobilen welcher Marke:

A: Talbot

B: DFP

C: Peugeot

FRAGE 2:

Charles Stewart Rolls war ein universeller Technikpionier. Er war der erste Brite, der …

A: … den Ärmelkanal nonstop hin und zurück überflog.

B: … bei einem Flugzeugabsturz ums Leben kam.

C: … einen gepanzerten Rolls-Royce im ersten Weltkrieg gegen türkische Truppen einsetzte.

FRAGE 3:

Der britische Bildhauer Charles Robinson Sykes erschuf welche der folgende drei Skulpturen:

A: The Whisper

B. The Spirit of Ecstasy für Rolls-Royce Silver Ghost

C: The Winged B für den ab 1933 produzierten Bentley 3½ Liter „Silent Sports Car“

FRAGE 4:

Die Bentley Boys der 20er Jahre sind hinlänglich bekannt, doch mindestens genauso wagemutig und exzentrisch waren die Bentley Girls. Wofür stehen diese drei?

A: Mary Petre Bruce

B: Dorothy Paget

C: Diana Barnato Walker

FRAGE 5:

Wer hat`s gesagt:

A: „Mr. Bentley baut die schnellsten Lastwagen der Welt.“

B: „Wer sich mit Aerodynamik beschäftigt, kann keine Motoren bauen.“

C: „Ich hole mir meine Ingenieure von der Universität, dann haben sie noch nicht gelernt, was nicht geht.“

D: „Wenn mich das eigene Hinterrad überholt, weiß ich, dass ich in einem Lotus sitze.“

FRAGE 6:

In welchen Wettbewerben wurden mit Rolls-Royce Motoren Weltrekorde erzielt?

A: Schnellstes Wasserflugzeug

B: Schnellstes europäisches Landfahrzeug auf den Bonneville Salt Flats

C: Schnellstes Rennboot

Text: Dr. Michael Berendes
Bilder: Roßfeld-Archiv

ANTWORTEN AB SEITE 78

Neujahrsessen 2020

HAUS SANSSOUCI

Auf ein Weihnachtsessen haben wir im Dezember 2019 verzichtet, die Vorweihnachtszeit kann doch recht hektisch sein. So kamen wir im Januar frisch und munter zu einem vorzüglichen Essen am Wannsee zusammen.

Gleich gehts los – Dagmar Stiller, Oliver Arendt & Sylvia Senger (von links)

Ein Wiedersehen ist doch immer schön – Angelika Schroeder Datow & Peter Senger

Nadiya Junk & Edda Cavaliere beim Plausch

Orte wie der Große Wannsee im Ortsteil Steglitz-Zehlendorf mit einer traumhaften und idyllischen Umgebung laden zum Entspannen in absoluter Ruhe ein.

Dank des schönen Standorts und dem großen Garten mit einem traumhaften Blick ist es heutzutage besonders zur warmen Sommerzeit ein beliebter Anlaufpunkt.

In dem eleganten Ambiente wird gehobene Küche mit höchster Qualität zelebriert. Das Küchen-Team bereitet unter Verwendung von frischen und hochwertigen Produkten sowie viel Liebe zum Detail Gaumenfreuden der Extraklasse zu. Auf der Speisekarte findet man neben Fisch- und Wildgerichten noch eine Vielzahl an anderen Köstlichkeiten. Ergänzt wird das Mahl mit erlesenen Tropfen aus dem gut sortierten Weinkeller.

Text und Fotos: Jens Meggeneder

Gesellige Runde im neunen Jahr

GESCHICHTE – HAUS SANSSOUCI*

Um 1900 wird die Villenkolonie „Alsen“, aus der später die Gemeinde Wannsee hervorging, durch Wilhelm Conrad gegründet. Viele prominente Größen von damals ließen hier ihre Häuser errichten.

Das „Haus Sanssouci“ stand in seiner ursprünglichen Form auf der „Internationalen Baufachausstellung“ 1913 in Leipzig und wurde mit dem Modellnamen „Das Nordische Haus“ von der C&U AG präsentiert. Das Haus kostete damals ca. 35.000 Goldmark. In den Jahren zwischen 1914 und 1917 wurde das Haus demontiert und auf seiner heutigen Position mit einem zusätzlichen Fundament wiederaufgebaut. 1918 erwarb der Filmpionier Oskar Mester das Haus, der bis in den 30igern dort wohnte. Später kaufte der Verpackungshersteller Harwig das Haus, der im Jahr 1934 umfangreiche Umbauten vornahm. 1954 erwarb die Familie Bolle das Anwesen und betrieb einen Lebensmittelladen, Cafe und ein Gasthaus. Später wurde es in „Haus Sanssouci“ umbenannt. Das Restaurant erhielt 2012 zu Ehren Otto Bolles den Namen „Ottos Seerestaurant“.

Auch der Tennisverein „1900 Gelb Weiß Berlin“ und Albert Einstein ließen sich Häuser in dieser Bauweise von der C&U AG errichten.

**Text & Bilder: HAUS SANSSOUCI*

Gerade noch die Kurve gekriegt, bevor die Corona-Prävention zuschlug!

RETRO CLASSICS Stuttgart 2020

Seit 2001 hat sich die RETRO CLASSICS in Stuttgart kontinuierlich entwickelt und ist mit rund 140.000 m² Ausstellungsfläche die größte Messe ihrer Art weltweit. Rund 4.000 hochwertige Oldtimer, Youngtimer und Liebhaberfahrzeuge, seltene Vorkriegsmodelle und historische Nutzfahrzeuge, aber auch Einsteigerautos für nur wenige 1.000 € haben rund 60.000 Besucher (2019 ohne Corona: 90.000) angelockt. Besondere Anziehungspunkte sind immer der riesige Teilemarkt, der eine ganze Halle einnimmt, die Halle mit den Präsentationen der Markenclubs sowie Stände mit Accessoires, Automodellen und Zubehör. Während vor dem Haupteingang der Halle 1 nur ca. 40 PKWs von privat angeboten wurden, warteten in den Hallen einige Hundert Fahrzeuge auf einen neuen Besitzer. Ein besonderes Highlight der RETRO CLASSICS in Stuttgart und Nürnberg sind die – traditionell am jeweiligen Samstag-Nachmittag stattfindenden – CLASSICBID Auktionen.

Blick von der Galerie in die Messehalle, die den Privatanbietern zur Verfügung stand.

Vom 27. Februar bis 1. März 2020 zeigte die mittlerweile 20. RETRO CLASSICS Stuttgart, was uns RREC-Enthusiasten regelmäßig zu einem erhöhten Pulsschlag verhilft. Und weil ein erhöhter Pulsschlag ein gutes Training für Herz und Kreislauf ist, machte sich eine kleine Delegation aus Oberbayern frühmorgens – und umweltbewusst per Bahn – auf den Weg dorthin. Dass im Intercity-Bordrestaurant die Heizung nicht funktionierte war eigentlich ein Segen. Denn so wurde uns das komplette Frühstück standesgemäß in das für uns reservierte Abteil gebracht. In der Stuttgarter Bahnhofsbaustelle konnte man sich ganz gut orientieren. So erreichten wir mit der S-Bahn planmäßig und kurz vor Eröffnung der Messe den Haupteingang. Hunderte von Autobegeisterten warteten schon – mehr oder weniger geduldig – und zählten die Minuten herunter, bis die Eingangsdrehkreuze sich endlich ab 11:00 Uhr drehten. Freundlicherweise hatte mich der Geschäftsführer vom Autohaus Schuttenbach in Anzing bei München, Wolfgang Deutinger, ein paar Tage vorher angerufen und mir kostenlose Eintrittskarten zugesagt. Die hat uns dann ein Mitarbeiter gebracht. So kamen die Rolls-Royce- und Bentley-Eigentümer aus Oberbayern – quasi schwäbisch sparsam zum Nulltarif – auf die Messe. Getreu dem Motto – wer an der richtigen Stelle spart, der hat dann auch etwas übrig für einen/mehrere RR & Bs oder andere vierrädrige Investitionsgüter. Natürlich führte uns dann der Weg erst einmal auf den Messestand der Firma Schuttenbach, die dort rund 40 Fahrzeuge zum Verkauf anbot. Nach einem herzlichen Dankeschön an die dortigen Mitarbeiter ließen wir unserer Begeisterung freien Lauf.

Wir schauten und fachsimpelten und konnten uns für manche automobile Schönheit oder Rarität begeistern sowie über deren Zustand und die Preisvorstellungen der Anbieter diskutieren. Diese reichten von – „da kann ja wohl was nicht stimmen“ über „so, wie der da steht, ist´s wohl angemessen“ bis zu „sehr fantasievoll“. Wenn man unterstellt, dass die Fahrzeuge ja doch verkauft werden sollen, wundert man sich manchmal, wie sie angeboten werden. Am einen klemmt ein Notizzettel mit einem handgeschriebenen Preis und einer Mobiltelefonnummer unter dem Scheibenwischer und beim anderen wird die komplette Historie mit fotodokumentierter Body-off-Restauration geradezu liebevoll und reif für ein Poesiealbum beschrieben.

Hinsichtlich unserer beiden Lieblingsmarken sind wir uns ja einig. Aber – kaum einer von uns ist ein Monopolist sondern hat in der Garage neben denen und den Alltagsautos/Smarts auch noch einen Jaguar, Mercedes, Porsche oder eine Corvette C3 stehen. Insofern driftete unser oberbayerisches Grüppchen wegen unterschiedlicher Beuteschemata in diverse Richtungen auseinander, um dann um 14:00 Uhr die Messefläche und Pizzamanufaktur von CLASSICBID anzusteuern. Unser Clubfreund Karl-Rolf Muth empfing uns dort. In seiner – zur Auktionsfläche gehörenden – Pizzamanufaktur war auch ein rheinhessischer Weinerzeuger platziert mit dessen trockenem Sekt uns Karl-Rolf als Hausherr empfing. Am RREC-Tisch – natürlich mit Clubwimpel und unserem Gästebuch – ließ er dann eine Pizza, mit allem und für alle, auffahren.

„Auffahren“ war die richtige Bezeichnung. Denn deren Durchmesser wies beachtliche 60 cm/23,6 Zoll auf – im Vergleich zum Rad eines Bentley Arnage fehlt da nicht viel. Dazu gab es einen beachtenswerten Cabernet Sauvignon aus Rheinhessen vom Weingut Laubenstein in Gensingen.

Unsere Pizza – mit allem und für alle – mit einem beachtlichen Durchmesser von 60 cm/23,6 Zoll.

Mein Bentley Arnage Hinterrad mit rund 68 cm Durchmesser übertrifft die Pizza. Aber die sechs älteren Herren hatten ja nicht einmal die 60 cm-Pizza geschafft.

Empfohlen von RREC.de

BELMOT®

Die Allgefahren-Versicherung für Oldtimer.

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

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

Mannheimer

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

Rund um die großfamilientaugliche Pizza hatten sich die RREC-Freunde versammelt: Dr. H. Martin Illner, Graf Peter v. Brühl, Wolfgang Lachermund, Guido Mehl, Dr. Klaus Konopizky, Karl-Rolf Muth. Die kleinen blauen Fläschchen täuschen – wir hatten bei weitem nicht nur Wasser zur Pizza.

Bei meiner späteren schriftlichen Danksagung an Karl-Rolf Muth für die so wirklich herzliche Gastfreundschaft war ich dann natürlich auch neugierig, wie seine CLASSICBID-Auktion am Messesamstag verlaufen war. Ganz so schlecht wie befürchtet, war es dann wohl doch nicht, denn ich bekam zu lesen: „Ja, Martin, die Auktion war trotz geringerer Besucherzahl – Corona sei Dank – zufriedenstellend, wie immer großes mediales Interesse."

Natürlich war Corona auf der Rückfahrt ein Gesprächsthema. Schließlich hatte man das Fehlen der italienischen Anbieter irgendwie mitbekommen. Jedoch konnte niemand ahnen, was sich lawinenartig innerhalb der nächsten Tage dann noch entwickeln würde. Die RETRO CLASSICS Stuttgart war die letzte größere Messe, die im Zuge der allgemeinen Corona-Einschränkungen stattfinden konnte. Nicht einmal eine Woche später wurde die Internationale Handwerksmesse München abgesagt. „Anschließend ging es Schlag auf Schlag: Techno Classica, Veterama Hockenheim, Tour de France Auto und sogar die Mille Miglia, dazu viele kleine und größere Ausfahrten, Treffen und Märkte – alles entweder abgesagt oder verschoben. Beängstigend." (Motor Klassik 05/20).

Während ich diese Zeilen schreibe (15.05.2020), habe ich die aktuellen Mails von Clubfreunden im Kopf, die immer wieder vorsichtig nachfragen, ob unser alljährliches Clubtreffen vor Schloss Maxlrain an Fronleichnam und die nachfolgende Wochenendausfahrt denn stattfinden werden. Vorhin habe ich mit dem Hotel telefoniert. Dort will man den Betrieb langsam wieder anlaufen lassen. Von der Schlossbrauerei Maxlrain habe ich die Zusage, dass wir unsere RREC-Lounge, wie in den vergangenen Jahren, auf dem Grünen Hügel von Maxlrain platzieren können. Tische, Stühle und Sonnenschirme werden uns wieder zur Verfügung gestellt. Da die große ADAC Veranstaltung und die Oldtimerrallye abgesagt sind und keine entsprechende Infrastruktur vorhanden ist, können wir Restaurant, Biergarten und Toiletten der Brauerei nutzen. Natürlich nur unter Einhaltung der vorgegebenen Hygienemaßnahmen. Aber um die werden wir uns selbst kümmern – schon aus purem Egoismus. Schließlich leben die meisten von uns seit Wochen in dem Bewusstsein, dass sie ja seit März zu den sogenannten Risikogruppen gehören. In den letzten Tagen schrieb mir unser Clubfreund Adolf Tahedl: „Ab Donnerstag bin ich 80, dann gehöre ich in die Zielgruppe der besonders Gefährdeten." Und in Maxlrain will er dabei sein!

Wenn Ihr diese Zeilen lest, dann waren hoffentlich unsere Clubwimpel und das Gästebuch in Maxlrain im Einsatz und wir haben dort mit unserem Chairman mal den Toast „To the Club" zurückgestellt und die Gläser auf unser gesundes Wiedersehen erhoben.

Text und Fotos: Dr. H. Martin Illner

Sommer in Rheinland-Pfalz

Im letzten Jahr war die Welt noch in Ordnung. RREC Gründungsmitglied Karl Muth im sommerlichen Outfit mit seinem S2 Continental beim traditionellen Oldtimertreffen & Jazzfrühschoppen im Kurpark von Bad Münster am Stein.

Am Rheingrafenstein

Saisonstart im Taunus

Günter Kaufmann nutzte die ersten Frühlingsstrahlen im April zu einer ersten Tour durch den Taunus. Eigentlich sollte er für Freunde eine Hochzeit fahren, doch dieses schöne Event musste leider umgeplant werden. Stattdessen erfreute sich das Hochzeitspaar an einem extra für den Anlass gedrehten Überraschungs-Video der simulierten Hochzeitstour.

RR Corniche Coupe von Günter Kaufmann

Wunderschöne Landschaft im Taunus

Region Berlin & Brandenburg

ALLE JAHRE WIEDER – it's TeaTime – in der

MEISSEN
MANUFAKTUR
SEIT 1710

Meissener Tea Lounge

- im Regent Hotel Berlin

Traditionell trafen wir uns wieder Anfang des Jahres in der Tea & Lobby Lounge am Gendarmenmarkt und wir haben die typisch britische Tradition des Afternoon Teas zelebriert. Wieder knisterte das Kaminfeuer und der Pianist spielte stimmungsvolle Musik auf seinem Flügel.

Der Tea Master bereitete aus einer großen Auswahl den perfekten Tee zu.

Eine leckere Auswahl an Sandwiches, Törtchen, feinen Backwaren und frisch zubereiteten, traditionellen Scones mit Marmelade und Clotted Cream wurde serviert.

Das Team vom Empfang nahm sich Zeit für uns und zeigte einige der großzügigen Suiten im Haus.

Rundherum war es wieder ein sehr schöner Nachmittag.

Text und Fotos: Jens Meggeneder

Gleiche Gene – Silver Seraph und Silver Cloud

Auf gehts zur Hausführung

Für gut befunden – Vorkoster Heinz Dreps

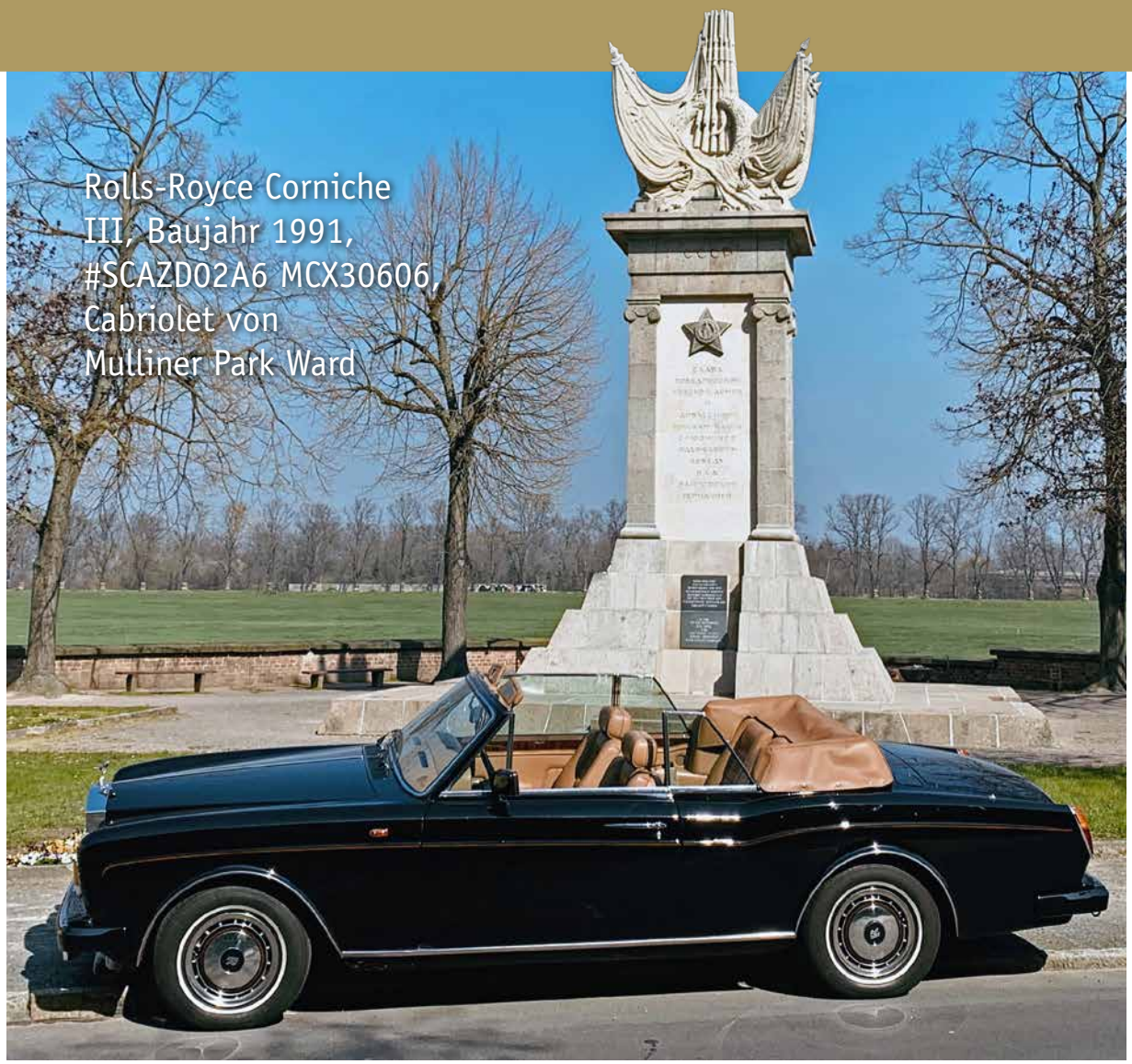
Gute Laune – Angelika Schroeder Datow & Alexander Lohmüller

Im Plausch – Henry de Winter & Holger Thon

Feinste Teeauswahl

Parade – Heinz Dreps, Henry de Winter & Oscar

Walli Groenewold in Herrenrunde – Holger Thon, Jens Meggeneder, Henry de Winter (von links)

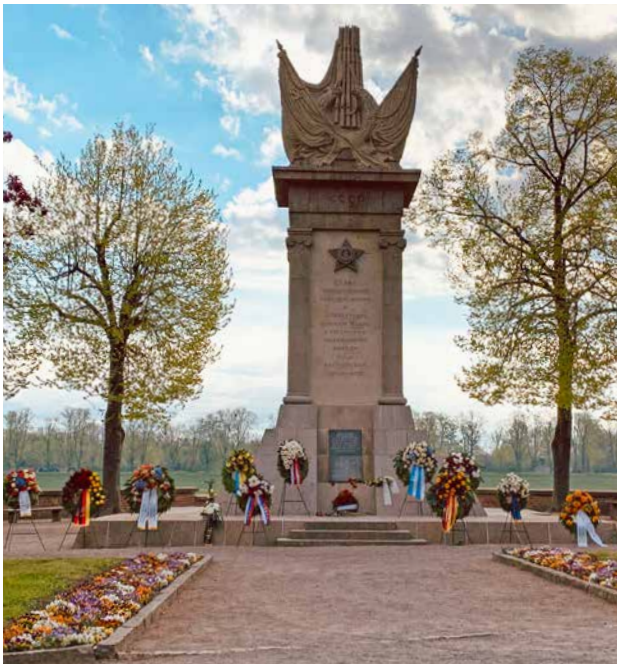


Rolls-Royce Corniche III, Baujahr 1991, #SCAZD02A6 MCX30606, Cabriolet von Mulliner Park Ward

Würdigung des 75. Jahrestages des „Link-Up at River Elbe“ in Torgau

Aktivitäten des Rolls-Royce Owners' Club of America wie auch des Rolls-Royce Enthusiasts' Club (GB) sind weitgehend eingestellt mit Events entweder gestrichen oder verschoben. Das gilt auch für Events, zu denen Mitglieder der Deutschen Sektion des RREC ihre Nennungen abgegeben hatten. Indessen sind Aktivitäten nicht vollkommen auf ‚Null' reduziert – und zu einem speziellen Anlass kam ein Rolls-Royce Corniche III Cabriolet zum Einsatz.

Am 25. April 1945 kam es zum Treffen von US-Soldaten und Soldaten der Sowjetischen Armee an einer Brücke über die Elbe in Torgau. In der Folge wurden im nahegelegenen Gestüt Graditz Absprachen getroffen, so dass die Allierten Streitkräfte ihr weiteres Vorgehen besser koordinieren konnten. Das hat zu einer Verkürzung der Kampfhandlungen in Europa beigetragen; mit der Kapitulation im Mai 1945 endete der II. Weltkrieg in Europa. In Torgau waren zudem mehr als 20.000 Insassen des dort eingerichteten „Wehrmachts-Gefängnisses“ befreit worden, wo mit einer schockierend hohen täglichen „Exekutions-Rate“ deutsche Soldaten hingerichtet wurden (teils zum Tode verurteilt ob solch banaler Anlässe wie Kritik an der Essensversorgung der Wehrmacht). – Dabei bestand durchaus ein Bezug zu Rolls-Royce, weil die 'Mustang' Jagdflugzeuge der US-Luftwaffe



angetrieben worden sind von Rolls-Royce 'Merlin' Motoren. Die Flugzeugmotoren von Rolls-Royce wurden in Lizenz in Werken in den USA gefertigt.

Der 25. April 2020 war das Datum des 75. Jahrestages dieses „Link-Up at River Elbe". Es hatte die Planung bestanden, dass Mitglieder des Rolls-Royce Owners' Club of America an diesem Tag nach Torgau fahren wollten. Deren Kreis hatte sich um eine beträchtliche Anzahl von Mitgliedern der Deutschen Sektion des RREC erhöht, vor allem mit einem starken Kontingent aus dem Bereich Berlin/ Brandenburg. Aber die Einschränkungen durch die Corona-Pandemie haben eine Absage des Treffens erzwungen. Nicht indessen die völlige Aufgabe, des Anlasses würdig zu gedenken. Der Auftrag für die Fertigung eines Kranzes mit einer zwei-sprachigen Kranzschleife (in englisch und in kyrillisch):

„In Respectful Memory Of Brave Allied Soldiers – Members of RROC of America & RREC"

ist nicht storniert worden.

Dieser Kranz wurde exakt am 75. Jahrestag des „Link-Up on River Elbe" in Torgau vorm Ehrenmal am Elbe-Ufer niedergelegt. Das machte Dr. Lingenfelser, der eigens mit seinem Rolls-Royce Corniche III die Strecke von seiner Heimatstadt Münster nach Torgau unter die Räder genommen hat (ein U-Turn von mehr als 1.000 Kilometern). Die nahezu völlig leeren Autobahnen erlaubten den Tempomaten auf 120 einzustellen und solches Tempo absolvierte der V8-Motor mit gerade mal 2.500 U/min.

Text: Klaus-Josef Roßfeldt
Fotos: Dr. Lingenfelser

Es ist Sonntag 03. Mai im Jahr 2020.

Dem Corona Jahr, und dabei denkt keiner mehr an Bier.

Ein Treffen zwischen den Städten Düsseldorf und Köln

Wir saßen alle schon lange in unseren Häusern und die Autos waren auch schon lange wieder für die Ausfahrten fertig. Aber wir durften nicht. Größere Treffen waren verboten.

Erstmals durften sich wieder kleinste Gruppen zusammenfinden.

Das nutzte eine kleine Gruppe Kölner, schon immer im Kampf gegen die Obrigkeit, mit Unterstützung aus der Landeshauptstadt und Krefeld und haben sich auf neutralem Boden getroffen.

Treffpunkt 13.30 Uhr, der Klosterhof Knechtsteden eine Prämonstratenser Abtei aus dem frühen 12. Jahrhundert, war als Ziel ausgemacht. Die Klosteranlage wird derzeit unter anderem als Gymnasium und ZVA Bildungszentrum für Augenoptik genutzt. Auch Gastronomie und Veranstaltungsräume sind vorhanden. Leider derzeit aber wegen Corona geschlossen. Auch 25 Spiritaner die das Kloster landwirtschaftlich nutzen wurden am Sonntag durch uns nicht gestört da das Gelände doch sehr weitläufig ist.

Wir hatten uns auf einem der Parkplätze für Schüler hinter hohen Büschen mit unseren Fahrzeugen mit gebührendem Abstand zusammengestellt. Es hätten locker noch 20 Fahrzeuge Platz gefunden. Vielleicht ein anderes mal.

Wir, die Versuchsgruppe Eheleute März, Jochen Scharf, Karl Friedrich Kirchhoff, Familie Pass und Eheleute Bergsch hatten sich zu einem Picknick getroffen.

Die Fahrzeuge haben ja zum Glück ausreichend Kofferraum, sodass man auch für mehrere Personen einen kleinen Imbiss mit Getränken mitführen und servieren kann. Von Apfelstückchen bis Wildschweinwurst reichte die Speisenauswahl. An Getränken waren leider nur Sekt, Orangensaft und Wasser im Angebot.

Nachdem wir uns ob der extremen Anreise von +/- 30 Min. ausreichend gestärkt hatten und die Neuigkeiten in dem Fall der Bentley Arnage der Familie Pass in allen Einzelheiten begutachtet waren hieß es große Ausfahrt.

In Kolonne sind wir dann fast 15 KM bis an den schönen Rhein bei Zons gefahren.

Das Städtchen aus dem Mittelalter war schon bei Römern und Merowingern beliebt. Die Stadt Zons gibt es schon seit 1373. Heute hat Zons 5370 Einwohner, gehört zu Dormagen, darf sich aber seit 1992 wieder Stadt Zons nennen.

Die Stadt hat einen kleinen aber schönen alten Stadtkern und viele Restaurants, die leider wegen Corona noch geschlossen sind. Aber die drei Eiscafés in der Stadt, die haben wenn auch mit Abstand und Warteschlange Eis zum Mitnehmen im Verkauf. Nachdem wir alle unser Eis bekommen, und uns die Fußgängerzone vom Anfang bis Ende angesehen hatten war auch das Eis gegessen. Wir hatten uns alle mal wieder gesehen, das wichtigste war besprochen. Wir verabschiedeten uns mit dem derzeit gebührenden Abstand, bestiegen die Fahrzeuge und fuhren erfreut mal wieder – wenn auch nur ein paar Clubmitglieder getroffen zu haben – nach Hause.

Wartend auf die Touren die wir in diesem Jahr mit dem Club noch machen dürfen.

Text: Rudolf Bergsch
Fotos: Jochen Scharf & Luise Bergsch

2018
2020

Trotz Rhododendrons Blütenpracht
Garagentreffen wurde abgesagt.
Pfingstsonntag dann im nächsten Jahr
sind hoffentlich wieder alle da
und genießen bei schönstem Sonnenschein
British Breakfast und deutschen Wein!
Herzliche Grüße aus Melle,
Familie Zogbaum

29 Jahre Abwesenheit

Er ist wieder da!

Damals in den 70ern

Bild 1

Nach 29 Jahren Abwesenheit ergab sich für mich vergangenes Jahr die unglaubliche Möglichkeit den Rolls-Royce Silver Shadow (Bild 1), welchen mein Großvater von 1967 bis zu seinem Tod 1990 gefahren hat, in England zurück zu kaufen. Leider hatte mein Vater diesen, gegen meinen ausdrücklichen Wunsch, damals ziemlich zügig ins benachbarte Ausland und zwar nach Frankreich verkauft.

Ich hatte gleichwohl schon vor einigen Jahren, mittels der Fahrgestellnummer, jedoch erfolglos, versucht dieses Fahrzeug wiederzufinden.

Umso überraschter war ich im März letzten Jahres, als auf meinem Rechner plötzlich eine Mail aus England aufpoppte mit einem aktuellen Bild des Rolli (Bild 2), den ich sofort anhand der Farbe und der seinerzeit von meinem Opa (eher atypisch) installierten Spiegel auf beiden Kotflügeln identifizieren konnte.

Bild 2

Die Überraschung im März 2019 aus England

Es meldete sich eine aus der Formel 1 bekannte Persönlichkeit mit den Informationen, dieses Fahrzeug 18 Monate vorher erworben und zwischenzeitlich ca. 13.000 Pfund in die Technik investiert zu haben. Er wollte wissen, ob ich eventuell etwas zur Historie sagen könnte.

Ich war derart begeistert, dass ich natürlich sofort geantwortet habe, zum einen mit der Frage, wie ich denn in diesem Zusammenhang überhaupt gefunden werden konnte und ob zum anderen eventuell die Möglichkeit besteht dieses Auto, nach dem ich als Enkel des Erstbesitzers schon so lange gesucht habe, zurück zu kaufen.

Daraufhin erhielt ich eine Kopie der seinerzeitigen Garantieerklärung aus dem Jahre 1967, die er sich bei Rolls-Royce beschafft hatte, mit den Daten meines Großvaters inklusive seiner Unterschrift (Bild 3). Die DSGVO ist anscheinend, im Hinblick auf den Brexit, in England nicht ganz so relevant (-:

Nun muss man in diesem Zusammenhang allerdings noch wissen, dass die Familie Pass seit mehreren Generationen unter der gleichen und somit auch meiner heutigen Adresse beruflich aktiv ist, so dass

es mit diesen Informationen relativ leicht war, mich hier zu finden.

Auf meine Frage im Hinblick auf einen Ankauf reagierte mein Gegenüber allerdings schon etwas zurückhaltender, da er selber Autoenthusiast sei und lange nach einem frühen Rolls-Royce Silver Shadow mit so guter Substanz gesucht habe, aber er würde in Anbetracht dieser doch sehr besonderen Geschichte darüber nachdenken.

Dass ein Engländer ein links gelenktes Auto mit Kilometertacho gekauft hatte, hielt ich schon für durchaus ungewöhnlich, insofern musste an der Aussage mit der guten Substanz eigentlich etwas dran sein.

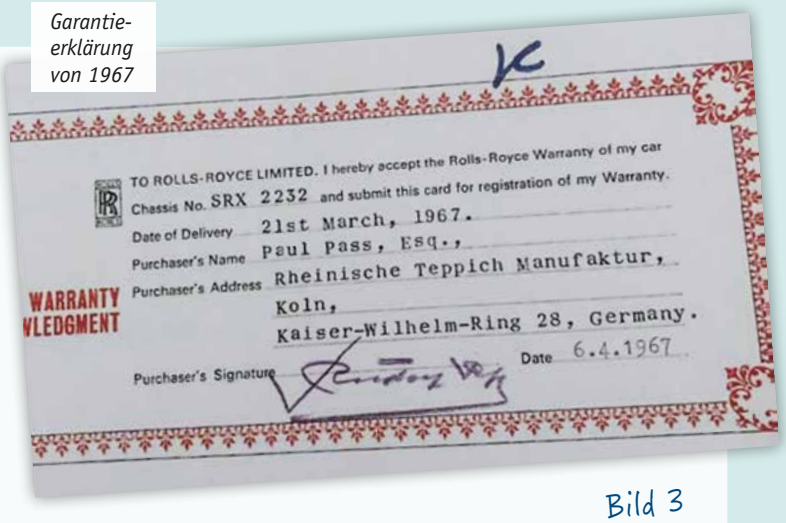
Wider Erwarten klingelte schon am nächsten Tag mein Telefon und teilte er mir zu meiner großen Überraschung und Freude mit, dass er bereits nachgedacht und darüber mit seiner Frau gesprochen habe, die ihn darin bestärkt hätte, dass dieses Fahrzeug zurück in den Besitz der Familie Pass müsse. Wenn ich also bereit sei, seinen Einstandspreis plus seine Investition zu bezahlen, würde er mir das Fahrzeug, wenn auch schweren Herzens, verkaufen.

Ich habe natürlich sofort begeistert zugesagt, da ich zwischenzeitlich über den englischen TÜV (MOT) festgestellt hatte, dass das Fahrzeug eine Laufleistung von nur 83000 km aufwies, was sehr realistisch erschien und zwischenzeitlich anhand zahlreicher Unterlagen aus den letzten Jahrzehnten nachvollziehbar auch als Gesamtlaufleistung bestätigt werden konnte.

Mir liegen heute mehrere Leitzordner mit Dokumenten bis hin zu Kopien der damaligen Bestellung, sowie der Rechnung zum Zeitpunkt der Auslieferung vor.

Aus der Erinnerung war mir im Übrigen noch bekannt, dass der Rolli zu Großvaters Zeiten nur im Sommer gefahren wurde und zum Zeitpunkt der Veräußerung nur eine sehr geringe Laufleistung aufzuweisen hatte.

Nachdem ich sodann noch zahlreiche Fotos erhalten hatte, sind wir uns sehr schnell handelseinig geworden und habe ich das Fahrzeug ansonsten unbesehen sofort gekauft und auch bezahlt. Rund 6 Wochen später bin ich dann zusammen mit meinem besten Freund Justus nach England geflogen um den Rolli persönlich abzuholen und auf eigener Achse zurück nach Köln zu fahren.



Garantie-erklärung von 1967

Bild 3

Der Verkäufer war so nett, im Vorfeld nochmals eine vollständige Inspektion durchzuführen, noch 2 Kleinigkeiten reparieren zu lassen und im Anschluss 200 Kilometer Probe zu fahren. Er hat mir dann mitgeteilt, dass alles in bester Ordnung sei und ich problemlos nach Hause käme.

Ein wunderschönes Landgasthaus für unsere Übernachtung hatte er uns in der Nähe seines Wohnortes empfohlen, so dass wir einen ausgesprochen schönen Abend in einem englischen Pub mit hervorragendem Essen (ja, gibt es durchaus in England) genießen konnten.

Am nächsten Morgen hat er uns dann persönlich abgeholt und zu einer Halle in einem nahegelegenen Gewerbegebiet gefahren und da stand er dann vor einem großen Rolltor.

Nach 29 Jahren, das Auto von meinem Opa.

Mit der Übergabe des Schlüssels (Bild 4), daran ein Anhänger mit der Nummer 46!!!, wurde mir nochmals bestätigt, dass ich es offensichtlich wirklich mit einem wahren Autoenthusiasten zu tun habe und hinter besagtem Rolltor wohl noch mindestens weitere 45 Fahrzeuge stehen. Damit hatte sich meine vorherige Internetrecherche zur Person des Verkäufers letztlich vollumfänglich bestätigt.

Schlüssel-übergabe in England

Bild 4

Aber ich war so ergriffen, dass mich das gar nicht weiter interessiert hat.

Nun hatte ich aber auch noch eine Überraschung für ihn parat, in dem ich aus meinem Reisekoffer eine Nackenrolle mit Brokat und Samtbesatz hervorholte, welche ich seit nahezu 30 Jahren in einem Karton aufbewahrt hatte und die schon zu Großvaters Zeiten immer auf der Hutablage in genau diesem Rolls-Royce durch die Gegend gefahren worden war.

Da wusste er endgültig, dass seine Entscheidung mir dieses Auto zu verkaufen hundertprozentig richtig gewesen ist.

Im Übrigen besteht dieser überaus nette Kontakt bis heute.

Nachdem wir uns auf den bequemen Ledersitzen eingerichtet hatten, sind mein Freund Justus und ich zunächst vorsichtig, aber dann auch recht schnell sehr entspannt Richtung Dover gefahren, um unterwegs festzustellen, dass er zwischenzeitlich sein Portemonnaie mit allen Papieren verloren hatte, vermutlich bereits tags zuvor während der Busfahrt von Heathrow zum Zielort.

Wir sind trotzdem gut über die Grenze gekommen (so ein Foto vom eigenen Ausweis auf dem Handy ist wirklich hilfreich), haben mit der Fähre nach Dünkirchen übergesetzt und sind via Brüssel nach Köln zurückgekehrt.

Noch am gleichen Abend haben wir dieses wunderschöne Auto dann wieder genau auf dem Garagenplatz abgestellt, wo es zuletzt vor 29 Jahren und all die Jahre zuvor auch gestanden hat.

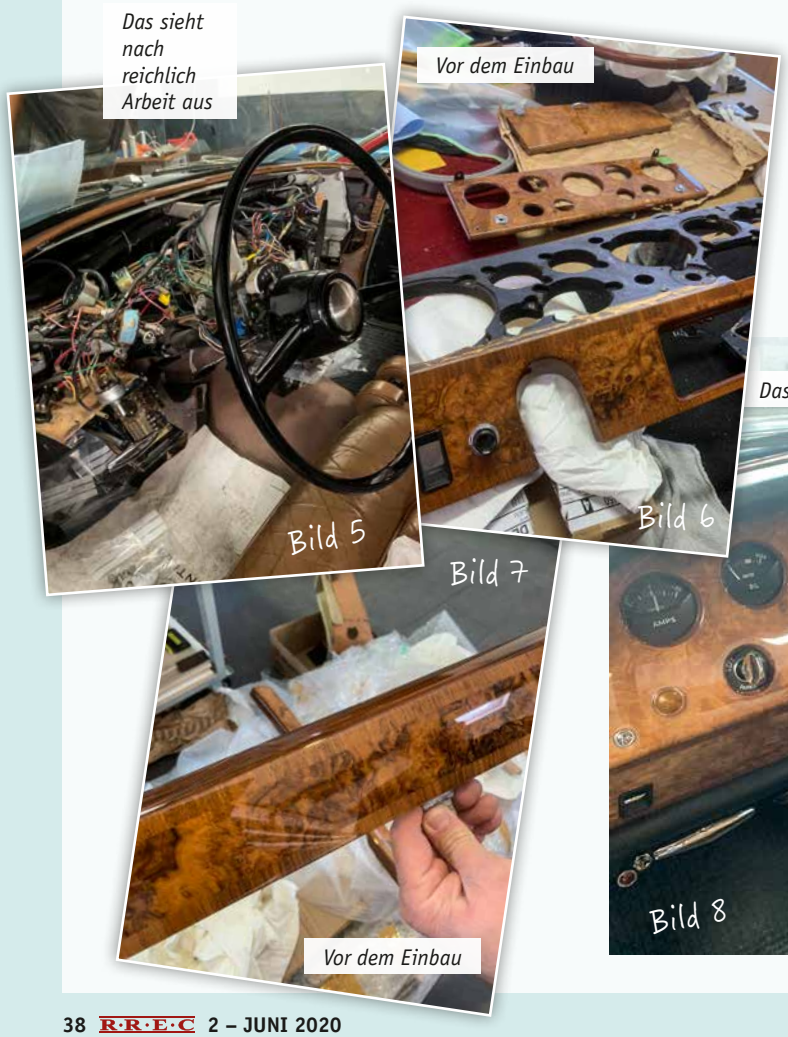
Wir sind an diesem Tag 750 km gefahren, das war nahezu genauso viel, wie der Rolls laut MOT in den letzten 6 Jahren auf der Insel und davon die letzten 18 Monate vom Verkäufer bewegt worden war.

Sowohl bei dieser tollen Reise, aber auch heute, jedes Mal, wenn ich mit dem Silver Shadow unterwegs bin, erinnere ich mich gerne an meinen Opa und habe das Gefühl, dass er in Gedanken dabei und sicherlich auch ein bisschen stolz auf mich ist.

Ich habe über die letzten Wintermonate hinweg sämtliche Hölzer (Bilder 5–8) perfekt restaurieren lassen und das originale Leder, welches keinerlei Risse aufweist, intensiv gepflegt. Mehr war nicht zu tun.

Insofern freue ich mich sehr auf zukünftige Ausfahrten und Zusammenkünfte mit gleichgesinnten Enthusiasten.

Text und Fotos: Ralph Pass



Das sieht nach reichlich Arbeit aus

Vor dem Einbau

Vor dem Einbau

Das Ergebnis, fertig und perfekt

Do it yourself

Wenn es etwas für unsere klassischen Autos nicht mehr gibt, macht man es eben selbst, und idealerweise noch besser als es damals war!

Das war und ist immer mein Motto gewesen, und zumindest bei kleineren Teilen blieb es auch nicht bei der reinen Absicht.

Original

Druck-vorlage

Fall 1: „Mulliner Park-Ward“ Dashboard Plaque

Das Dashboard Plaque der Corniche aus den Modelljahren 1972 und 1973. Original oft verkratzt, verblasst oder schlicht (wie bei meiner 73er Corniche DHC) nicht mehr vorhanden und auch für Geld und gute Worte nicht mehr zu beschaffen.

Edleres Material (Sterling Silber 925) und individuelle Gravur mit Fahrgestellnummer waren die Idee. Norbert Andrup als Designer und Grafiker hat die Vorlage letztendlich umgesetzt – vielen Dank noch mal Norbert.

Endprodukt im Wagen

Die Gravur wurde in Köln durchgeführt, auch die der folgenden Idee.

Fall 2: Schlüsselanhänger

Und – wenn man schon mal dabei ist – Schlüsselanhänger fand ich auch nur in mediokrer Qualität aus Metall oder Kunststoff. Also musste etwas Edleres her.

Es sollte ein massives Teil aus Silber sein, die Platte also etwa 3mm stark. Das Rohmaterial habe ich in Sheffield bei einem Edelmetallhändler bestellt, nebst Kette und Ring, ebenfalls in 925er Sterling Silber. Nun hieß es, mit viel Zeitaufwand die Rohplatte zu schleifen, polieren und exakt auf Maß zu bringen. Das nötige Werkzeug hatte ich. Norbert fertigte mir die Vektor-Grafiken an, ein Goldschmied lötete die Kette an und dann ging das Ganze zum bewährten Graveur. Ich finde, das Ergebnis kann sich sehen lassen: Massiv wie es sich gehört, ca. 40 Gramm schwer. Auf der einen Seite das Rolls-Royce Logo, auf der anderen die Mulliner Park-Ward Grafik wie auf der Originalplakette am Dashboard.

Text und Fotos: Gerd Steimer

Rohling, poliert und gelötet

Fertig: RR u. Mulliner Seite

Der Chairman besucht einen Schönheitssalon

More drama Baby

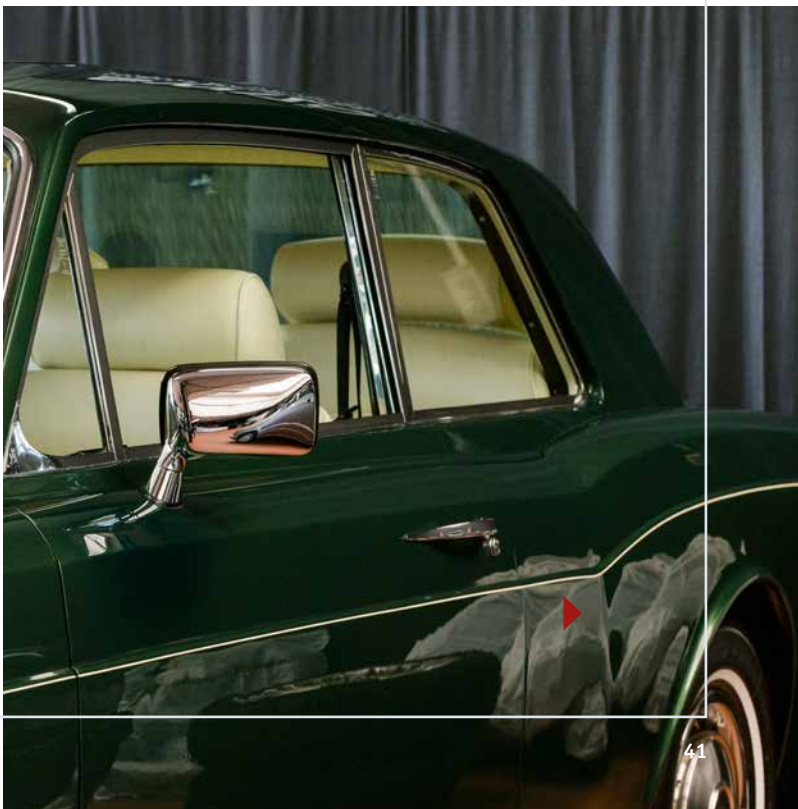
Swissvax verwandelt Chromjuwelen zu Red carpet Diven

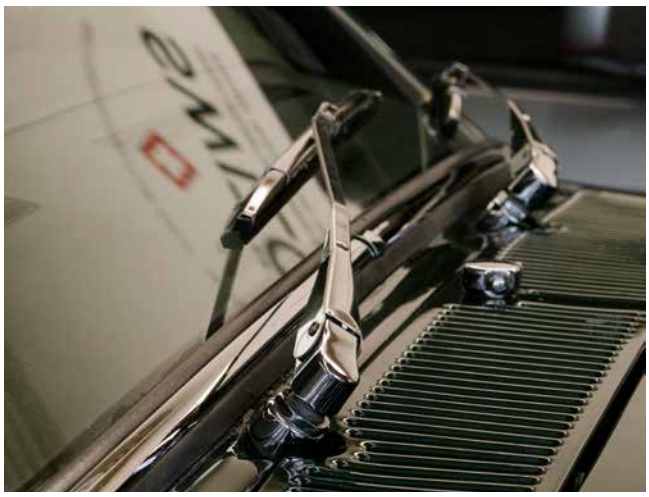
Vor vielen Jahren bekam ich von meiner Frau eine große schwarze Tasche mit dem Aufdruck SWISSOIL geschenkt, gefüllt mit Lotionen, Bürsten, Pinseln, Tüchern und einer ausführlichen Anleitung zum Gebrauch all dieser wohlriechenden Produkte. Ahnte ich schon davor, dass Autowaschen nicht einfach eine Fahrt durch die Waschstraße ist, so wurde mir jetzt klar, dass hinter einem richtig sauberen, glänzenden, strahlenden Fahrzeug einerseits eine Art Wissenschaft steckt, andererseits auch eine Knochenarbeit, die leicht mehrere Tage beansprucht.

Ich lernte anhand von vielen Durchgängen, wann man Cleaner Fluid verwendet, wie man Paint Rubber und Quick Finish aufträgt, und worauf bei der Lederpflege zu achten ist. Das Ergebnis tagelanger Handarbeit war immer ein klassisches Vorher/Nachher-Erlebnis, also ein sichtbarer Erfolg, daher zufriedenstellend – bis zum letzten Dezember.

Da entschied ich, meinen Rolls-Royce zu einer professionellen Aufbereitung zu geben. Der Grund war: ich war das Jahr über sehr viel unterwegs gewesen, mehr als 20.000 km, zuletzt in Südfrankreich bei der wundervollen Jubiläumsfeier der französischen Sektion. Und ich hatte wenig Zeit. Und ich war neugierig, wollte wissen, wie das Ergebnis aussehen würde, wenn Profis Hand anlegen. Nach kurzen Sondierungen fiel nach einem Vorgespräch die Wahl auf den deutschen SWISSVAX-Hauptsitz, beheimatet in Baierbrunn bei München. Das Auto blieb dort für eine Woche, dann konnte es abgeholt werden. Das Ergebnis machte mich sprachlos: Concours-Condition, bereit für den Red Carpet. Nicht nur der Lack hatte einen einzigartigen Tiefenglanz, nicht nur alle Chromteile, oft schwierig erreichbar, strahlten, auch innen sah alles neu und frisch aus. Das Leder satt und weich, die kritischen Stellen farblich ausgebessert, das Holz in alter Frische, nicht zu glänzend, nicht zu matt, die Glasflächen makellos. Ebenso die Reifen, Felgen, Gummis. Die Maxime „Attention to every detail“ ging so weit, dass sogar die Schraubenköpfe am Nummernschild farblich schwarz bzw. blau angepasst wurden.

Soviel Sorgfalt und Detailliebe haben mich sehr beeindruckt. Daher ist es auch nicht verwunderlich, dass ich, sobald das möglich war, jetzt meinem Bentley eine entsprechende Behandlung zukommen lassen wollte. Auch hier waren erhebliche Gebrauchs- und Verschmutzungsspuren zu beseitigen, da das Auto 2019 in Schottland, Melle, Burghley House und Chantilly war und ebenfalls an die 20.000 km unterwegs war. Vor allem das cremefarbene Leder wie auch der gesamte Innenraum brauchte dringend eine Tiefenreinigung.





HR Owen Ltd
Coachwork by
Mulliner Park Ward
Rolls-Royce Motors

Das Ergebnis war wiederum umwerfend: außen ein Glanzstück, aber auch innen wie neu – keine Gebrauchsspuren mehr an Sitzen, Türen und all den neuralgischen Zonen. Das Leder fühlte sich frisch, weich und griffig an, das Holz zeigte seine schimmernde Maserung, und alles vermittelte großes Wohlbehagen. Aber auch das Chrom blitzte wie nie zuvor, die Reifen waren sattschwarz, und das Weiß der Weißwandreifen noch nie so weiß. Tja, plötzlich stand da eine Diva vor mir.

Frau Daniela Friedl, bei Swissvax nüchtern technische Beraterin genannt, tatsächlich aber mehr eine versierte Stylistin, hatte sich mit großem Know How und ebenso großem Enthusiasmus und Engagement über die Aufgabe hergemacht und 27 Stunden in diese Aufbereitung gesteckt. Ihr Chef, Curt Bloss, Geschäftsführer von Swissvax, kann sehr zufrieden sein, eine so kenntnisreiche, autobegeisterte Mitarbeiterin mit großem ästhetischen Gespür und Detailversessenheit zu haben. Viele automobile Präziosen bekommen dort die liebevolle Behandlung, die sie verdienen. Ein Phantom II ist die nächste Diva in der Pipeline. Schönheit, die so nicht vergeht.

Text: *Klaus Konopizky*
Fotos: *Leonard Konopizky*
contact@konopizkyart.com

Was alles geschah:

- ☑ Handwäsche mit Car Bath
- ☑ Lackreiniger mit Paint Rubber
- ☑ Maschinenpolitur (schonend) in 3 Schritten
- ☑ Cleaner Fluid regular zur Tiefenreinigung des Lackes
- ☑ Wachsversiegelung mit Concorso-Wachs (50% Carnauba)
- ☑ Chromteile gereinigt mit Metal Polish
- ☑ Chromteile versiegelt mit Shield-Wachs
- ☑ Felgen und Radkappen gereinigt und mit Autobahnwachs versiegelt (verträgt Temperaturen bis 300 Grad
- ☑ Reifen mit Pneu und Pneu White gepflegt
- ☑ Leder gereinigt, gepflegt, teilweise nachgefärbt
- ☑ Teppiche mit Fabric und Heißdampf gereinigt
- ☑ Holz gereinigt und mit Woodpolish versiegelt
- ☑ Glasflächen gereinigt und versiegelt
- ☑ Motorraum gereinigt
- ☑ Kofferraum mit Fabric und Heißdampf gereinigt

Insgesamt 27 Arbeitsstunden, € 2.300,- inkl. MwSt.

Corona – nein, nein, nein – nicht schon wieder das Virus

Bis vor kurzem war dieser Begriff kaum bekannt – oder zumindest nicht mit negativen Assoziationen belegt. Obwohl – in einem rund 20 Jahre alten Konversationslexikon wurden Coronaviren und deren Infektionen der Atmungsorgane bereits erläutert. Aber so im Alltag hatte man mit Corona nichts zu tun – oder doch?

Corona – das sagt doch dem Autobegeisterten etwas – oder? Als 1957 unsere RR Silver Cloud I und Bentley S1 produziert wurden, präsentierte Toyota erstmals ein Modell mit dieser Typenbezeichnung. Erst 1971 startete Toyota mit Corona, Corolla und Celica auf dem deutschen Markt.

Corona-Bier kommt aus der Cervecería Modelo in Mexico und erfreut sich seit langem v. a. in den USA eines erheblichen Zuspruchs. Zu Beginn der Pandemie deuteten Umfragen zunächst darauf hin, dass Bierfans die Finger von Corona lassen würden. Aber – die Mentalität in den Staaten ist wohl etwas ganz Besonderes. Laut Mitteilung des Senders CNN haben die Corona-Verkaufszahlen sogar zugelegt. In den ersten drei Märzwochen stieg der Verkauf um 24 Prozent.

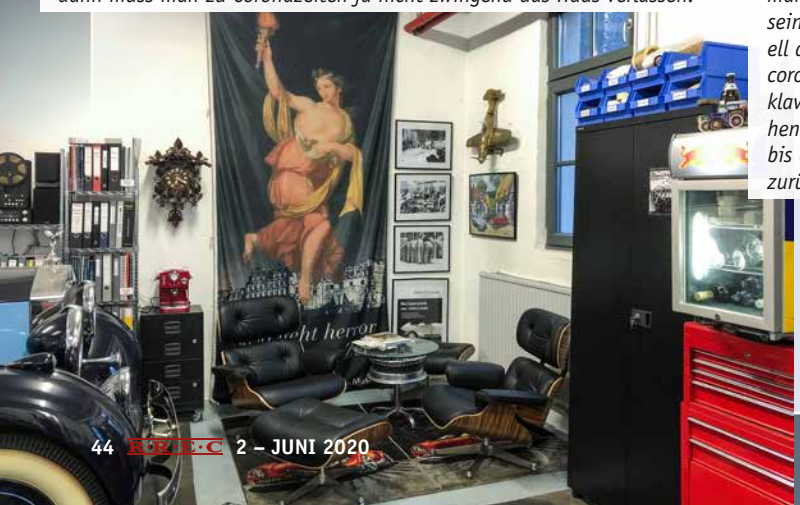
Circus Corona ist ein kleiner Familienzirkus, der derzeit in Oberhaid im Landkreis Bamberg fest steckt. Das Besondere: Der Zirkus mit dem unglücklichen Namen wurde erst vor kurzem gegründet und hatte noch keinen einzigen Auftritt. Und weiterreisen darf er auch nicht.

Und, wer hätte es gewusst – es gibt sogar eine **Heilige Corona** und auch einen kleinen Ort in Österreich, der nach ihr benannt wurde: St. Corona am Schöpfl, wo man der Märtyrerin in einer barocken Wallfahrtskirche gedenkt. Die junge Frau wurde an der Seite ihres Mannes als Christin verfolgt und getötet – möglicherweise im 1. Jahrhundert im heutigen Syrien. Und 2000 Jahre später taucht sie, die ansonsten wohl nur Insider im Ökumenischen Heiligenlexikon (das gibt´s tatsächlich) suchten, wieder auf. Danach gilt die Heilige Corona als Patronin der Schatzgräber und Metzger. Und immer wieder sollen Pilger von ihr auch Schutz vor Viehseuchen und Hagel erbeten haben. Helfen soll die Heilige Corona auch bei Geldangelegenheiten. Und weil sie in Österreich besonders viele Verehrer hat, wurde ihr auch die Namenspatenschaft für die frühere Währung „Krone“ nahe gebracht. Die Krone war zwischen 1892 und 1924 dort offizielles Zahlungsmittel. Tatsächlich ist der Name „Krone“ schon viel länger für Münzen gebräuchlich.

Ab dem Jahre 1618 wurde im Auftrag des dänischen Königs eine **„Corona Danica“** geprägt. Doch erst mit einer Münz- und Währungsunion skandinavischer Länder im Jahr 1872 konnte sich die Münzbezeichnung endgültig durchsetzen. Im Norden wird heute noch mit Kronen bezahlt.

Corona – sie ist die Königin der Zigarren. Ihre rund dreizehn Zentimeter stellen die Idealgröße dar. Ihr Durchmesser ist so berechnet, dass er gerade die Rauchmenge passieren läßt, die nötig ist, um zu befördern, was ein richtiger Raucher an Duft und Würze verlangt. Daneben gibt es auch Formate wie Half-Coronas (für vormittags) und Doppel-Coronas, wie Churchill sie liebte. *(Beitrag von Dr. Klaus Konopizky)*

Wenn man so eine Wohlfühl-Wohnzimmer-Werkstatt sein eigen nennt, dann muss man zu Coronazeiten ja nicht zwingend das Haus verlassen.



Notfalls kann man sich ja in seine ganz speziell abgeschirmte coronafreie Enklave zurückziehen und warten bis der Motor zurückkommt.

Nun zum direkten Bezug der Corona-Situation und RREC-Mitgliedern. Hier ein paar erfrischende Statements, die mir von Mitgliedern der Region Süd per Mail zugesandt wurden:

„Vielen Dank für eure Nachricht – diese trifft es auf den Punkt und statt »bei Sturm Mauern zu errichten, werden Windmühlen gebaut«, um den Entschleunigungsvorteil der aktuellen Situation mitzunehmen."

„Wie ein Schäfflein-Tänzer stelle ich mich dem Corona-Virus, gehe von seinem plötzlichen Verschwinden nach Ostern aus und melde mich daher verbindlich zum RREC-Ausflug inkl. Maxlrain an." (Anmerkung: Die Tradition des Schäfflertanzes geht auf das Ende einer Pestepidemie in Oberbayern zurück.)

„Wir leben möglichst zurückgezogen und orientieren uns am Verhalten der langjährigen Monarchen, denen es mit Sicherheit – nicht einmal in Friedenszeiten – in den Sinn gekommen wäre, wie unsere Politiker in überfüllten Aufzügen zu fahren!"

„Wir werden alle Hygienevorgaben und Vorschriften einhalten, Hauptsache, wir sehen uns mal wieder. Und auf den grünen Hügeln von Maxlrain haben wir ja jede Menge Platz, um die Abstandsregeln einzuhalten ..."

„So ruhig und erholsam mit vielen Waldspaziergängen und Lesen war es noch nie. Da hat erst Corona kommen müssen. Ab Donnerstag bin ich 80, dann gehöre ich in die Zielgruppe der besonders Gefährdeten."

„Wir sehen uns spätestens in Maxlrain."

„Lieber Martin, heuer will es einfach nicht sein, jetzt vermiest uns dieses Virus schon die dritte angemeldete Ausfahrt. Die Grenzöffnung zu Deutschland, wie heute bekannt wurde, ist doch erst mit 15.6. möglich. Es tut uns sehr, sehr leid nun doch nicht kommen zu können. Bitte gib auch beim Hotel St. Georg Bescheid, dass die Österreicher nicht anreisen können."

Abschließend noch zwei kleine Corona-Episoden – unerfreulich bzw. erfreulich:

1. ... heute hatte ich eine Auseinandersetzung mit drei Polizeibeamten an einer Aral Tankstelle, als ich mit Silver Spur Tanken war, Reifendruck einstellte, Handwäsche in der Box betrieb und dann daneben alles aussaugte und alles trocken rieb. Bei letztgenannter Tätigkeit trafen sie mich an. Ich war naturgemäß uneinsichtig und sagte, dass sie den juristischen Überblick als Beamte des mittleren Dienstes nicht hätten usw. jetzt wollen sie Strafanzeige wegen Verstoßes gegen Infektionsschutzgesetz machen. *(Zusendung eines RREC-Mitglieds)*

2. In meiner Funktion als Holzbau-Sachverständiger bin ich, auch aktuell, häufig unterwegs – selbstverständlich unter Beachtung entsprechender Vorgaben. Auf einer Baustelle – mitten in München in der Nähe des Rathauses – standen wir hinter dem Bauzaun: Bauherr, Architekt, Statiker, Zimmermeister und ich – in einem großen Kreis mit mindestens 2,5 – 3 m Abstand voneinander. Da hielt vor dem Bauzaun ein Streifenwagen und die Scheibe auf der Beifahrerseite ging runter. Wir schauten alle dorthin. Da neigte sich ein großer Kopf heraus und laut tönte es sehr bayrisch heraus: *„A so basst dees – genau a so woi mer´s ham!"* Auf Deutsch: „So passt das – genau so wollen wir das haben!" Dann zog sich der Kopf wieder zurück, die Scheibe ging hoch und die Vertreter der Staatsmacht fuhren weiter. Ich denke, dass die froh waren, mal etwas Positives unter das Volk rufen zu können.

Text: Dr. H. Martin Illner
Fotos: Wolfgang Lachermund

Bentley Mulliner Bacalar –

Im Dutzend teurer

Er ist ein Roadster. Flach, stark und schnell. Und teuer, sehr teuer.
Er sollte in Genf seine Aufwartung machen und er sollte eigentlich schon ausverkauft sein. Dann kam ein winziger, fieser Organismus.

Bei Bentley laufen die Bänder wieder. Wie bei allen anderen Herstellern. Heute, am 18. Mai 2020, stellt man sich in Crewe die gleiche Frage, wie in Goodwood, Woking oder Gaydon. Wann geht die Reise wieder los? Wie lange werden wir brauchen, bis die Räder wieder rollen und was wird uns das kosten? Sie haben die Bänder gestoppt, ihre Leute nach Hause geschickt. Sie haben Home-Office ausprobiert. Sie haben Masken genäht, Ventilatoren produziert und an Krankenhäuser geliefert. Sie haben Bienen gezüchtet und sie haben auf allen Kanälen ihre Nachrichten verbreitet. Nun rollen sie wieder, die Händler stehen bereit und wir wollen

an dieser Stelle ein paar Zeilen über einen Bentley aufschreiben, der einerseits ein besonderer Bentley sein will, aber in diesen besonderen Zeiten dann doch ein Sonderling ist.

Wir erinnern uns: McLaren Elva, Ferrari Monza SP, oder Aston Martin V12 Speedster. Sie alle eint die Lust auf viel Frischluft, sie alle sind extrem teuer und sie alle werden nur in homöopathischen Dosen angeboten. Nun stellt sich aus Crewe der Bacalar in die Reihe und die Leute von Bentley haben uns erzählt, was diesen Wagen auszeichnet.

Es geht dabei immer um höchste Qualität, um Handwerkskunst und um die Zukunft. Die Ästhetik stand ganz oben auf dem Pflichtenheft. Und das Wort Zukunft steht dicht daneben. So sollen alle neuen Bentleys aussehen. Wirklich besonders ist die Einbindung des Kunden. Dabei soll es, laut Bentley, nicht nur um die Konfiguration des eigenen Bacalar gehen. Also Auswahl der Räder, der Farben und einiger anderer optischer Merkmale gehen. Es soll auch um Fragen der Karosserie gehen.

Wir zeigen an dieser Stelle sechs Vorschläge von Bentley. Später, wenn sich der Pulverdampf der Corona-Krise wieder gelegt hat, soll die Kundschaft nach Crewe pilgern und dort mit Designern, Technikern und Spezialisten für Stoffe und Materialien über den eigenen Bacalar diskutieren. Wie lange die Produktion dann dauern wird, kann heute noch niemand sagen. Was man heute schon aufschreiben kann, ist die technische Ausstattung des Wagens. Unter der Haube wird der bekannte W12 mit 659 PS arbeiten, ein 8-Gang-DKG wird es geben. Natürlich Allradantrieb, ein 48-Volt-System plus jede Vernetzung.

Wen diese, an sehr alte Zeiten, Form der Car-Order interessiert, sollte mal kurz mit dem örtlichen Dealer sprechen. Wir schätzen, dass man mindestens eine halbe Million Euro mitbringen muss, damit sich die Tore in Crewe öffnen. Und man sollte recht zügig zum Händler laufen. Da draussen sind einige Auto-Enthusiasten mit sehr tiefen Taschen unterwegs. Und die haben schon eine Elva, eine Monza und einen V12 Speedster in der Garage.

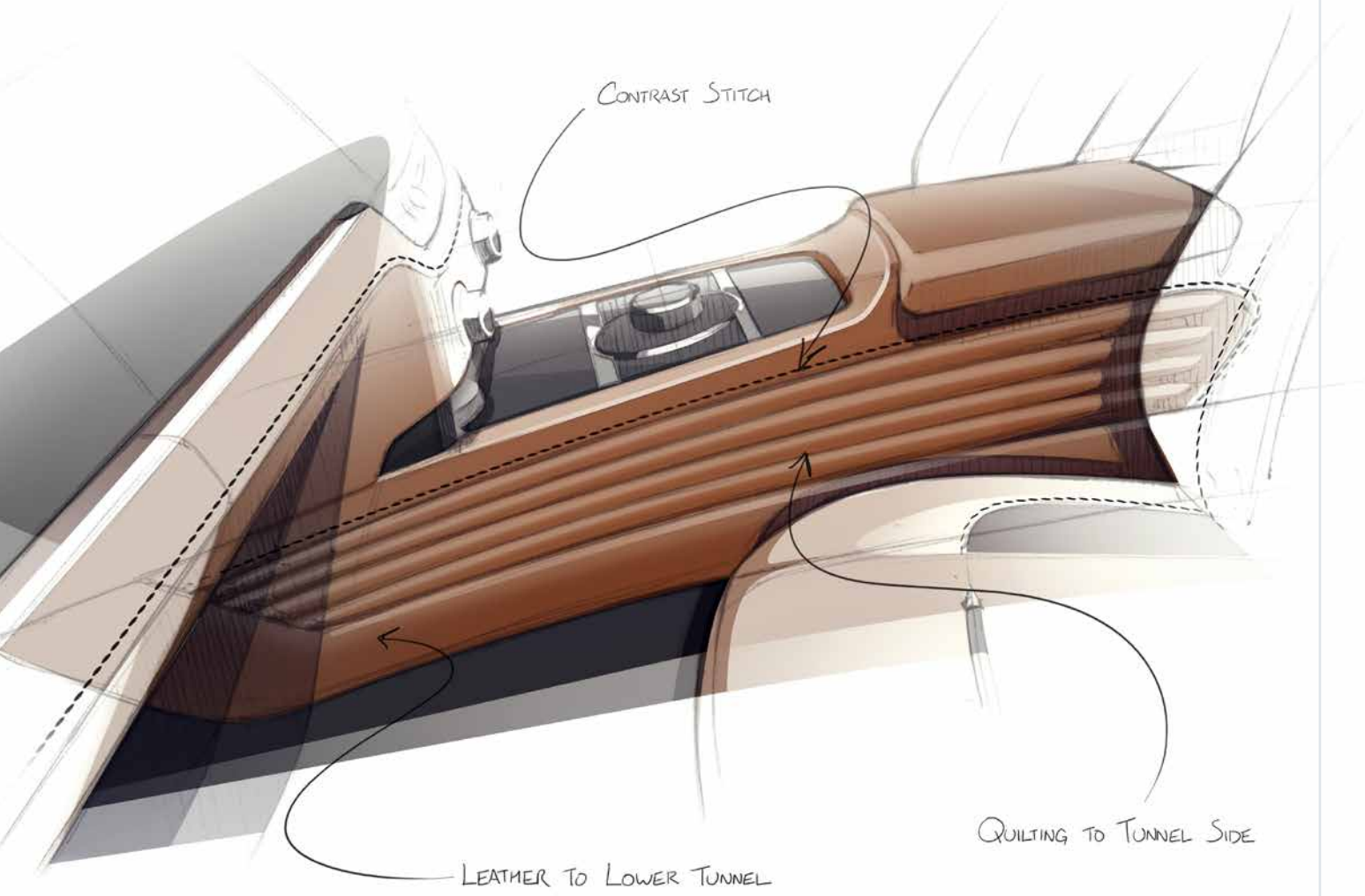
Text: Ralf Bernert, Fotos: Bentley Motors

BACALAR
BACALAR

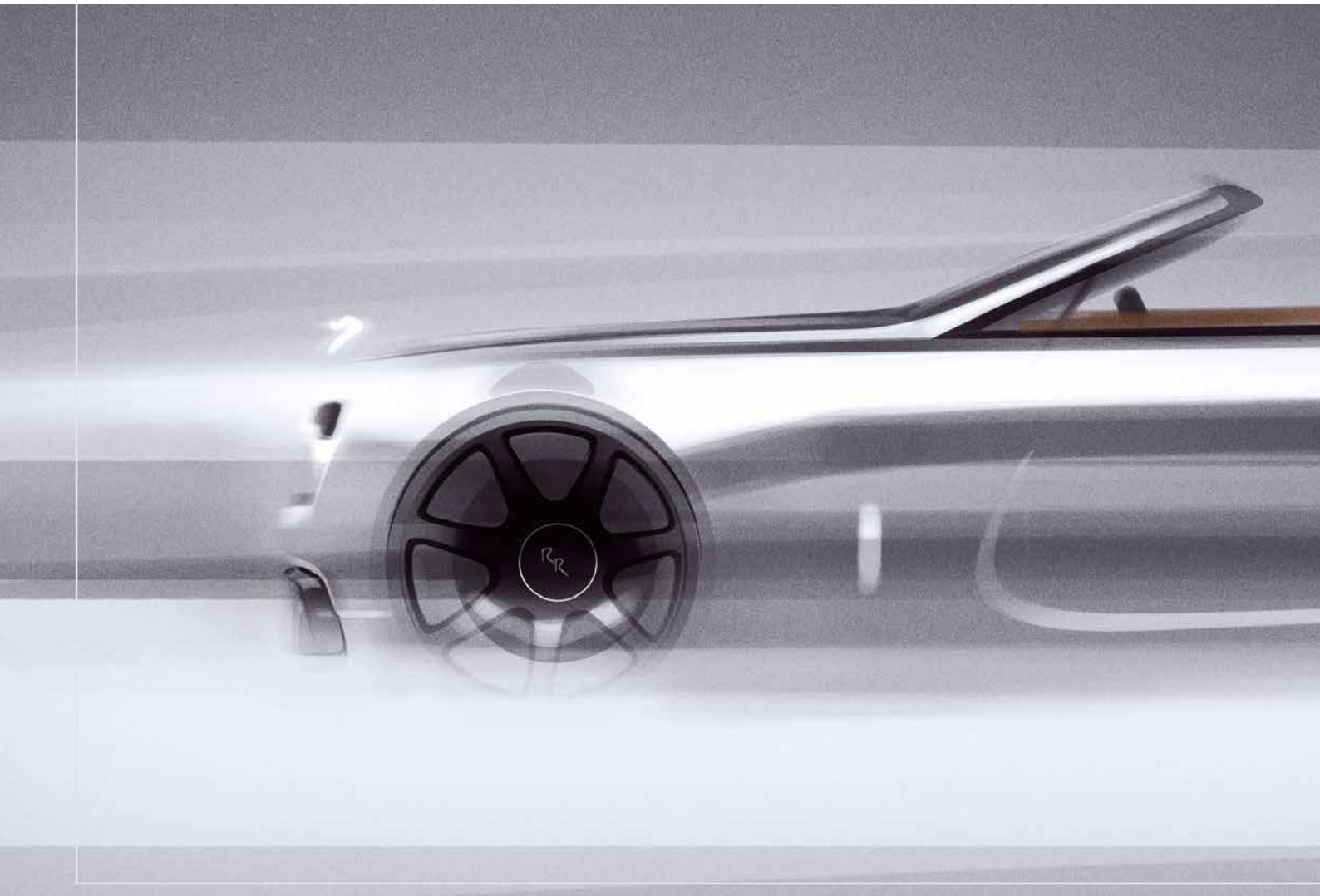
Rolls-Royce Silver Bullet –

Angriff aus Goodwood

Hamburg 18. Mai 2020. Es geht voran. Die Produktion bei Rolls-Royce läuft wieder an. Die Händler in Deutschland haben ihre Tore wieder geöffnet. Natürlich nur mit Maske. Und im Redaktions-Briefkasten landen wieder Informationen über neue Modelle. Eines davon zeigt einen Rolls-Royce, der dann doch neugierig macht.



Vapour Blasted Titanium
Contrast Machined Text
SILVER BULLET
Chamfered Surface



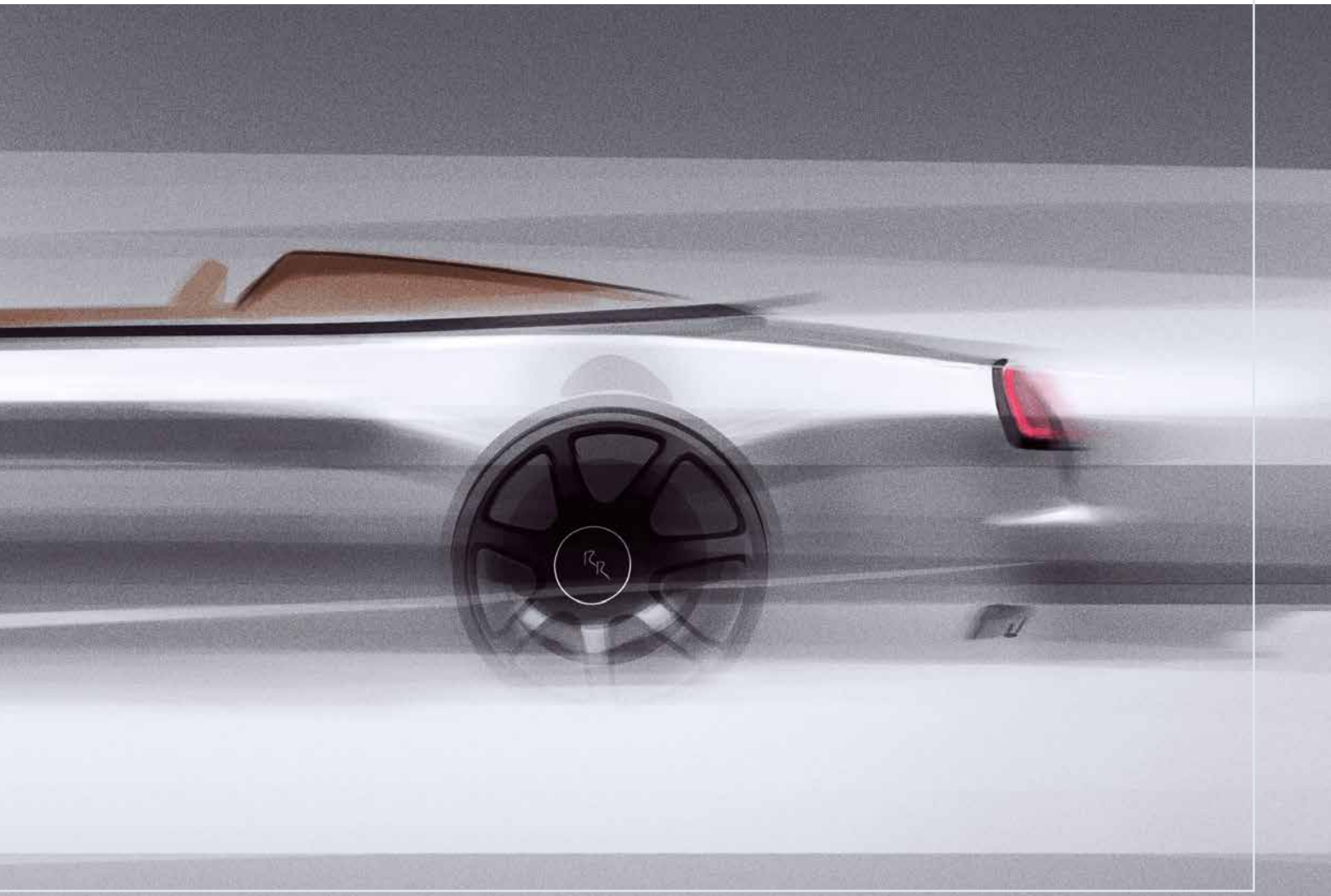
Bullet steht für Geschoss, Projektil, Kugel oder für einige Action-Filme, eine deutsche Metalband und ein Model der britischen Motorrad-Marke Royal Enfield. Den Begriff Bulette sollte man an dieser Stelle ignorieren.

Die Basis ist natürlich der Dawn, das derzeit einzige offene Auto aus Goodwood. Der Name Bullet steht nicht allein, der Begriff Collection ist wichtig, denn er weist auf das Thema Exklusivität, Limitierung und Begehrlichkeit hin. Es werden nur ein paar Silber Geschosse gebaut werden. 50 an der Zahl. Noch gibt es nur Zeichnungen und ein paar technische Infos. Der V12 Biturbo ist gesetzt, Getriebe und Fahrwerk werden eventuell angepasst. Einen Preis kennen wir noch nicht.

Was wir schon sehen und identifizieren können sind: Aussenfarbe Titan Silber, getönte Scheinwerfer, ein dunkler Frontstoßfänger, silberne Nadelstreifen an den Rädern und, ganz wichtig: das Aero Cowling, zu deutsch, eine Verkleidung. Gemeint sind damit die beiden Abdeckungen hinter den Sitzen, welche den Dawn in einen sehr sportlichen, schnittigen Rolls-Royce verwandeln werden. So jedenfalls das Presse-Statement aus Goodwood. Und noch etwas haben wir gelesen. Der Silver Bullet Collection soll eine Reminiszenz an die Dekadenz, Frivolität und Opulenz der 1920er Jahre sein. Und das erinnert uns dann doch an den Ferrari Roma, welcher an das Dolce Vita der 1960er erinnern soll.

Wir notieren also, mit feinem Stift, das „Süße Leben“ kehrt zurück. Wir tanzen, wir feiern und wir steigen in exorbitant teure Autos. Auf dass uns die Lust auf Luxus nicht vergehen möge.

Text: Ralf Bernert
Skizzen: Rolls-Royce Motorcars



Bericht eines self-made-Enthusiasten über seinen Silver Shadow II

Von Volkmar Kunde, Osnabrück

Die Aufforderung von Antje Zogbaum, kleine Berichte über die Clubfahrzeuge für das Club-Magazin zu erstellen, da wegen der Corona-Krise keine Clubtreffen stattfinden können, war auch für mich Ansporn von meinem Silver Shadow zu erzählen. Zugegeben, es ist viel mehr geworden als ein kleiner Artikel.

Berichten möchte ich von der spannenden und interessanten Inspektion von Vergasern, Bremspumpen und Hydro-Stößel meines Silver Shadow II und möchte vorher noch einiges zur Vorgeschichte erzählen.

Produziert im Juni 1980 mit Fahrzeugnummer SRL40640 wurde der Wagen mit US-Spezifikation an die Rolls-Royce Motor Inc. ausgeliefert und traf am 8. August 1980 per Schiff zusammen mit fünf weiteren Rolls-Royce (darunter 3 Corniche; alle Nummer: SRL40811, SRL40832, DRL50402, DRL50409, DRL50410) in New York ein. Über die folgenden 30 Jahre in den USA ist leider nur wenig bekannt, außer dass drei Inspektionen im Service-Heft eingetragen sind, zuletzt in St. Louis bei 13.586 miles im Jahre 1984. Erworben wurde der Wagen im März 2010 von einem Kölner Oldtimer-Händler bei RM-Sotheby´s-Auctions in Fort Lauderdale (mit ausgewiesenen 23.230 miles auf dem Tacho) und war seit 2012 in Deutschland als Oldtimer zugelassen. TÜV-Prüfungen 2012 und 2014 (dann mit 24.858 miles) waren ohne Mängel. So habe ich den Wagen von dem Oldtimer-Händler im Juli 2015 erstanden.

Einen solchen Wagen mit sehr lückenhafter Historie und kaum nachgewiesenen Service zu erwerben mag ein großes Risiko gewesen zu sein. Doch der Wagen schien rundum in einem guten Zustand zu sein. Ich glaubte das etwas beurteilen zu können, weil ich seit jeher viel Interesse an Auto und Technik hatte. Schon mein Vater hat mit seinem ständigen

Basteln am Auto meine Begeisterung geweckt und als Student habe ich Ende der 80er Jahre mehrere Mercedes/8er auf möglichst günstige Weise, also durch Eigenarbeit, repariert, geschweißt, gepflegt und in Stand gesetzt.

Ich selbst 1965 geboren, in dem Jahr, als der Silver Shadow sein Debut erlebte, träumt von diesem Wagen schon in meiner Jugend als das non-plus-ultra der Automobile, noch völlig undenkbar, ihn jemals selbst zu besitzen. Immerhin ging meine Begeisterung für Rolls-Royce so weit, dass ich mir das erste deutschsprachige Buch über Rolls-Royce und Bentley zu Weihnachten schenken ließ (die limitierte Erstausgabe 1981 der „Geschichte der Marken Rolls-Royce und Bentley“ von K.J. Roßfeldt). Nun nach erfolgreichem Berufs- und Familienleben war ich in der Lage mir meinen Jugendtraum zu meinem 50. Geburtstag zu erfüllen.

Vieles sprach trotz der lückenhaften Historie dafür, dass der Wagen dennoch ein gutes Angebot war: Am Unterboden kein Rost oder Schweißstellen erkennbar, Motorraum schien original, vollständig und nicht verdreckt, Motor und Fahrzeug mit matching numbers, vollständiges Benutzerhandbuch war vorhanden, Bordwerkzeug vollständig (Abb. 1), sogar der Wagenheber war noch im Original-Papier vom Werk eingewickelt (Abb. 2). Die handgemalten Zierlinien waren sehr schön (Abb. 3), der Innenraum, Holz, Leder, Teppiche waren erstaunlich gut erhalten (Abb. 4–6), Reifen in gutem Zustand. Der Shadow war in den Jahren in Deutschland stets angemeldet gewesen und gelegentlich gefahren worden und die Probefahrt (Bremsen, Motorlauf, Geräusche, Beschleunigung, Lenkung) verlief überzeugend. Entscheidend aber war, wie wohl fast immer beim Autokauf, das Bauchgefühl, denn das sprach, nachdem ich mir verschiedene Shadows angesehen hatte, eindeutig für diesen Wagen.

Nun begann für mich die Zeit, den Wagen genau kennen zu lernen, und als enthusiastischer Hobby-Bastler Schritt für Schritt alle Mängel zu beseitigen, alle Wartungsarbeiten auszuführen, den Wagen zu pflegen und ihn allmählich in einen immer besseren Zustand zu versetzen. Doch schon bald musste die

1
Handbuch und Bordwerkzeug

2
Wagenheber original verpackt

3
Finelines und Rücklicht

4
Tadelloses Furnier

5
gepflegter Kommandoplatz

6
Fond ohne Makel

7 *Altes und neues Tachozahnrad*

Enge Garage 8

Self made Werkbank 9

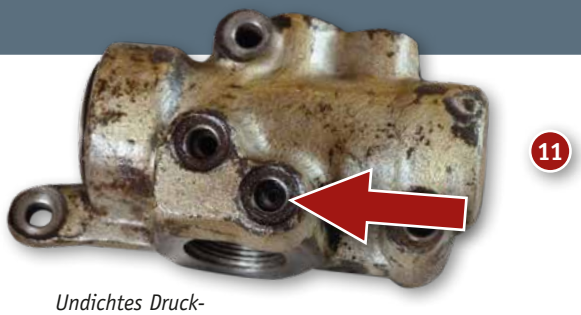
Kaufbegeisterung einer Ernüchterung weichen, hervorgerufen durch eine Reihe kleinerer Mängel, die ich entdeckte, besonders auch wegen folgendem Umstand, der auch mit Bewegungsgrund war, warum ich schließlich die Inspektionsarbeiten in Angriff genommen habe, die ja eigentlich Inhalt dieses Artikels sein sollen: Ich musste feststellen, dass der Kilometerzähler (bzw. miles-Zähler) nicht mehr funktionierte. Wie ich lernte, ein typisches Problem der späten Shadows, denn das Antriebszahnrad des elektronischen Tachos war, um Geräuschentwicklung zu vermeiden, aus sehr weichem Material hergestellt und zerbröselt nach vielen Jahren einfach (Abb. 7). So war mein Glaube zerplatzt, einen wenig verschlissenen Wagen mit wenig Kilometerleistung ergattert zu haben. Immerhin waren die niedrigen miles-Stände bei dem Import aus den USA und bei den TÜV-Untersuchungen gut nachvollziehbar und stimmig. Aber seit dem trieb mich die Frage um, wie verschlissen sind z. B. Nockenwelle, Hydrostößel, Stößelstangen, Kipphebel, Ventilschäfte, oder auch Lager, Kolben). Mit Spaß am Tüfteln war es nicht sehr schwierig ein neues Zahnrädchen einzubauen (Vorsicht, es gibt unterschiedliche Versionen für km und miles) und so begann eine neue Zeitrechnung für diesen Shadow mit einem Stand von glatt 25.000 miles und seitdem habe ich über weitere 9.000 miles das Fahrgefühl in diesem herrlichen Fahrzeug genießen können.

Bevor die Inspektionsarbeiten an Hydros, Bremspumpen und Vergasern detailliert erklärt werden, möchte ich noch die wichtigsten Reparaturen kurz beschreiben, die ich in den ersten Jahren ausgeführt habe. Ich glaube, in diesem Zusammenhang wird der Leser bestimmt verwundert sein zu erfahren, mit welchen begrenzten Möglichkeiten ich dabei auskommen musste. Denn ich habe nur eine enge Beton-Garage und eine kleine Werkbank in der Gartenhütte zur Verfügung (Abb. 8–9). Unabdingbare Hilfe ist aber ein Rolls-Royce Werkstatt-Handbuch für den Shadow, das es auf CD (TSD4200) oder auf der australischen Homepage zum Download (http://rrtechnical.info) gibt und einen Teilekatalog, ebenfalls auf CD (TSD6166) oder z. B. bei „Introcar“ auf den online-shop Seiten. Als besondere Werkzeuge waren ein Drehmomentschlüssel, eine Mikrometer-Tiefenmess-Schraube, der Spezialschlüssel für die Bremspumpen (RH8428) und eine Stroboskop-Lampe für die Einstellung des Zündzeitpunktes nötig.

Angefangen haben die echten Reparaturen mit der Benzinpumpe, die original Pierburg-Pump, die in die US-Modelle eingebaut wurde, versagte immer wieder ihren Dienst und musste ausgetauscht werden (ich blieb mehrmals liegen). Hier habe ich eine „Facet“ Benzipumpe (Blue Top Competition 204 Liter/h maximale Förderleistung) besorgt. Ich musste die Halterung unter dem Wagen zwar etwas modifizieren (Abb. 10) und im Stand ist die Pumpe nicht geräuschlos, sie funktioniert aber zu meiner vollen Zufriedenheit. Aber Achtung, diese Pumpe funktioniert nur bei Modellen, die eine Benzinzirkulation mit Rücklaufleitung zum Tank haben, in der Regel aus USA, Kanada und Japan.

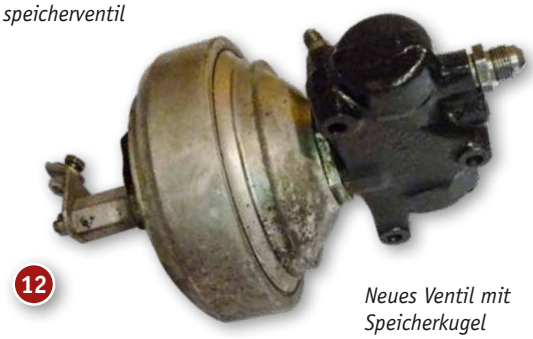
Eines schönen Tages konnte ein geplanter Familienausflug nicht stattfinden, weil plötzlich Bremsflüs-

10 *Neue Bezinpumpe*



11

Undichtes Druck-speicherventil



12

Neues Ventil mit Speicherkugel

sigkeit auslief. Es stellte sich eine undichte Verbindung am Druckspeicherventil als Ursache heraus. Ein Nachziehen der Verschraubung brachte nur ein paar Tage Besserung. Es half nichts, das Druckspeicherventil musste ausgetauscht werden (Abb. 11–12).

Again the car failed to proceed, nach ein paar hundert Metern ging der Motor einfach aus. Es schien ein Fehler in der Zündanlage zu sein. Ich habe alles erneuert, Zündkerzen, Zündkabel, Zündspule, Verteilerkappe, elektronisches Unterbrechermodul, nichts half. Am Ende war es nur ein defekter Verteilerfinger, dem wirklich nichts anzusehen war. Aber als ich auch den noch erneuerte, sprang der Motor sofort an. Aufpassen, es gibt Verteilerfinger mit einer inneren Kante, die sich dann nicht tief genug auf die Welle schieben lassen (Abb. 13).

13

Der linke Verteilerfinger passt nicht

Aber noch ein sehr unangenehmes Problem trat auf. Auf einem Rastplatz war plötzlich eine große Wasserlache vorn unter dem Wagen. Die Wasserpumpe war schlagartig massiv undicht. Ich befand mich zum Glück direkt in der Nähe von Werner Morks Werkstatt und habe es riskiert mit halber Wasserfüllung den Wagen zu ihm zu fahren. Ich wollte auf jeden Fall stoppen, falls die „engine overheat"-Kontrollleuchte aufleuchten würde. Dies tat sie aber nicht. Mit dampfendem Motorraum traf ich bei Mork ein und ließ die Pumpe austauschen. Sehr viel später habe ich den „engine overheat"-Temperatursensor im Zylinderkopf überprüft und musste feststellen, dass der gar nicht mehr funktionierte. Was hatte ich also für ein Glück, dass der Motor keinen Überhitzungsschaden genommen hat. Also: Wenn beim Test alle Kontrolllämpchen aufleuchten werden wirklich nur die Glühbirnchen getestet, nicht die dazugehörigen Sensoren.

Danach war nur noch eine alters-schwache Batterie ein Grund, dass der Wagen nicht lief. Dies war durch eine neue Batterie schnell und einfach zu beheben. Und seitdem ist der Wagen nie mehr liegengeblieben oder nicht sofort angesprungen.

Dennoch waren weitere größere Reparaturen nötig. Das Lenkgetriebe der Zahnstangenlenkung wurde undicht. Das Lenkgetriebe mit einem Überholsatz selbst zu reparieren traute ich mich nicht. Darum galt für mich, das Alte ausbauen, zu „Flying Spares" einzuschicken und ein Neues einzubauen. Doch die Austauschlenkung leckte noch viel massiver als die Alte (Abb. 14). Also erneut ausbauen, reklamieren und wieder eine Neue einbauen, diesmal einwandfrei. Dabei habe ich auch gleich die Druckleitung von Pumpe zur Lenkung erneuert. Doch danach machte die Servopumpe laute Geräusche, sie funktionierte zwar, aber ich war nicht zufrieden. Also habe ich die Pumpe ausgebaut, komplett zerlegt und überprüft. Es war im Grunde überhaupt kein Verschleiß und kein Defekt erkennbar. Ich habe nur ein paar Rotorblätter und Dichtungen erneuert und die Pumpe wieder eingebaut. Die Geräusche waren leider nicht weg. Doch ich vertraute darauf, dass kein Defekt vorlag und habe abgewartet. Und tatsächlich, die Pumpe wurde fortan immer leiser und lief bald geräuschlos.

14

Stark leckendes Lenkgetriebe

Die Klimaanlage brauchte auch einige Zuwendung. Noch mit R12 befüllt war anfangs nur noch wenig Kühlleistung vorhanden. Einen Betrieb zu finden, der noch R12 Kühlmittel absaugen und entsorgen konnte, war gar nicht so leicht. Tatsächlich war fast kein Kühlmittel mehr in der Anlage. Die Umrüstung auf R134a klappte mit einem sogenannten „Retro-Stick" Umrüst-Kit problemlos. Natürlich habe ich auch die Trocknerflasche und einige Dichtungen ausgetauscht. Ferner hat sich Ester-Öl als Kompressor-Öl gut bewährt, es verträgt sich mit R134a und greift die alten Dichtungen nicht an. Bis jetzt habe ich nur an den geöffneten Verbindungen die Dichtungen erneuert, alle übrigen sind original und die Anlage ist dicht. Zudem war an dem Einstellrad der „upper temperature" am Armaturenbrett das Potentiometer festgerottet und musste ausgetauscht werden (Vorsicht, das obere und untere Potentiometer sind nicht identisch). Nachdem ich auch noch die festgeklemmten Hebel von zwei Lüftungsklappen in Ordnung gebracht hatte, funktionierte die gesamte Klimaanlage wieder einwandfrei. Während der längeren Inspektion (Hydros, Vergaser, Bremspumpen; ja es wird davon noch berichtet), die ich im Winter 2018/2019 durchführte, lief der Motor und auch der Klimakompressor 3½ Monate nicht und ich musste ganz schön viel an dem Kompressor rumhantieren, obwohl ich ihn und die Leitungen nicht demontiert habe. Im Frühjahr, als ich den Motor dann erstmals wieder gestartet habe, fielen mir sofort klackende Geräusche auf, die aus dem Kompressor kamen und vorher nicht da waren. Die Anlage funktionierte über den Sommer zwar noch, die Klack-Geräusche wurden deutlicher, schließlich überhitzte der Kompressor und fiel aus. Inzwischen habe ich einen neuen Kompressor eingebaut, inklusive neuer Trocknerflasche und neuem Expansionsventil. In dem alten Kompressor waren nur noch wenige Tropfen Öl vorhanden. Im Laufe der 40 Jahre ist in die Anlage wahrscheinlich zu wenig Kompressor-Öl nachgefüllt worden, das machte ihm dann den Garaus.

Kurz erwähnen möchte ich ein paar kleinere Arbeiten, die erforderlich waren, damit alle Funktionen tadellos funktionieren. Die Uhr ging nicht, ich habe sie komplett auseinandergenommen, und auf wundersame Weise fing sie wieder an zu ticken und läuft seitdem sehr korrekt. Die Außentemperatur-Anzeige spielte verrückt, was vor allem daran liegt, dass der Sensor nahe vor dem Kühler angebracht ist und dort oft einer großen Hitze ausgesetzt ist. Ich habe den Sensor rechts unter die vordere Stoßstange verlegt, wie übrigens auch den Eis-Warn-Sensor. Interessant ist, dass das Außentemperatur-Anzeige-Instrument ein winziges Potentiometer eingebaut hat, dass außen vom Gehäuse aus eingestellt werden kann und so die Temperaturanzeige justiert werden kann. Die Kühlwasser-Temperatur-Anzeige benötigte einen neuen Sensor, der einfach auszutauschen war. Einige Glühlämpchen am Armaturenbrett mussten erneuert werden, wobei ich erfreut festgestellt habe, dass sogar auf dem Kassettenspieler die Fahrzeugnummer meines Wagens vermerkt war. Viel fummeliges Arbeit hat es mich gekostet, an dem Scheibenwischermotor die Justierung für die Schaltpunkte einzustellen, damit die Wischer sich korrekt bewegen für die Park- und Wisch-Positionen. Die Antriebe der Scheibenheber-Motoren habe ich nachgefettet und dabei festgestellt, dass die untere Halterung offensichtlich dazu neigt sich zu lockern. Denn bei drei der Türen war dies der Fall und verursachte entsprechend klappernde Geräusche beim Türenschließen.

Neben all dem Reparieren und in Stand setzen habe ich natürlich auch alle Wartungsarbeiten, die im Servicebuch gefordert werden, ausgeführt. Insbesondere Motoröl- und Filter-Wechsel ein bis zwei Mal jährlich, Bremsflüssigkeit jährlich, Kühlflüssigkeit (mit Spülung aller Komponenten), sowie Getriebeöl mit Filter und Differential-Öl zweijährlich. Darüber hinaus Lackpflege, die Front- und Heckschürze unter den Stoßstangen (Abb. 15–16)

15 *Lackierung der Heckschürze …*

16 *… und der Frontschürze*

Einfache Methode die Vergaser zu synchronisieren

17

18

Einstellung der Düse

habe ich selbst neu lackiert („Spraydosen-Shop.de“ liefert per Internet die passenden Farben nach dem Rolls-Royce-Farbcode als Spraydosen). Die Ledersitze habe ich gesäubert, farblich aufgearbeitet („Lederzentrum.de“ liefert die passenden Farben nach dem Rolls-Royce-Farbcode) und regelmäßig mit Pflegemittel eingerieben. Das Holzfurnier war in super Zustand, daran brauchte ich nichts machen.

Und wie war es nun mit dem sagenhaften seidenweichen Motorlauf? Der Motor war leise und unauffällig, gar keine Frage, kann aber mit modernen Maßstäben nicht konkurrieren. Kraft und Dynamik war auf jeden Fall ausreichent. Konnte die Legende auch bei meinem Motor gelingen, dass eine Münze im Leerlauf auf dem Motor stehen bleibt? Im Leerlauf war der Motor anfangs sehr unruhig, dass sich der ganze Wagen schüttelte. Da habe ich schon einiges ausprobiert. Das Einstellen und Synchronisieren der Vergaser (SU-HIF7 bei SS II) brachte hier sehr viel. Dabei habe ich zunächst eine der Düsennadeln ausgetauscht, die minimal verbogen war. Mit einfachen Mitteln gelingt es ganz gut, die Synchronisierung der Drosselklappenstellung zu erreichen. Die Stellung der Drosselklappen bedingt den Unterdruck in der Mischkammer, der den Kolben der SU-Vergaser entsprechend anhebt. Die Drosselklappenstellung muss so eingestellt werden, dass sich beide Kolben gleichmäßig anheben (Abb. 17). Und um eine einigermaßen gleichmäßige Grundeinstellung des Gemisches zu erreichen, muss man nur beide Düsen über die Gemischeinstellschraube so einstellen (Schraube reindrehen erzeugt fetteres Gemisch und die Düse senkt sich, Schraube rausdrehen entsprechend magereres Gemisch und die Düse hebt sich), dass sie gleichmäßig ca. 1,5–1,7 mm unter dem Plateau liegen (Abb. 18). Jetzt kann man noch, am besten nach etwas Autobahn-Fahrt, zwei Zündkerzen herausschrauben, um an dem Kerzenbild zu erkennen, ob das Gemisch zu mager oder zu fett ist. Zylinder A1, A4, B2 B3 werden vom rechten Vergaser versorgt und A2, A3, B1, B4 vom Linken. Entsprechend sind auch die Auspuffgase einer Zylinderbank und einer Auspuffseite gleichmäßig aus beiden Vergasern zusammengesetzt.

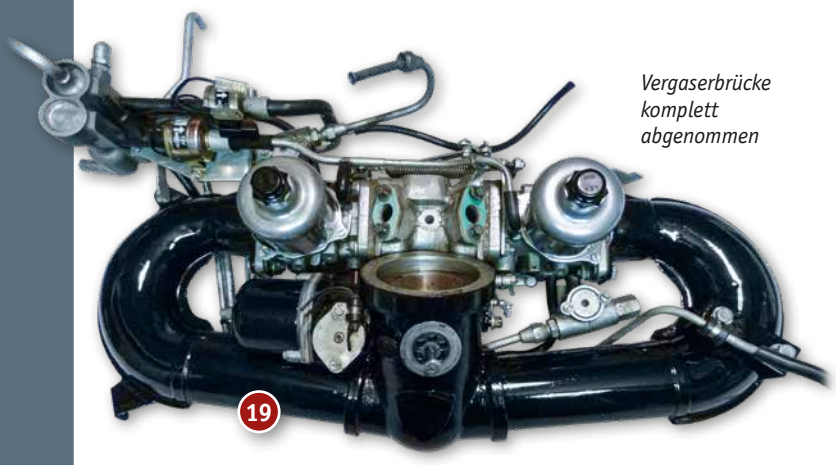
Als Nebeneffekt kam bei diesen Versuchen heraus, dass sich die Motorleistung, besonders die Beschleunigung spürbar verbesserte, wenn der Zündzeitpunkt um ca. 5° mehr in Richtung Frühzündung verstellt wird als im Handbuch angegeben. Die US-Modelle mit emission-control-system sind auf 15° vor OT bei 1200 U/min eingestellt, die europäischen Modelle auf 25° vor OT bei 1300 U/min. Ich habe meinen Motor auf ca. 22° vor OT bei 1300 U/min eingestellt mit deutlichem Effekt. Aber dies sollte man nicht unbedacht tun, denn damit steigt die Neigung zum Klopfen und Klingeln. Die US-Modelle sind aber mit der niedrigen Verdichtung von nur 7,3:1 generell schon klopffest ausgelegt und man sollte auch immer mindestens 96 Oktan tanken. Insgesamt konnte ich mit diesen einfachen Bastler-Methoden den Motorlauf deutlich optimieren und erreichte auch einen schönen ruhigen Leerlauf.

Was hat mich nun bewogen, den Motorraum bis zur Nockenwelle leer zu räumen?

1. Die wirkliche Kilometerleistung war wegen des Tachodefektes unklar, gab es sichtbaren Verschleiß?
2. Trotz aller Bemühungen den Motorlauf zu optimieren war ich noch nicht 100%ig zufrieden. Zum Beispiel war das Warmstart-Verhalten mangelhaft, dann brauchte der Motor für die erste Minute eine höhere Drehzahl um nicht wieder aus zu gehen.
3. Der Motor machte von Anfang an leise Nock-Geräusche mit der Frequenz der Nockenwellen-Umdrehung. Möglicherweise von einem Hydrostößel, eher aber von der vorderen Bremspumpe ausgehend.
4. Einfach auch der Spaß am Schrauben und das Interesse an der Technik und der Wunsch, den Motorraum schöner und sauberer erscheinen zu lassen, denn ein gepflegter Motorraum ist die beste Visitenkarte eines Autos.

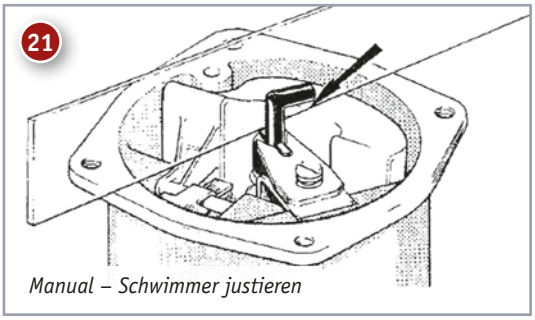
So habe ich mich daran gemacht, die Inspektion bis hinunter zur Nockenwelle zu planen und vorzubereiten. Alle Schritte wurden im Voraus überlegt und die nötigen Ersatzteile und besonders die Dichtungen aufgelistet und bestellt. Erst mal Ablassen der Kühlflüssigkeit, Bremsanlage Druck ablassen, Brems- und Benzinleitungen sauber dekonnektieren und mit Stopfen verschließen. Dann alle Schläuche, die Gestänge und Kabel lösen. Natürlich muss man sich ein System überlegen, damit bei Zusammenbau wieder alles korrekt angeschlossen wird (Fotos oder mit Klebeband beschriften) oder man muss wirklich jedes Teil 100%ig genau kennen. Die Aggregate besonders der US-Modelle für die Abgasreinigung (Abgasrückführung, air injection pump) mussten demontiert, genauso Luftbalg des Tempomats. Es sei erwähnt, dass ich alle Teile soweit es ging auseinandergenommen habe, gesäubert (mit Reinigungs-Petroleum aus dem Baumarkt lassen sich verschmierte Teile sehr gut reinigen), überprüft, an den beweglichen Stellen entsprechend gefettet oder geölt habe, ja sogar jede einzelne Schraube und Unterlegscheibe gesäubert habe. Bezüglich der Schrauben und Unterlegscheiben empfehle ich, wenn immer möglich, diese in ihrer Position zu belassen und nicht alle zusammen in einem Gefäß zu sammeln. Generell war ich bei allen Teilen mit dem Zustand sehr zufrieden, nach dem Säubern konnte ich so von voll funktionsfähigen Komponenten ausgehen. Vor dem Zusammenbau habe ich alle schwarzen Teile neu lackiert, was besonders bei dem cow-horn, den Zylinderkopfdeckeln und dem Ansaugkrümmer einen fast neuwertigen Zustand hervorbrachte.

Vergleichsweise einfach war die Demontage der gesamten Vergaser-Brücke mit den beiden Vergasern, dem cow-horn und der Starter-Einheit (Abb. 19). Nun konnte ich endlich die Bodenplatte abnehmen und die innere Schwimmerkammer inspizieren. Alles sehr sauber, keine Benzinrückstände (Abb. 20). Es war nur ein klein wenig Nachjustierung



Vergaserbrücke komplett abgenommen

HIF7 Schwimmerkammer



Manual – Schwimmer justieren

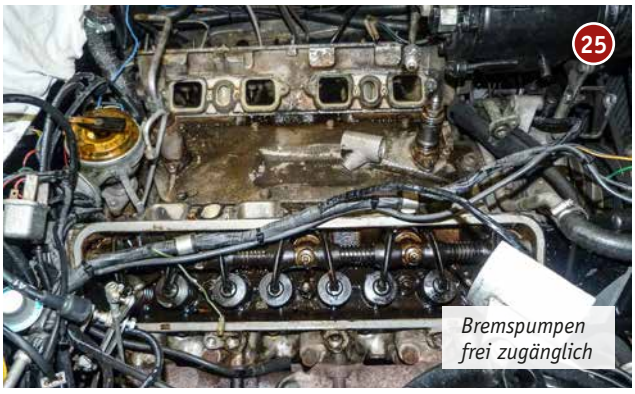
bei der Position des Schwimmers bezogen zum Gehäuse nötig (Abb. 21). Natürlich kamen neue Schwimmer-Nadel-Ventile rein. Ich habe mich auch entschlossen, sicherheitshalber auch die zweite Düsennadel auszutauschen, um wirklich zwei neue und identische Nadeln zu haben. Dann noch die Düse auf beiden Vergasern genau 1,7 mm unter Plateau eingestellt und alles schön wieder zusammengebaut. Das weakening device zur Gemischabschwächung und die Unterdruck-Magnet-Ventile hatte ich zuvor schon einmal gescheckt, da brauchte ich jetzt nicht viel machen. Das Justieren des Unterdrucks (float chamber depression) gelingt übrigens mit einfachen Mitteln (Abb. 22–23). Ich habe den Unterdruck aber nur auf 1,5 statt 5 cm eingestellt, so läuft der Motor bei Teillast viel besser.

Weakener Unterdruck messen

Weakener Unterdruck einstellen

Bremspumpen noch schwer zugänglich

24



Bremspumpen frei zugänglich

25

Jetzt stand die Demontage der Bremspumpen an. Doch so einfach wie im Werkstatt-Handbuch („draw the outer housing upwards“) ist es eben nicht, das äußere Gehäuse nach 40 Jahren einfach nach oben abzuziehen. Ich musste unweigerlich erst den Einlass-Krümmer abnehmen, um freier an die Bremspumpen heran zu kommen (Abb. 24). Aber wenn der Klimakompressor nicht ausgebaut ist, gelingt dies nur mit einigem drücken und zerren mit Hilfsperson. Nun konnte ich die Bremspumpen mit dem Spezial-Spanner abschrauben, sie saßen glücklicherweise nicht zu fest (Abb. 25). Fasziniert von der ausgefeilten, aber prinzipiell simplen, hochpräzisen Mechanik (Abb. 26–27), konnte ich einen offensichtlichen Defekt oder eine starke Verschmutzung auch beim Zerlegen der Pumpen nicht feststellen. Akribisch gesäubert und mit neuen Federn und Dichtungen versehen wurden die Pumpen wieder zusammengesetzt (Abb. 28). Ein Austauschen der Teile untereinander sollte unbedingt vermieden werden, denn insbesondere der Druckkolben ist mit minimalster Toleranz auf die jeweilige Pumpe abgestimmt.

Das Abnehmen des Deckels über der Nockenwelle (tappet cover) war einfach. Die Rohre für die Lufteinblasung (air injection) stören beim Abnehmen der Zylinderkopfdeckel, im Gegenzug lassen sich die Rohre aber erst gut lösen, wenn die Deckel schon entfernt sind. Auch das war also etwas fummelig. War aber erst mal alles offen, ging es wiederum einfach auch noch die beiden Kipphebelwellen abzunehmen und so auch die Stößelstangen und Hydrostößel auszubauen. Doch vor dem Ausbau habe ich mit dem Anlasser den Motor ein paar Mal durchgedreht, um mir die Nockenwelle (Abb. 29) und die gesamte Ventilsteuerung in Aktion anzusehen (siehe Video Liste am Ende). Dass das auch bei

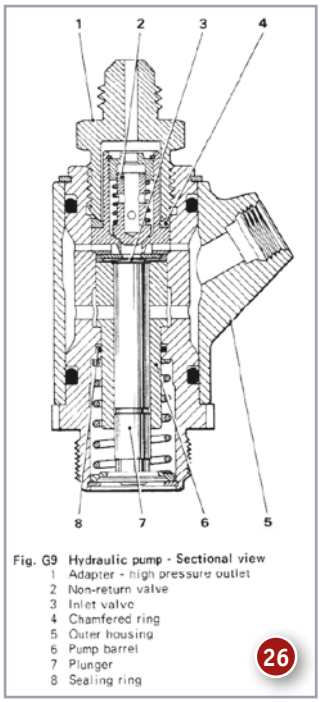


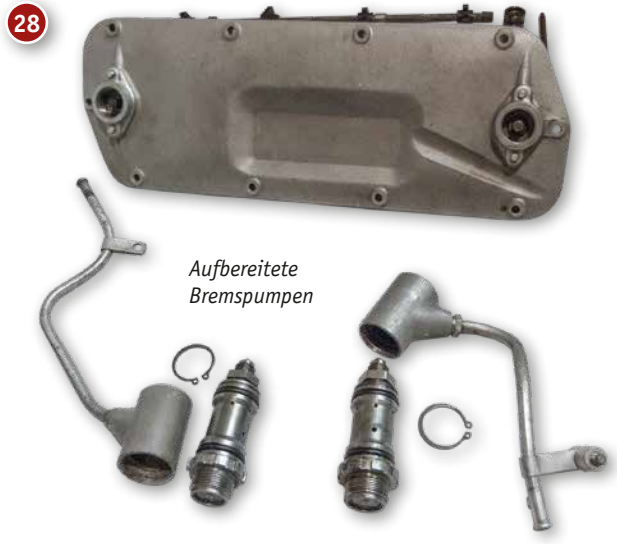
Fig. G9 Hydraulic pump - Sectional view
1 Adapter - high pressure outlet
2 Non-return valve
3 Inlet valve
4 Chamfered ring
5 Outer housing
6 Pump barrel
7 Plunger
8 Sealing ring

26

Manual – Bremspumpe Schnitt-zeichnung

Bremspumpe Gehäuse Stößel

27



Aufbereitete Bremspumpen

28

Nockenwelle und Hydrostößel

29

30

Zerlegter Hydrostößel und Stange

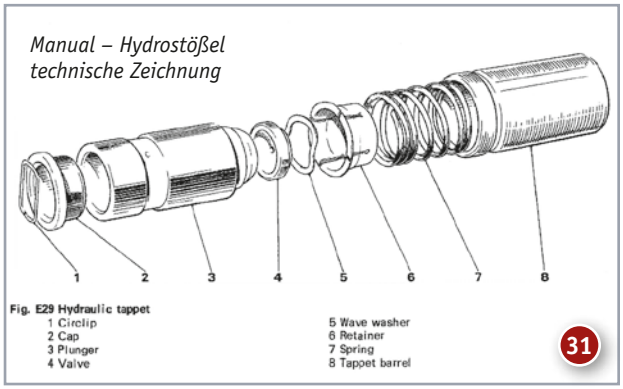
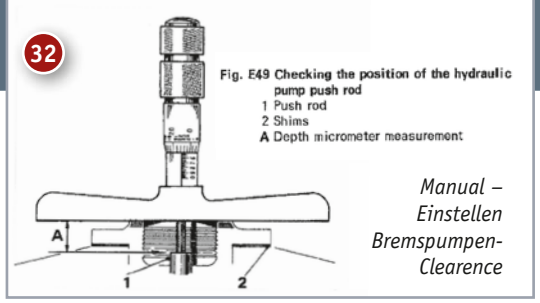


Fig. E29 Hydraulic tappet
1 Circlip
2 Cap
3 Plunger
4 Valve
5 Wave washer
6 Retainer
7 Spring
8 Tappet barrel

Manual – Hydrostößel technische Zeichnung

31

über 4000 Umdrehungen pro Minute noch funktioniert (4200U/min entsprechen für die Nockenwelle 35 Umdrehungen pro Sekunde!), ist eigentlich unglaublich. Die Laufflächen der Nockenwelle und Hydros, die Kontaktflächen von Stößelstangen und Kipphebeln sahen alle tadellos aus, null Verschleiß. Ich war sehr zufrieden und gewann die Überzeugung, dass der Wagen tatsächlich erst eine so niedrige Laufleistung hat, wie ich beim Kauf geglaubt hatte. Hübsch der Reihe nach, habe ich jeden einzelnen Hydrostößel komplett zerlegt und in Petroleum gesäubert, obwohl keine Öl-Verschlammung vorhanden war (Abb. 30–31). Offensichtlich wurde bei dem Motor ausreichend oft Ölwechsel gemacht. Auch hier dürfen die Teile untereinander auf keinen Fall getauscht werden. Das Prüfverfahren jedes einzelnen Hydros im Werk war damals sehr penibel und aufwendig, es wurden immer 16 Stück mit gleicher Resistenz-Eigenschaft zusammengestellt, die Fertigungstoleranzen der Original Rolls-Royce Stößel waren sehr viel geringer als bei denen amerikanischen Ursprungs. Wie überzeugend einfach und zuverlässig die Funktionsweise ist, wurde mir jetzt erst anhand der zerlegten Teile richtig klar. Mit regelmäßigem Motor-Ölwechsel werden die Hydrostößel absolut zuverlässig und sehr lange funktionieren. Vor dem Wiedereinsetzen, jeder natürlich an seinen alten Platz, müssen die Hydros mit Öl vorgefüllt werden. Die Stößelstangen müssen innen sauber sein, denn sie leiten das Öl von den Hydros hoch zu den Kipphebel-Kontaktflächen. Durch Rollen auf der Glasplatte habe ich überprüft, dass die Stangen nicht verbogen waren. Die Kipphebel müssen sich auf der Welle axial leicht verschieben lassen. Dies alles war einwandfrei.



32

Fig. E49 Checking the position of the hydraulic pump push rod
1 Push rod
2 Shims
A Depth micrometer measurement

Manual – Einstellen Bremspumpen-Clearence

Zugang zum Zahnkranz am Schwungrad

33

Nun noch ein paar Worte zum wieder Zusammenbau. Als erstes musste die Höhe der Bremspumpen mit der Mikrometer-Tiefenmess-Schraube eingestellt werden (Abb. 32). Hierzu muss der Bremspumpen-Stößel auf der tiefsten Stelle der Nockenwelle stehen. In sehr kleinen Schritten kann man den Motor drehen, wenn man von der Unterseite des Wandlergehäuses eine kleine Metallplatte (Abb. 33) abschraubt, und dann mit dem Schraubenzieher das Schwungrad Zahn für Zahn weiterdreht. Bei der hinteren Bremspumpe stimmte der Abstand, vorne musste ich ein Distanzblech wegnehmen. Jetzt konnte die Nockenwellen-Abdeckung (tappet cover, Abb. 34) wieder aufgeschraubt werden. Die frisch aufbereiteten, gesäuberten, teils lackierten Teile einzubauen, machte natürlich richtig Spaß, wobei ich ganz schön aufpassen musste, dass die frisch lackierten Teile nicht gleich wieder zerkratzten, insbesondere die Zylinderkopfdeckel (Abb. 35). Besonders erwähnen möchte ich die neue Dichtung zwischen Vergaser und Einlass-Krümmer (Abb. 36). Denn die neuen Produkte bewirken wohl eine bessere Wärme-Abschirmung zum Vergaser und das ist wiederum wichtig für die Warm-Start-Eigenschaften.

34

Tappetcover eingesetzt

35

Frische rocker cover

Tatsächlich springt der heiße Motor jetzt wieder problemlos an. Der Motor sah am Ende prachtvoll aus (Abb. 37–38). Voller Spannung kam nun das erste Starten. Er sprang sofort an, erst noch ziemlich laut und holprig. Mit zunehmendem Öldruck dann aber deutlich leiser und runder. Inzwischen, nach Nachjustieren der Vergaser, läuft der Motor so seidenweich und rund, dass das sagenhafte Experiment der balancierenden, stehenden Münze auf dem Motor im Leerlauf, tatsächlich gelingt (siehe Video).

Das Fazit dieser aufwendigen Inspektion war für mich:

- Die gesamte Technik und Mechanik sind einfach sensationell,
- Verschleiß an den mechanischen Teilen war nicht erkennbar,
- die Hydros funktionieren tadellos,
- das Startverhalten bei warmem Motor hat sich sehr gut verbessert,
- Das Öl-Schmieren von den Zylinderkopfdeckeln wurde beseitigt,
- ganz geräuschlos arbeitet die vordere Bremspumpe leider nicht,
- aber die Münze bleibt im Leerlauf auf dem Motor stehen,
- und die Arbeit hat mir einfach sehr viel Freude gemacht und ich habe richtig Vertrauen in den Motor.

Der Leser wird nach diesem Bericht bestimmt verstehen, dass mich mit diesem Wagen eine enthusiastische Beziehung verbindet, und so etwas wünsche ich für jeden von uns. Und so sollte dieser Artikel vor allem auch ein Loblied sein auf die faszinierende und solide Technik und Mechanik, die diese wunderbaren Fahrzeuge auszeichnet.

Alle Videos zu diesem Fahrzeug auf YouTube, suche nach „RRSS Enthusiast“, oder einzeln unter:

- Nockenwelle und Ventile im Testlauf
  https://youtu.be/mTEVJhdtREI
- Eine Münze steht auf dem Motor im Leerlauf
  https://youtu.be/dWML0QJ7B-I
- Kaltstart
  https://youtu.be/aqFhjs2w5Ik
- Rundum-Ansicht von Wagen & Motorlauf
  https://youtu.be/q6SRg3xsHIU

Text und Fotos: Volkmar Kunde

Frische inlet manifold mit moderner Dichtung

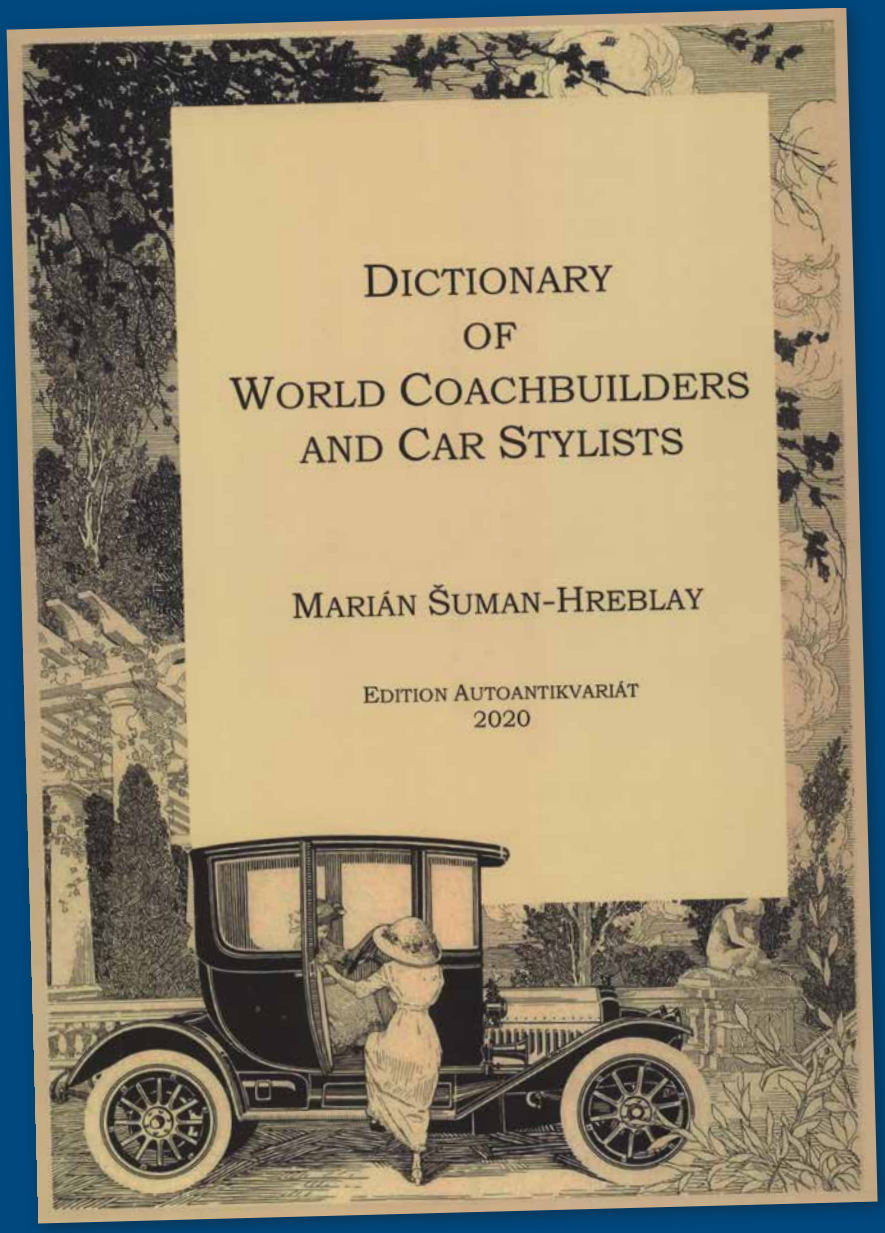
Motor aus gutem Hause

Freude über eine gepflegtes Auftreten

Buchvorstellung von Klaus-Josef Roßfeldt

Dictionary of World Coachbuilders and Car Stylists

von Marián Šuman-Hreblay



Ein Charakteristikum für Rolls-Royce und Bentley, die vor dem II. Weltkrieg entstanden sind, war die Lieferung als ‚running chassis', das von unabhängigen Karossiers mit einem Aufbau komplettiert worden ist.

Solches Coachwork entstand in individueller oder auf Kleinstserien ausgelegter Manufaktur-Arbeit. Darauf ausgerichtet war ein kompletter Gewerbezweig, nämlich die Coachbuilders. Die betrieben ihre Unternehmen, mit rapide schwindendem Volumen noch bis in die 1950er Jahre, bevor die letzten Überlebenden in den 1960ern zur Aufgabe gezwungen waren und später nur noch in mikroskopisch geringer Zahl Einzelanfertigungen entstanden. Dass eine Fülle von spezialisierten Betrieben am Werk gewesen sind, gilt ebenso wie für Rolls-Royce und Bentley auch für eine Vielzahl anderer Autoproduzenten, deren Firmengeschichte über Jahrzehnte zurückreicht. Ein Nachschlagewerk hinsichtlich Coachbuilders ist deshalb eine Bereicherung für die Bibliothek des Liebhabers klassischer Automobile.

Dazu liegt jetzt ein beeindruckendes Werk vor als Ergebnis von umsichtiger Arbeit. Die hat ein mit Hingabe engagierter Autor über mehrere Jahrzehnte investiert. Alphabetisch geordnet finden sich die Namen von ca. 5.500 Karosseriebau-Betrieben, neben namhaften Unternehmen von Weltruf zudem in großer Zahl kleinere Betriebe, die ins Dunkel der Vergessenheit zu geraten drohten. Mit einer Vielzahl von Querverweisen (z.B. Quellen-Angaben zu detaillierten Berichten) wird den Lesern Orientierung geboten weit über den Rahmen dieses Kompendiums hinaus. Das gilt auch für die ebenfalls enthaltenen Design-Center und Angaben zu Stylisten und Designern, die mit mehr als 1.800 Namen in diesem Nachschlagewerk aufscheinen. Die Informationen umfassen deutlich mehr als lediglich wesentliche Angaben wie vollen Firmennamen, Heimat-Land und -Ort sowie Zeitraum der aktiven Geschäftstätigkeit. Zwar war die Konzentration auf Essentielles geboten, um alles in einem vertretbaren Umfang darzubieten. Aber in verblüffender Vielfalt finden sich kurze Darstellungen hinsichtlich Firmengeschichte ergänzt um Angaben zu den Auto-Marken und Modellen, deren Fahrgestelle mit Karosserien versehen worden oder bei denen alte Aufbauten durch neue Kreationen ersetzt worden sind.

Interessierten und Enthusiasten, die sich zügig einen Überblick verschaffen wollen, wird exakt der von einem kompetenten Kenner geboten. Bei aller Sorgfalt gibt es keine bis in Kleinigkeiten ausufernden Details – derlei zu erwarten wäre nicht fair bei einem Umfang von 388 Seiten. Es ist die Substanz, die zählt; und die ist weit mehr als nur zufriedenstellend. Es hat mal jemand zu einer anderen Publikation seine Buchbesprechung eingeleitet mit *„It comes as a most pleasant task to find that, in this task the word ‚superb' is adequate"* und diese Beurteilung könnte sich hier zitieren lassen. Indessen steht dagegen die Erwartungshaltung mancher, dass dazu ein Buch einen Festeinband sowie eine Ausstattung mit hoher Wertanmutung bieten muss. Dann hätte sich indessen ein so günstiger Preis wie für dieses ‚Nischenprodukt' nicht realisieren lassen; womöglich wäre die Publikation an solcher Hürde gescheitert. Nach gewissenhafter Abwägung von Für und Wider ergibt sich als Fazit, dass ein „höchst empfehlenswertes" Kompendium erstellt worden ist.

Text und Abbildung: Klaus-Josef Roßfeldt

INFO

Der Autor:
Marián Šuman-Hreblay wurde 1950, als es noch die Tschechoslowakei gegeben hat, in Komarno bei Kocs geboren. Die Ortsbezeichnung Kocs (in der Aussprache *„Kotsch"*) hatte ob des dort vor mehr als 500 Jahren entwickelten Pferdefuhrwerks in dessen Bezeichnungen „Kutsche" ebenso wie „Coach" Eingang gefunden. Folglich mag eine frühe Prägung nicht auszuschließen sein? Nach Examen an der Karls-Universität in Prag betrieb er über viele Jahre den Buchhandel ‚Autoantikvariat' und neben 25 Automobil-Büchern aus seiner Feder hat er Recherche-Ergebnisse oder Beiträge für mehr als 30 Bücher anderer Autoren beigesteuert. Heute lebt er mit seiner Familie in der Slowakei.

Buchdaten:
Sprache: Englisch, Softcover, 210 x 295 mm, 388 Seiten, ca. 13.000 Abbildungen (viele in Farbe auf separat beigefügtem USB-Stick >>USB 2.0, auch kompatibel mit USB 3.0<<); Veröffentlichung 2020; Preis 40,- Euro (plus 7 % MwSt./VAT bei Versand an Kunden in der EU).

Ergänzende Angaben:
Mgr. Marián Šuman-Hreblay
Agitóva 485/8
031 04 LIPTOVSKÝ MIKULAS
SLOWAKEI
mariansuman@gmail.com

Ein Porträt mit historischem Rückblick

Bentley Mulsanne

Bentley Mulsanne Mulliner in Peacock Blue. #18640

Sage und schreibe 40 Jahre ist es schon her, als Rolls-Royce den Nachfolger des erfolgreichen Silver Shadow II vorstellte. Der neue Rolls-Royce Silver Spirit war technisch nichts grundlegend Neues. Er basierte auf der Bodengruppe des Vorgängers, wurde vom gleichen 6,75 Liter V8 angetrieben (damals noch mit „ausreichender" Leistung), besaß aber ein überarbeitetes Fahrwerk mit Gerling Niveauregulierung und Gasdruck-Stoßdämpfern. Diese Maßnahme bescherte dem Wagen ein ausgewogeneres Fahrverhalten und eine bessere Straßenlage.

Rolls-Royce Silver Spirit in eleganter Zweifarblackierung.

Die Karosserie, designt vom damaligen Chefdesigner Fritz Feller, war schlicht, unauffällig, geradlinig und ohne jede Schnörkel gezeichnet. Im Inneren bot sich das gewohnte Bild eines Rolls-Royce, bequeme Ledersessel mit Clubcharakter, hochglänzendes Walnussholz, perfekt verarbeitet und Teppiche, die dazu einluden, diese nur mit Hausschuhen oder barfuß zu betreten.

Seit dem Neubeginn nach dem 2. Weltkrieg war es üblich, dem (kleinen) Rolls-Royce-Modell ein entsprechendes Bentley-Pendant zur Seite zu stellen.

Und so gab es den Rolls-Royce Silver Spirit von Beginn an auch als Bentley zu kaufen. Dieser war nach einem Teilstück der Rennstrecke von Le Mans benannt: Mulsanne.

Beide Modelle wurden zunächst mit großen, breiten Scheinwerfern ausgestattet, die sowohl die Haupt- als auch die Nebelscheinwerfer integrierten. Ebenfalls damit verbunden waren die um die Ecke gezogenen Blinker. Das neue Gesicht fand nicht bei allen Liebhabern beider Marken Freunde, waren doch die Doppelscheinwerfer, die erstmals beim Rolls-Royce Silver Cloud III / Bentley S3 Anwendung fanden, so charakteristisch für das vordere Erscheinungsbild beider Marken. Ein Rolls-Royce oder Bentley musste einfach Doppelscheinwerfer haben.

Mit dem Modelljahrgang 1989 (vorgestellt im September 1988) wurden die Wünsche der Puristen endlich erhört und die ungeliebten Breitband-Scheinwerfer durch Doppelscheinwerfer ersetzt. Dies betraf aber nur Fahrzeuge der Marke Bentley. Optisch wirkten die Fahrzeuge dadurch dynamischer. Die Veränderung kam so gut an, dass später zahlreiche ältere Wagen auf Doppelscheinwerfer umgerüstet wurden. Dadurch sind allerdings Wagen in Originaloptik sehr rar geworden.

Zwei Jahre nach der Vorstellung des Mulsanne wagte man bei Rolls-Royce den ersten Schritt, die Marke Bentley, die nur noch ein Schattendasein führte, neu zu positionieren und die Fahrzeuge sportlicher auszulegen. Den Anfang machte der Bentley Mulsanne Turbo, der, ausgestattet mit einem Garrett Turbolader, bei gleicher Drehzahl 50% mehr Leistung bot als der unaufgeladene V8.

Die Kraftentfaltung des Wagens war für die damalige Zeit atemberaubend. Beschleunigung wie bei einem Sportwagen, kombiniert mit dem sänftenhaften Fahrkomfort und dem niedrigen Geräuschpegel im Innenraum, wie bei Fahrzeugen von Rolls-Royce und Bentley gewohnt, waren eine aufregende Kombination. Auf den ersten Blick war der Turbo am lackierten Kühlergrill und dezenten Hinweisschildern am Heck und den Seiten erkennbar.

Bis zum Modelljahrgang 1989 wurden alle Bentleys der Mulsanne-Reihe und deren Derivate mit Breitband-Scheinwerfern ausgeliefert. #GCX15813

Ein früher Bentley Turbo R, Modelljahr 1986 – dieser Wagen wurde ursprünglich mit Breitband-Scheinwerfern ausgeliefert. #GCX14216

Das Armaturenbrett des Bentley Turbo R mit Mittelkonsole …

… und der Turbomotor.

Wer den Wagen richtig ausfahren wollte, musste jedoch schnell feststellen, dass das Fahrwerk mit seiner weichen Auslegung dieser Kraft nicht gewachsen war. Zum Genfer Automobilsalon 1985 wurde daher eine überarbeitete Modellvariante vorgestellt, der Bentley Turbo R. Eine straffere Fahrwerksabstimmung sowie eine deutlich geänderte Radaufhängung erlaubten endlich auch eine sportlichere Fahrweise, was den Fahrspaß sehr förderte. Auch der Innenraum war mit einer schönen Mittelkonsole moderner gestaltet.

Der Turbo R mauserte sich zum Bestseller. Während Bentleys über ihren gesamten Produktionszeitraum vorher lediglich dreistellige Verkaufszahlen erreichten, wurden vom Turbo R innerhalb von 10 Jahren 4.653 Wagen mit normalem und 1.211 mit langem Radstand (Bentley Turbo RL) hergestellt. Parallel dazu gab es nach wie vor den Mulsanne, der etwas überarbeitet, ab 1987 Mulsanne S hieß, im Innenraum dem Turbo R angepasst war und eine straffere Vorderradaufhängung besaß.

Mit der Ablösung durch den Bentley Brooklands im Jahr 1992 verschwand der Name Mulsanne aus der Typenliste, zusammen mit dem Bentley Eight, der ab 1984 als günstigeres Einsteigermodell mit etwas abgespeckter aber noch immer üppiger Ausstattung vorgestellt worden war. Der Bentley Eight war ursprünglich von außen an einem Kühlergrill mit Stahlgitternetz zu erkennen, das an die alten Blower Bentleys erinnern sollte. Innen musste man standardmäßig auf Wurzelholz verzichten und

gab sich mit „normalem“ längs gemasertem Holz zufrieden. Auf weitere Derivate des Mulsanne made by Rolls-Royce soll hier nicht näher eingegangen werden.

Im Jahr 1998 wurde die Trennung von Rolls-Royce und Bentley vollzogen. Der Volkswagenkonzern, der Bentley übernommen hatte, fertigte fortan Fahrzeuge im ehemaligen Rolls-Royce-Werk in Crewe, während BMW einen neuen Produktionsstandort in Goodwood eröffnete. Zunächst wurden, bis zur Vorstellung des Bentley Continental GT in 2003 noch Modelle alter Serien von Rolls-Royce produziert und überarbeitet, wie der Arnage, die Bentley-Variante des Rolls-Royce Silver Seraph, vorgestellt im März 1998.

2009, der Arnage war in die Jahre gekommen und wartete auf einen Nachfolger. Die Neukonstruktionen Continental GT/GTC und Continental Flying Spur waren preislich unter dem Arnage angesiedelt und wurden in erheblich höheren Stückzahlen produziert. Ein Prestigemodell, bis in den letzten Winkel von Hand gefertigt, das äußerste Exklusivität versprach und neben den Modellen von Rolls-Royce bestehen konnte, feierte beim großen Concours d’Elegance von Pebble Beach im Jahr 2009 Premiere. Der neue Wagen, der die Modellpallette von Bentley nach oben abrundete, wurde wieder Mulsanne genannt.

Mit 5.575 mm Länge ist der Mulsanne aus dem VW-Konzern ein stattlicher Wagen. Mit langem Radstand, seit 2016 erhältlich, misst er sogar 5.825 mm. Angetrieben wird er von einem alten Bekannten: die Grundkonstruktion des 6,75 Liter großen Doppelturbo-V8 geht auf das Jahr 1959 zurück, wo er als erster V8-Motor der Firmengeschichte im Rolls-Royce Silver Cloud II / Bentley S2 debütierte. Er wurde in fast allen späteren Rolls-Royce und Bentley Modellen verwendet, vom Silver Shadow / Bentley T, über Phantom V / VI, bis zum Silver Spirit, Bentley Turbo R oder Arnage R, um nur einige zu nennen.

Im Laufe der Jahre wurde der Motor zahlreichen Modernisierungsmaßnahmen unterzogen. Am Ende seiner Karriere erbringt der nun mit zwei Turboladern und Zylinderabschaltung ausgestattete Oldie seine maximale Leistung von 537 PS bei 4200/min in der sportlichen Version des Mulsanne, dem Mulsanne Speed und sorgt dort für ein Drehmoment von 1100 Nm bei 1750/min.

Ganz unabhängig von den Leistungswerten ist der Mulsanne aus dem VW-Konzern, egal ob als Speed

Bentley Mulsanne, wie er 2009 in Pebble Beach vorgestellt wurde. Das Heck zeigt viele klassische Elemente und ist eine Mischung aus Fließ- und Stufenheck.

Der 6,75 Liter Doppel-Turbo des Mulsanne hat seinen Ursprung im Rolls-Royce Silver Cloud II bzw. Bentley S2 und feierte im Jahr 2019 sein 60 jähriges Jubiläum.

oder Normalversion, charakterlich nicht mehr mit dem Ur-Mulsanne von Rolls-Royce zu vergleichen. Während Letzterer eigentlich ein typischer Rolls-Royce war, der sänftengleich über die Straßen schwebte und eher zurückhaltend gefahren werden wollte, ist der letzte Mulsanne trotz der gewaltigen Ausmaße eine richtige Sportlimousine, eher vergleichbar z.B. mit dem klassischen Bentley S2 Continental Flying Spur.

Es macht Spaß, den Mulsanne sportlich um die Kurven zu jagen, aber auch, mit ihm gemächlich durch die Landschaft zu gleiten. Beim Fahren fühlt er sich nicht so schwebend an wie ein Rolls-Royce, die Lenkung fühlt sich sportlicher an, ist etwas schwergängiger, das Lenkrad griffiger. Das luftgefederte Fahrwerk ist über jeden Zweifel erhaben, ein wahres Allroundtalent, das seines Gleichen sucht. Nicht zu weich und nicht zu hart bügelt es fast alles glatt, was die Fahrbahn an Unebenheiten bereithält. Auch schnell gefahrene Kurven werden absolut souverän gemeistert.

Bei Nacht entfaltet das Armaturenbrett seine ganze Pracht.

Ein geschlossenes Holzband verläuft um den gesamten Innenraum.

Spezielle Picknicktische, vorbereitet für iPad und Tastatur.

Zuletzt waren die Rückleuchten wie ein B gestaltet.

Der Mulsanne macht Spaß, egal, ob man auf der Autobahn, auf Passstraßen in den Bergen oder auf schmalen Landstraßen unterwegs ist. Im Stadtverkehr ist er allerdings etwas groß, jedoch bleibt der Stress draußen – selbst im Berufsverkehr in der Münchner Innenstadt. Im Inneren ist man von der Außenwelt abgeschottet. Der Motor flüstert leise vor sich hin, bis man das Gaspedal durchtritt. Dann wird aus der braven Limousine ein Sportwagen mit bei Vollbeschleunigung kernig klingendem Motor. Rein theoretisch kann man mit dem Mulsanne 295 km/h bzw. 305 km/h (Speed) schnell fahren, jedoch liegt die optimale Reisegeschwindigkeit auf (freier) Autobahn bei ca. 200 km/h. Dabei sind dem Mulsanne selbst bei solchen Geschwindigkeiten Windgeräusche absolut fremd. Trotz dieser Fahrleistungen ist der Spritverbrauch für den 2,6 Tonner mit 15,5 Litern/100 km nicht allzu hoch (gemessen auf mehreren RREC-Testfahrten über insgesamt ca. 2000 km).

Aber auch optisch hat der Mulsanne viel zu bieten. Von allen Seiten erkennt man, dass es sich um einen ganz besonderen Wagen handelt. Mit seinen schmalen Fensterflächen kommt er sehr geduckt daher. Ein starker Hüftschwung führt das Auge zu einem sehr markanten Heck, das eine Mischung aus Fließ- und Stufenheck darstellt.

Der Innenraum bietet ein wahres optisches Feuerwerk. Kein Fahrzeug dieser Welt bietet eine solch hölzerne Pracht, ergänzt mit zahlreichen Chromelementen. Ein besonderes Stilelement ist, dass das Holz wie ein Band um die Sitze herum geführt wird.

Im Juni 2016 bekam der Mulsanne ein Facelift. Der Kühlergrill wurde dabei noch markanter gestaltet, indem der Matrixgrill durch senkrechte verchromte Lamellen ersetzt wurde. Die Heckleuchten mit ursprünglich drei integrierten ovalen Leuchteinheiten wurden nun wie ein „B“ gestaltet und es gab endlich eine Langversion des Mulsanne.

Da der Mulsanne nach alter Väter Sitte fast komplett von Hand gefertigt wird, steht dem Ausstattungsreichtum und den Wünschen der Kundschaft fast nichts im Wege. Unter der Marke Mulliner gibt es zudem besondere Ausstattungspakete, wie z.B. das „Executive Interior Package“, das den Mulsanne zum rollenden Büro werden lässt oder eine schöne Mulliner-Bar mit ganz speziellen Kristallgläsern. Es gibt kaum einen Wunsch, den Mulliner nicht erfüllen kann, wenn es das Konto gestattet.

Markenzeichen von Mulliner ist übrigens ein Rautenmuster, das sich im Wagen an zahlreichen Stellen wiederfindet, sei es am speziellen Mulliner-Schaltknauf, dem sogenannten „Cross stitching“ der Ledersitze oder an den Kristallgläsern.

Genau 40 Jahre nachdem der erste Mulsanne als Variante des Rolls-Royce Silver Spirit vorgestellt wurde, wird die Produktion des heutigen Mulsanne dieses Jahr eingestellt. Mit ihm endet die Ära jener großen Bentleys, die in der gleichen Liga spielten wie ein Rolls-Royce. Aber auch der legendäre 6,75 Liter V8 wird mit dem Mulsanne vom Markt verschwinden. Als Nachfolger wird von Bentley Motors der wesentlich günstigere neue Flying Spur gepriesen, der etwas kompakter und mit seinem modernen W12 Motor leistungsfähiger und schneller ist. Ob er allerdings den gleichen Prestigewert erreichen kann, wird angesichts angestrebter Produktionszahlen abzuwarten sein.

Text: Michael Ehrhardt
Fotos: Michael Ehrhardt, Klaus Josef Roßfeldt
(Bentley Mulsanne #GCX15813)

Rautenmuster sind beim Mulliner an mehreren Stellen zu finden.

Eine stilvolle Bar.

Bentley Mulsanne Mulliner der letzten Generation, Jahrgang 2019, #4174

MOTORÜBERHOLUNG – TEIL 1:

Vorgeschichte und Gründe für die Revision

Gegenstand dieser technischen Artikelreihe wird die vollständige Überholung des sog. B60-Motors sein. Ein Sechszylinder Reihen Motor wie er im Grundprinzip erstmals von Rolls-Royce im Jahre 1922 beim 20HP eingeführt wurde und mit einigen Änderungen insbesondere der Orientierung der Einlass-/Auslassseite bis zur Ablösung durch den V8-Motor 1959 beibehalten worden ist.

Das Hauptaugenmerk wird hier auf die Nachkriegsmodelle Bentley Mark-VI, R-Type, Rolls-Royce Silver Dawn und Silver Wraith gelegt, da es bei diesen durch die technische Weiterentwicklung während des Krieges zu einem erheblichen Konstruktionsmangel des Motors gekommen ist. Es verging eine gewisse Zeit, bis dieser Mangel offenbar wurde. Ab 1955 ist dieser dann abgestellt worden, sodass die nachfolgenden Modelle Silver Cloud I und Bentley S1 davon nicht mehr betroffen waren, zumal sie ebenfalls mit dem B60-Motor allerdings mit vergrößertem Hubraum bestückt worden sind.

Abb. 1

Rolls-Royce Silver Dawn #LSNF99 bei der Main-Taunus-Klassik 2019, Lackierung original Masons Black, Linkslenker, amerikanische Auslieferung Dezember 1953.

ANSCHAFFUNGSGRÜNDE FÜR EINEN B60-MOTOR

Mein Einstieg in die Rolls-Royce Welt begann mit dem Erwerb eines frühen Silver Shadow I, vernachlässigt, dafür kostengünstig als Projekt für eine rollende Restauration. Da sich meine Oldtimer-Leidenschaft nicht nur auf den Besitz und das Fahren eines Oldtimers bezieht, hatte ich den Ehrgeiz, die anfallenden Reparaturen und Restaurationsschritte in Eigenregie in Angriff zu nehmen. Nach durchaus lehrreichen Fehlschlägen gelang es dann doch, eine einmal gelöste Verschraubung im Hochdruckbremssystem wieder dauerhaft dicht zu bekommen. Besonders diffizil und meist mit diversen Flüchen verbunden waren jedoch immer Reparaturen am vorne längs eingebauten V8-Motor. Da seitlich der beiden Zylinderbänke kaum Platz ist und dort viele andere Teile verbaut sind, wird selbst der Zündkerzenwechsel an den beiden hinteren linken Zylindern zur Geduldsprobe. Ganz zu schweigen vom Wechsel der Ventilschaftdichtungen bei eingebauten Zylinderköpfen …

Es kam, wie es kommen musste: Nachdem beim Silver Shadow alle Reparaturen und Wartungen erledigt waren, wurde es langweilig. Durch den Erfolg ermutigt und insbesondere wegen der problemlosen Ersatzteilversorgung begann ich, mich nach weiteren Rolls-Royce Modellen umzuschauen. Eines war jedoch klar, kein V8-Motor mehr. Mir hatte schon immer die problemlose Zugänglichkeit fast aller Teile beim Reihensechszylinder imponiert; demzufolge kam nur ein älteres Modell in Frage. Aufgrund meiner großen Affinität zum technischen Hintergrund der Entwicklungsphilosophie der Marke Rolls-Royce, war eine „Gesamtkonstruktion" des Herstellers ohne Couchbuildbeteiligung von besonderem Interesse. Nach kurzer Überlegung und ausgiebiger Probefahrt war klar, es musste ein Silver Dawn sein (Abb. 1).

Als erstes Serienmodell einschließlich der Karosserie komplett von Rolls-Royce gefertigt, ist ein Silver Dawn nicht nur historisch interessant, sondern durch seine Technik mit dem erstem Automatikgetriebe auch im heutigen Straßenverkehr gut nutzbar. Während sein Design doch eher an einen Vorkriegsklassiker erinnert. Weiterhin eilt diesen Modellen ja der Ruf voraus, dass sie extrem zuverlässig seien und insbesondere der Motor nahezu unzerstörbar wäre. Manchmal ist es jedoch besser, sich selbst ein Urteil zu bilden …

Als Neubesitzer eines Rolls-Royce Silver Dawn durchforstet man diverse Literaturquellen mit Testberichten und Beschreibungen dieses Modells. Die englische Automobilzeitschrift *„The Autocar"* testete regelmäßig Gebrauchtwagen, nachdem diese ein paar Jahre in Gebrauch waren. Im Jahre 1961 erschien ein entsprechender Artikel mit dem Test eines Silver Dawn Bj. 1954, also damals erst 7 Jahre alt mit einer Laufleistung von ca. 80.000 Mls. Dennoch beginnt der Artikel mit folgendem Zitat: *„On this car, an extensive engine overhaul has been carried out for Jack Smith Ltd."* Oder als sich im damaligen englischen Clubmagazin März/April 2018 der neue Chairman Ian Cameron vorstellte, berichtete er auch über die Fahrzeuge seiner Familie: *„One of them, an R-Type called Gulbenkian, had a new Rolls-Royce engine fitted by Crewe after the original blew up."* Beim R-Type ist ja bis auf die Vergaserbestückung der identische B60-Motor wie im späten Silver Dawn verbaut. Unterhält man sich mit Besitzern dieser nahezu baugleichen Fahrzeuge aus dieser Epoche, können die meisten über die Revision des Motors im Verlauf der Fahrzeughistorie berichten.

WARUM VERSAGT EIN UNKAPUTTBARER ROLLS-ROYCE MOTOR?

Um diese Frage zu beantworten, muss man in der Geschichte etwas zurückgehen. Wie alle Automobilhersteller war auch Rolls-Royce während der Kriegsjahre hauptsächlich in die Entwicklung von Wehrtechnik eingebunden: Unvergessen die Zwölfzylinder Flugzeugmotoren. Aber auch kleinere Motoren wurden für den Antrieb von unterschiedlichsten Landfahrzeugen eingesetzt. Es gehörte jedoch schon immer zur Firmenphilosophie, dass jede Neuentwicklung insbesondere auf ihre Zuverlässigkeit genauestens nachuntersucht wurde. Dies wurde auch in den Kriegszeiten nicht vernachlässigt. Sehr plastisch und ausführlich wird dies in den Aufzeichnungen von W.A. Robotham *„Silver Ghosts and Silver Dawn"* beschrieben.

Rolls-Royce bekam dadurch die Gelegenheit Motoren nachzuuntersuchen, welche teilweise erhebliche Laufleistungen unter extremsten Bedingungen absolviert hatten. Dabei zeigten sich wiederholt deutliche Abnutzungsspuren an den Zylinderwänden. Auffällig war, dass sich diese ausschließlich auf die oberen Teile der Laufbahnen beschränkten. Die Idee lag also nahe, diese Bereiche einem besonderen Härtungsprozess zu unterziehen, um gezielt diese Abnutzung zu reduzieren. Bis nach

dem Kriege wurde der obere Anteil der Zylinderlaufbahnen flammverchromt, d.h. ein Arbeiter musste mit einem Schweißbrenner Chromstangen zum Schmelzen bringen und versuchen diese Schmelze im oberen Teil der Zylinderbohrungen zu verteilen. Derart gefertigte Motoren erwiesen sich im Kriegseinsatz als extrem langlebig, auch bei Nachuntersuchungen zeigten sich deutlich weniger Abnutzungsspuren.

Es lag daher nahe, diese Technik auch in Friedenszeiten beizubehalten, als die Fertigung ziviler Fahrzeuge wieder anlief. Das manuelle Verteilen der Chromschmelze erwies sich aber als zu ungleichmäßig und, was viel schwerwiegender war, die Arbeiter waren den toxischen Schwermetalldämpfen nahezu ungeschützt ausgesetzt. Um dennoch zumindest im oberen Laufbahnenbereich eine höhere Wandhärte zu erreichen, begann man, in die Zylinderbohrungen vorgefertigte Laufbuchsen aus gehärtetem Metall einzupressen. Da sich die Abnutzungen ja hauptsächlich auf den oberen Teil beschränkten, begnügte man sich mit kurzen, unzureichend langen Laufbuchsen. D.h. beim B60 Nachkriegsmotor reichen diese nur 57 mm tief in die Zylinderbohrung hinein, während der Kolbenhub mit 114 mm exakt doppelt so groß ist (Abb. 2). Dies bedeutet jedoch zwangsläufig, dass die Kolben bzw. deren Kolbenringe bei jeder Auf- und Abbewegung den Übergang zwischen gehärteter Laufbuchse und dem weicheren Graugussmaterial an der unteren Zylinderwandung passieren müssen. Motoren im Kriegseinsatz unterlagen jedoch besonderen Einsatzbedingungen. Nach dem Kaltstart wurden sie oft erst nach stundenlangem Lauf erstmals wieder gestoppt, während ein Fahrzeug beim zivilen Gebrauch durchaus auch mal nur zum Zigarettenholen um die Ecken gefahren wird.

Abb. 2

Blick in einen Brennraum nach Abnahme des Zylinderkopfes. Der deutlich sichtbare Übergang zwischen der oberen kurzen Laufbuchse und der unteren Zylinderwand ist auch deutlich mit dem Fingernagel spürbar.

Abb. 3

Massiv beschädigter Kolben nachdem dessen Oberkante und die Kolbenringe tausendfach die Stufenbildung am Übergang zu den kurzen Laufbuchsen überwinden musste.

Diese sich ständig wiederholenden Kaltlaufphasen führen zu unterschiedlichem thermischem Ausdehnungsverhalten zwischen oberer Laufbuchse und unterem Graugussanteil, sodass eine minimale Kante am Übergang entstehen kann. Bedenkt man die damalige Qualität der Einbereichsöle mit reduziertem Schmiervermögen sowohl beim Kaltlauf als auch beim sehr heißen Motor und dass diese Übergangskante tausendfach in jeder Minute überwunden werden muss, wird klar, dass insbesondere die Kolbenringe und der Kolben massiv Schaden nehmen können (Abb. 3).

Es hatte tatsächlich einige Jahre gedauert, bis diese Schwachstelle in erheblicher Anzahl nicht mehr zu leugnen war, sodass man Abhilfe schaffen musste. Die Lösung war einfach, indem man Laufbuchsen über die gesamte Länge von ca. 120 mm in die Zylinderbohrungen einpresste (Abb. 4). Der Kolben gleitet so seinen gesamten Hubweg über eine einheitliche Lauffläche, sodass eine solche Stufenbildung verhindert wird. Ab 1955 war dies bei allen Modellen der Fall. D.h. ganz späte Silver Dawn und R-Type Modelle sowie Silver Cloud I und S1 waren nicht mehr betroffen.

Da eine solche Stufenbildung bei unterschiedlichen Materialhärten der Zylinderwandungen zwangsläufig zu erheblichen Motorschäden führen musste, ist jedoch davon auszugehen, dass bei den allermeisten heute noch fahrbereiten Modellen inzwischen eine entsprechende Motorrevision stattgefunden hat. Diese kann jedoch nur dauerhaft erfolgreich sein, wenn dabei die Zylinderbohrungen über die gesamte Länge aufgebohrt worden sind und lange Laufbuchsen eingepresst

Abb. 4

Glücklicherweise sind die langen Laufbuchsen, wie sie bereits seit den 50er Jahren zur dauerhaften Beseitigung dieser Schwachstelle eingesetzt werden, heute immer noch problemlos erhältlich.

Abb. 5

Einlieferung des Motors in der Motorenbaufirma. Der Zylinderkopf und alle Anbauteile sind bereits entfernt.

wurden. Sollte hingegen lediglich ein Aufhonen und Einsetzen von Übermaß-Kolben erfolgt sein, hätte man das Problem lediglich vertagt.

Als ich diese bekannte Problematik beim Vorgespräch mit der Motorenbaufirma angesprochen habe, löste dies bei den Fachleuten ungläubiges Erstaunen aus. Die Vorstellung, dass bei einem solch renommierten Hersteller unterschiedliche Materialien in den Zylinderlaufbuchsen verbaut worden wären, hat man mir schlicht nicht abgenommen. Erst bei Anlieferung des Motors mit abgenommenem Zylinderkopf wurden die Fachleute eines Besseren belehrt (Abb. 5).

DIAGNOSE EINES MOTORSCHADENS

Trotz der genannten Problematik handelt es sich beim B60-Motor um einen sehr robusten Motor. Obwohl zwei Zylinder erhebliche Schädigungen der Kolbenringe mit deutlichem Kompressionsverlust aufwiesen, konnte man ohne große Einschränkungen auch größere Strecken mit dem Fahrzeug zurücklegen. Die Performance insbesondere bei Steigungsstrecken war lediglich etwas eingeschränkt. Erhöhter Ölverbrauch konnte ebenfalls nicht festgestellt werden.

Es gab jedoch zwei Leitsymptome. Bei diesen Motoren ist die Kurbelgehäuseentlüftung als einfaches Rohr ausgeführt, welches direkt nach unten zum Boden führt. Da ja auch bei einem intakten Motor die Kolbenringe die Verbrennungsexplosion niemals komplett abdichten können, entweicht immer ein kleiner Teil der Abgase in das Kurbelgehäuse und würde ohne Entlüftung hier zu einem erheblichen Druckaufbau führen, welcher letztlich das Motoröl aus allen Ritzen drücken würde. Ist ein Teil der Kolbenringe jedoch zerstört, wird ein erheblicher Anteil der Verbrennungsabgase am jeweiligen Kolben vorbei in das Kurbelgehäuse strömen. Diese Abgaswolken wurden, insbesondere wenn der Motor im Leerlauf lief, in rhythmischen Stößen nach unten auf die Straße abgegeben. Allerdings direkt unterhalb des Motors, sodass von nebenstehenden Fahrzeugen an Ampeln gelegentlich der Hinweis auf einen angeblichen Fahrzeugbrand gegeben wurde. Man konnte dies leicht verifizieren. Öffnete man bei laufendem Motor die Öleinfüllklappe, konnte man auch da die rhythmisch ausströmenden Abgaswölkchen deutlich beobachten.

Das zweite Leitsymptom war ein deutlich wahrnehmbares Klingeln während der Startphase, was im Laufe der nächsten Viertelstunde in aller Regel verschwand. Diese Symptomatik deutet zunächst auf einen Kolbenkipper hin, d.h. auf eine Abnutzung und Verbreiterung der Laufbuchse im oberen Teil, sodass sich der Kolben im oberen Totpunkt fühlbar seitlich hin und her bewegen lässt. Dieser Verdacht konnte leicht widerlegt werden. Entfernt man die Zündkerze des jeweiligen Zylinders und bewegt den Kolben nach oben, kann man mit einem scharfkantigen Metallstab durch das Kerzenloch auf den Kolbenboden drücken und versuchen, diesen hin und her zu bewegen. Dies gelang bei keinem der sechs Zylinder, sodass ein Kolbenkipper ausgeschlossen werden konnte.

Wie sich später nach der Zerlegung herausstellte, wurde dieses Klingeln von herausgebrochenen Teilen der Kolbenringe ausgelöst, die in den Brennraum gelangten, dort massiv hin und her gedengelt wurden und dank der seitlich stehenden Auslassventile irgendwann den Weg in den Auspuffkrümmer fanden (Abb. 6).

Abb. 6

Unterseite des Zylinderkopfes nach vollständiger Überholung mit neu eingepassten Einlassventilen. Deutlich sind noch die Einschlagspuren der in den Brennraum gelangten Bruchstücke der Kolbenringe zu sehen.

Hier schon mal ein wichtiger Tipp: Den abgetrennten Auspuff vom Krümmer her mit einem geeigneten längeren Schlauch gründlich aussaugen, um einen späteren retrograden Wiedereintritt dieser extrem harten Bruchstücke in den frisch überholten Motor zu vermeiden.

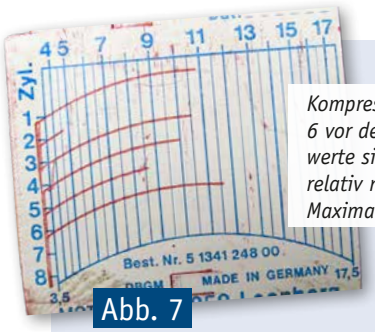


Abb. 7

Kompressionsaufzeichnungen der Zylinder 1 bis 6 vor der Überholung des Motors. Die Zahlenwerte sind nur relativ zu sehen. Bei einem solch relativ niedrig verdichtenden Motor liegen die Maximalwerte in einem Bereich von 7 bis 8 bar.

Eindeutig war jedoch der Kompressionstest: Es ergab sich ein deutlicher Abfall insbesondere beim zweiten und fünften Zylinder (Abb. 7). Ein Leak-Test, bei dem über einen in das Zündkerzenloch eingesetzten Druckluftadapter bei OT-Stellung des Kolbens gemessen wird, welcher Druckanteil wohin entweicht, bestätigte den massiven Druckverlust beim zweiten und fünften Zylinder in das Kurbelgehäuse hinein. Öffnete man den Öleinfüllstutzen, war das Zischen der entweichenden Druckluft deutlich zu hören.

Aus einer früheren Endoskopuntersuchung durch das Kerzenloch war bereits bekannt, dass bei meinem Motor bisher noch keine suffiziente Motorüberholung stattgefunden hatte und er noch mit den kurzen Laufbuchsen bestückt war. Bei allen sechs Zylindern konnte der optische Übergang zwischen dem Material der Laufbuchsen und dem darunter liegenden Graugussanteil deutlich dargestellt werden. Sollte bereits ein deutlich tastbarer Übergang vorliegen, kann man dies auch ohne Endoskop verifizieren. Bei unten stehendem Kolben kann man mit einem scharfkantigen Metallstab durch das Kerzenloch die gegenüberliegende Zylinderwand abtasten. Eine etwaige Stufenbildung ist deutlich zu fühlen.

WEITERE MÄNGEL

Wie sich erst bei der Zerlegung des Motors herausstellte, mussten noch weitere Mängel beseitigt werden.

Überraschend und zunächst unerklärlich waren deutliche Einschlagspuren auf den Ventilstößeln. Mysteriös war auch, dass sich diese ausschließlich auf den Stößeln der Einlassventile fanden, während die der Auslassventile unbeschädigt waren (Abb. 8). Als weiterer Hinweis konnten kleine

Abb. 8

Zwei ausgebaute Ventilstößel, links für ein Einlass- und rechts für ein Auslassventil. Deutliche Abnutzungen nur auf der Einlassseite.

Blick in den großvolumigen Ölkanal innerhalb der Kurbelwelle. Massive Ölschlammbildung nach langer Standzeit und vernachlässigten Ölwechselintervallen.

Abb. 9

Abb. 10

Blick in den teilweise zugesinterten Kühlwasserkreislauf nach Abnahme eines der seitlichen Revisionsdeckel.

Metallpartikel nach Abnahme des Ventildeckels im Bereich des oben liegenden Einlassventiltriebes beobachtet werden. Verfolgt man die Ölversorgung dieses Bereiches, stellt man fest, dass dieser über ein dünnes außen am Motor unterhalb des Vergasers verlaufendes Röhrchen erfolgt. Dessen Ursprung befindet sich direkt am seitlichen Ausgangsverteiler der Ölpumpe, wo auch die dünne Leitung zum Öldruckmanometer in der Armaturentafel abzweigt und dann erst das fingerdicke Rohr zum Fullflow-Ölfilter folgt. Dies bedeutet aber auch, dass die Ölversorgung des Einlassventiltriebes vor dem Ölfilter ungefiltert abzweigt, wodurch klar wird, weshalb hier Metallpartikel mitgespült werden, die dann an den Ventilstangen runterlaufen und ausschließlich auf den Oberflächen der Einlassventilstößel von der Nockenwelle eingehämmert werden. Das Einspülen von Metallpartikeln in das Motorölreservoir dürfte bei einem Motor, dessen Kolbenringe zunehmend zerbröseln, nicht ganz abwegig sein.

Bei einem über 60 Jahre alten Auto, das die meiste Zeit in einer Halle oder Garage gestanden hat, sind deutliche Ablagerungen im Ölkreislauf und im Kühlsystem wohl unvermeidlich. Wie oft hört man den Satz: „Ich fahre ja kaum, weshalb soll ich

dann zweimal im Jahr einen Ölwechsel machen?“ Umgekehrt wird eher ein Schuh daraus, fährt man sehr, sehr regelmäßig, kann man durchaus mit selteneren Ölwechseln auskommen.

Schaut man sich die extremen Ablagerungen an und wie weit diese den Durchfluss behindern, wird klar, wie fahrlässig solche Aussagen sind (Abb. 9 + 10).

Ebenfalls fand sich der Klassiker bei diesen Motoren, eine völlig wegkorrodierte Eingangsplatte zur Kühlmittelgalerie zur Kühlung der einzelnen Zylinder (Abb. 11). Bei der Galerie handelt es sich um ein trapezförmiges Rohr über die gesamte Länge des Zylinderblockes mit unterschiedlich großen seitlichen Auslässen, um eine optimierte Kühlmittelverteilung zu den einzelnen Zylindern sicherzustellen. Da Rolls-Royce die Gestaltung der Kühlmittelgalerie zur optimalen Verteilung des Kühlmittels auf die einzelnen Zylinder lange entwickelt und optimiert hatte, wird klar, dass bei wegkorrodierter Eingangsplatte diese Verteilung nicht mehr optimal sein konnte. Nach der Revision liegen dann wieder ideale Verhältnisse vor (Abb. 12).

Blick auf die Vorderseite des Motors nach Abnahme der Wasserpumpe. Rechts der massiv korrodierte Kühlmitteleingang zur Galerie.

Gleiche Ansicht wie in Abb. 11 nach der Revision mit wiederhergestelltem Galerieeingang.

Durch eine weitere Kleinigkeit wurde die Hitzeabfuhr aus dem Motor zusätzlich erschwert. Offensichtlich wurde das Kühlmittelthermostat zuvor unsachgemäß getauscht. Dieses muss exakt ausgerichtet so in sein Gehäuse eingesetzt werden, dass die kleine seitliche Klemmschraube in eine entsprechend lokalisierte Vertiefung greift. Nur so ist sichergestellt, dass das Thermostat bei voller Öffnung, also bei heißem Motor, den Kühlmittelkreislauf voll fließen lässt. Das Thermostat war hingegen verdreht eingebaut worden. Die dann nicht mehr vollständig eindrehbare kleine seitliche Klemmschraube wurde kurzerhand entsprechend gekürzt.

Nachdem jedoch bereits die oben genannten deutlich wahrnehmbaren Symptome nicht mehr zu leugnen waren und insbesondere das Klingeln in der Kaltstartphase auf die Möglichkeit einer irreparablen Zerstörung des Motors hindeutete, war die Überholung des Motors unausweichlich. Den Motor einfach durch einen baugleichen aus einem Schlachtfahrzeug zu ersetzen, scheiterte daran, dass zu dieser Zeit weltweit kein geeigneter Motor zur Verfügung stand. Da laut den Test- und Buildingrecords noch der erste Motor verbaut war, vereinfachte dies die Entscheidung zur Revision des Originalmotors.

Beabsichtigt war, den Motor selbst aus und auch wieder einzubauen, während die eigentliche Überholung wegen der erforderlichen Spezialmaschinen einer Fachfirma anvertraut wurde. Die Firma Motoren-Sauer, 63768 Hösbach erledigte dies zur vollen Zufriedenheit. Deren Hauptsorge bei Überholung eines solch alten Motors war zunächst die Ersatzteilversorgung, nachdem die Erfahrung bei anderen Marken zeigte, dass es durchaus zu einem monatelangen Stillstand kommen kann, wenn auf ein dringend benötigtes Ersatzteil gewartet werden muss. Bei einem Rolls-Royce Motor war dies allerdings kein Problem, wenn auch aus den ursprünglich avisierten 4 Wochen dann doch letztlich vier Monate geworden sind, von August bis Dezember 2017.

DOCH DAVON MEHR IN DER NÄCHSTEN AUSGABE ...

Text und Fotos: Dr. Joachim Becker

ANTWORTEN

FRAGE 1:

Die Brüder Walter und Horace Bentley gründeten ihre gemeinsame Firma Bentley & Bentley für den Import und Vertrieb von Automobilen welcher Marke:

A: Talbot

B: DFP

C: Peugeot

Richtige Antwort B:
Die Firma DFP war 1908 von Auguste Doriot, Ludovic Flandrin und den Brüdern Alexandre und Jules-René Parant gegründet worden. 1912 gründeten dann die Bentley Brüder ihre gemeinsame Firma für den Import und Vertrieb dieser Automobile.

Weiteres hierzu bei Klaus-Josef Roßfeldt auf seiner Seite www.rrab.com unter:
Auto des Monats – Januar 2019
Walter Owen Bentley – Die frühen Jahre seiner Karriere & Gründung von Bentley Motors im Januar 1919

W. O. Bentley im Jahr 1912 mit einem DFP 2-Liter

FRAGE 2:

Charles Stewart Rolls war ein universeller Technikpionier. Er war der erste Brite, der …

A: … den Ärmelkanal nonstop hin und zurück überflog.

B: … bei einem Flugzeugabsturz ums Leben kam.

C: … einen gepanzerten Rolls-Royce im ersten Weltkrieg gegen türkische Truppen einsetzte.

Richtige Antworten A und B:
Charles Stewart Rolls war auch ein Flugpionier und der zweite Brite überhaupt, der eine Fluglizenz erhielt.
Im Juni 1910 gelang ihm als erstem ein Hin- und Rückflug über den Ärmelkanal.
Schon anderthalb Monate später starb er beim Absturz seines Flugzeugs – er war der erste Brite, den dieses Schicksal ereilte. An seinem von den Gebrüdern Wright gebauten Flugzeug brachen während eines Fluges in rund 50 Fuß Höhe große Teile des Hecks ab. Rolls erlag schweren inneren Verletzungen.

Charles Stewart Rolls

Anmerkung zu C:
Neun der 1914 entwickelten gepanzerten Rolls-Royce Armoured Car setzte Lawrence von Arabien bei seinen Operationen gegen die türkischen Truppen ein.
Lawrence war eine der schillerndsten Persönlichkeiten seiner Zeit. Neben Rolls-Royce begeisterte er sich für Motorräder; er hatte insgesamt sieben Brough Superior – die sogar mit Zustimmung des Werkes als „Rolls-Royce der Motorräder" beworben werden durften. Leider starb auch er bei einem Unfall. 1935 verunglückte er mit seiner letzten Brough SS 100 nach einem missglückten Ausweichmanöver tödlich.

FRAGE 3:

Der britische Bildhauer Charles Robinson Sykes erschuf welche der folgende drei Skulpturen:

A: The Whisper

B. The Spirit of Ecstasy für Rolls-Royce Silver Ghost

C: The Winged B für den ab 1933 produzierten Bentley 3½ Liter „Silent Sports Car"

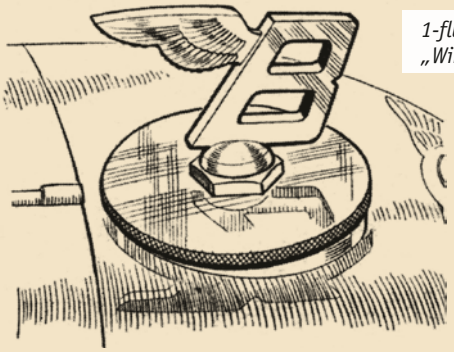
The Whisper

Richtige Antworten A, B und C:
Der britische Adelige John Walter Edward Douglas-Scott-Montague, der nach dem Tod des Vaters 2nd Baron Montague of Beaulieu wurde, und Eleanore Thornton führten eine nach damaligem gesellschaftlichem Standard illegitime Beziehung – offiziell war Eleanore seine Sekretärin. Diese Beziehung war in der guten Gesellschaft tabu und darauf anspielend ließ sich 1909 Baron Montague für seinen Rolls-Royce eine Kühlermaskotte von Charles Sykes fertigen, für die nach landläufiger Meinung Eleanore Modell stand. Die Figur zeigt eine im Wind stehende junge Frau, deren linker Zeigefinger ihren Mund verschließt – ihre geheime Liebesbeziehung symbolisierend.

Dass Charles Sykes nachfolgend auch die Spirit of Ecstasy gestaltete, ist hinlänglich bekannt.

Spirit of Ecstasy

Er gestaltete aber ebenfalls die neue Kühlerfigur für den Bentley 3½ Liter, den Rolls-Royce als „Silent Sportscar" 1933 neu herausbrachte.
Für einen Ersatz von Sykes' 1934er Entwurf eines 1-flügeligen „Winged B" schrieb das Werk 1935 einen Wettbewerb aus. Ungeachtet des dabei ausgezeichneten Entwurfs entschied sich der Hersteller für die von Charles Sykes ‚außer Konkurrenz' eingereichte Alternative eines 2-flügeligen Winged B.



1-flügeliges „Winged B"

2-flügeliges „Winged B"

ANTWORTEN

FRAGE 4:

Die Bentley Boys der 20er Jahre sind hinlänglich bekannt, doch mindestens genauso wagemutig und exzentrisch waren die Bentley Girls. Wofür stehen diese drei?

A: Mary Petre Bruce

B: Dorothy Paget

C: Diana Barnato Walker

Antwort A – Mary Petre Bruce:
Mary Petre`s Leidenschaft war Geschwindigkeit. Als erste Frau im Vereinigten Königreich erhielt sie ein Ticket wegen Geschwindigkeitsüberschreitung – mit 15 Jahren. 1926 heiratet sie Victor Bruce, der im gleichen Jahr die Rally Monte Carlo gewann. Im folgenden Jahr nahm sie selbst in der Damenwertung teil, fuhr die 2.700 Kilometer ohne Schlaf in 72 Stunden. Mit dieser Leistung gewann sie die Damenwertung und platzierte sich als sechste in der Gesamtwertung – im Folgejahr erreichte sie sogar den zweiten Gesamtplatz.
1929 wollte sie den begehrten Montlhéry 24-Stunden Rekord brechen. Ihr war klar, dass sie dafür ein außergewöhnliches Fahrzeug benötigte und fragt W.O. Bentley, ob er ihr einen seiner 4½-Litre-Team-Cars zur Verfügung stellt. Als Bentley nach ihrem Beifahrer fragte, antwortete sie „Ich habe keinen, ich fahre allein!" – Schweigen erfüllte den Raum. Dann wandte sich Bentley an Woolf Barnato: „Ich glaube, sie macht das" und stellt ihr Tim Birkin`s 4½ Litre zur Verfügung.
Am Tage des Rekordversuchs fuhr sie zum allerersten Mal einen Bentley. Um die Pedale zu erreichen lieh sie sich noch auf die Schnelle ein Paar Kissen. Es waren denkbar schlechte Wetterbedingungen mit Nebel und Regen; aber sie schaffte fast 3.500 Kilometer – somit einen guten 140-er Schnitt in einem offenen Wagen! Dafür erhielt sie eine lebenslange Mitgliedschaft im British Racing Drivers` Club.
Aber all das reichte ihr nicht. Wie zur Entspannung stellte sie einen Powerboot-Rekord im englischen Kanal auf, um sich dann der Fliegerei zuzuwenden. Sie erwirbt ein Flugzeug und lernt innerhalb von sechs Wochen das Fliegen. Anschließend fliegt sie mal eben solo um die Welt – natürlich wieder als erste Frau überhaupt. Noch im Alter von über 80 flog sie – zum Spaß auch mal einen Looping.

Antwort B – Dorothy Paget:
Dorothy war sagenhaft reich und selbst für die Standards der damaligen britischen Gesellschaft ungemein exzentrisch. So gab sie beispielsweise ihrem Personal Namen nach den Farben des Regenbogens, schlief tagsüber und spielte in der Nacht. Früh entdeckte sie ihre Begeisterung für Geschwindigkeit. Zum Motorsport kam sie bei einem Brooklands-Besuch, wo sie sich von Tim Birkin ausbilden ließ; den sie offenbar mit ihren fahrerischen Fähigkeiten sehr beeindrucken konnte.
Birkin, der ja bekanntlich auf eigene Kosten den legendären Bentley Blower bauen ließ, da W.O. von Aufladungen nichts hielt – womit er in der Rückschau ja auch richtig lag – musste für die Homologation 50 Straßen- und 5 Rennwagen bauen. Schon nach wenigen Wagen war das gesamte Familienvermögen jedoch erschöpft und Tim wandte sich an Dorothy Paget; die dann auch tatsächlich mit ihm eine gemeinsame Firma gründete. Ohne sie wäre diese Ikone des Rennsports nicht entstanden und die Geschichte von Le Mans wäre um eines der spannendsten Kapitel ärmer. Denn um mit Birkin`s Blower mithalten zu können, musste auch Caracciola 1930 seinen Kompressor-Mercedes ständig ans Limit treiben. In der Nacht fielen dann die Kompressor-Wagen aus und Woolf Barnato sicherte sich auf dem legendären Speed Six Old Number One seinen dritten Le Mans-Sieg.

Diana Barnato Walker

Antwort C – Diana Barnato Walker:
Sie war die Tochter von Woolf Barnato, der u.a. mit seinen Bentleys dreimal Le Mans gewann. Wie ihr Vater war auch Diana draufgängerisch und risikobereit.
Sie fuhr einen 4¼ Litre Bentley Park Ward, aber auch ihre wahre Leidenschaft war das Fliegen. Schon nach sechs Ausbildungsstunden flog sie solo, z.B. beim Brooklands Flying Club. Während des Krieges übernahm sie Auslieferungsflüge, bei

denen sie Kampfflugzeuge vom Werk an die Front überführte – ohne jeglichen Funkkontakt, da dieser den Einsatzmaschinen vorbehalten war. Über die Jahre lieferte sie 260 Spitfire an zahlreiche Geschwader.
1962 gewann sie die Jean Lennox Bird Trophy und ein Jahr später flog sie fast Mach 2 mit einem English Electric Lightning T2 Abfangjäger. Als Bentley 2003 nach zugegeben langer Unterbrechung wieder den Sieg in Le Mans errang, war sie stilecht beim Celebration Dinner im Londoner Savoy mit dabei – als eine der letzten, die auch die 20er Jahre, zumindest als Kind, selbst miterlebt hatte.

P.S.: Interesse an noch mehr Powerfrauen, deren Lebensgeschichte sich zu lesen lohnt:
Clärenore Stinnes
Amelia Earhart
Heidi Hetzer

FRAGE 5:

Wer hat`s gesagt?

A: „Mr. Bentley baut die schnellsten Lastwagen der Welt."

B: „Wer sich mit Aerodynamik beschäftigt, kann keine Motoren bauen."

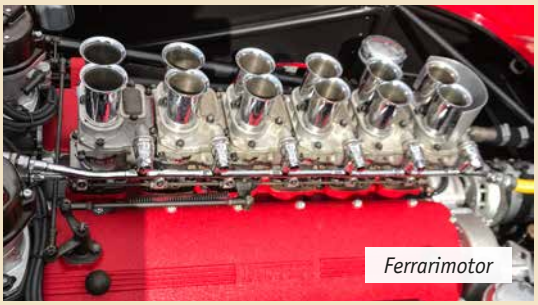
C: „Ich hole mir meine Ingenieure von der Universität, dann haben sie noch nicht gelernt, was nicht geht."

D: „Wenn mich das eigene Hinterrad überholt, weiß ich, dass ich in einem Lotus sitze."

Antwort A – „Mr. Bentley baut die schnellsten Lastwagen der Welt."
Dieser Satz wird **Ettore Bugatti** zugeschrieben. Wenn man das von Klaus-Josef Roßfeldt gefundene Bild betrachtet, sieht man sofort den frappanten Unterschied zwischen dem filigranen Bugatti und dem weitaus massiveren Bentley.

1930 – 24 Std. von Le Mans

Antwort B – „Wer sich mit Aerodynamik beschäftigt, kann keine Motoren bauen."
Diesen Satz könnte Walter Owen Bentley gesagt haben. Stimmt aber nicht; es war **Enzo Ferrari**.


Ferrarimotor

Antwort C – „Ich hole mir meine Ingenieure von der Universität, dann haben sie noch nicht gelernt, was nicht geht."
Diese Aussage wird **Henry Ford** zugeschrieben.

Antwort D – „Wenn mich das eigene Hinterrad überholt, weiß ich, dass ich in einem Lotus sitze."
Dies sagte der später bei einem Flugzeugabsturz ums Leben gekommene Rennfahrer **Graham Hill**.

FRAGE 6:

In welchen Wettbewerben wurden mit Rolls-Royce Motoren Weltrekorde erzielt?

A: Schnellstes Wasserflugzeug

B: Schnellstes europäisches Landfahrzeug auf den Bonneville Salt Flats

C: Schnellstes Rennboot

Richtige Antworten A und C:
Mit dem Rolls-Royce R erzielte Reginald Joseph Mitchell 1931 mit dem Wasserflugzeug Supermarine S.6B im letzten Rennen um die Schneider-Trophy einen absoluten Geschwindigkeitsweltrekord mit 657 Km/h.
Malcolm Campbell erreichte 1939 mit seinem bekannten Boot Blue Bird K4 mit 229 Km/h einen neuen Geschwindigkeitsrekord zu Wasser. Beide nutzten sie den 36.7 Liter großen 12-Zylinder Rolls-Royce R.

Technische Daten
Zylinder: 12 stehend, V 60°
Bohrung: 6 inch (152,4 mm)
Hub: 6,6 inch (167,6 mm)
Hubraum: 36,7 l
Gewicht: 744 kg

Immer perfekt gekleidet

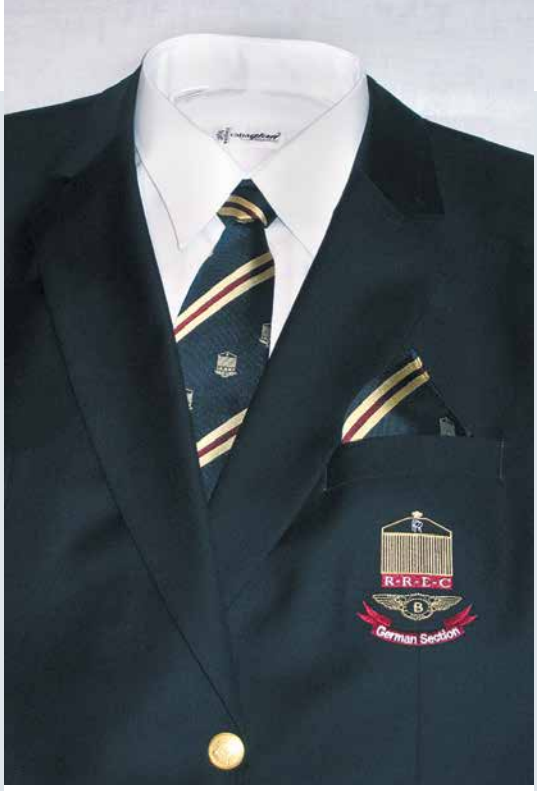
Das RREC German Section Clubjacket

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 Clubjacketts 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.

Service . Reparatur . Restauration . An-/Verkauf

...erste Adresse für außergewöhnliche Automobile

SCHUTTENBACH AUTOMOBILE IN ANZING & MIRBACH AUTOMOBILE DIE BEGEISTERN

10 Jahre

Mitglieder erhalten 10% auf Original Ersatzteile

Freier spezialisierter Service-Fachbetrieb

ROLLS-ROYCE BENTLEY MORGAN LAMBORGHINI MASERATI FERRARI ...und Klassiker

FREESE Werbung & Design

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

Fachbetrieb für historische Fahrzeuge

www.schuttenbach-automobile.de . www.mirbach.de

Canzlei Marcel Schwab
Wirtschaftsprüfer • Steuerberater

Ihr Erfolg im Mittelpunkt.

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

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

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

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

Kleiner Marktplatz

Aus Nachlass zu verkaufen:

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 Wymoundham in Norfolk, aufgebohrt 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

Unsere Erfolgsgeschichte ist Ihre.

- begleiten Sie uns weiter.

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

R·R·E·C

KONTAKTE

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

Gründer: Friedhelm Luckenburg, 10. Mai 1975

VORSTAND

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gebietsleiter Süd-West, PLZ 70-79
Oliver O`Keefe | Tel.: 0170-2970007
E-Mail: gebietsleiter.suedwest@rrec.de

Gebietsleiter Süd, PLZ 8 und 9 ohne 98, 99
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

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

Foto: Jochen Sunderbrink

www.rrec.de

Wir begrüßen unsere neuen Club-Mitglieder

Christian Ahr | Nierstein a.R.
Gregory Dauteuil | Mannheim
Leander van Delden | Wiesbaden
Stefan Kötting | Porta Westfalica

Club-Jubiläen

(April bis Juni)

Wolfgang Ossendoth *(schon 2019)*	**30 Jahre**
Joachim Storch	25 Jahre
Christian Jäger	20 Jahre
Michael Kollinger	20 Jahre
Thorsten Otto	20 Jahre
Gert Wienkötter	20 Jahre
Peter-Dirk Hahn	10 Jahre
Karl P. Schäfer	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 3/2020 am 15. August
Ausgabe 4/2020 am 15. November

Rolls-Royce Enthusiasts' Club
German Section

DAWN

AERO COWLING
the tonneau cover

Style and innovation blend in this truly exhilarating evolution of Dawn.

Uncompromising design and lightweight construction give Dawn a transformative nature; seamlessly switching between immersive four-seater socialite and expressive two-seater athlete.

Unrivalled beauty on the open road.

ROLLS ROYCE

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

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

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

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

NEFZ (kombiniert)* : CO_2 Emissionen: 372-367 g/km ; Kraftstoffverbrauch: 16,3-16,1 l/100km (*).
WLTP (kombiniert)# : CO_2 Emissionen: 381-367 g/km ; Kraftstoffverbrauch: 16,9-16,2 l/100km (#).

*Die angegebenen Zahlen zu Kraftstoffverbrauch und CO_2-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 CO_2 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 CO_2-Emissionen können die CO_2 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.

© Copyright Rolls-Royce Motor Cars Limited 2020. The Rolls-Royce name and logo are registered trademarks.