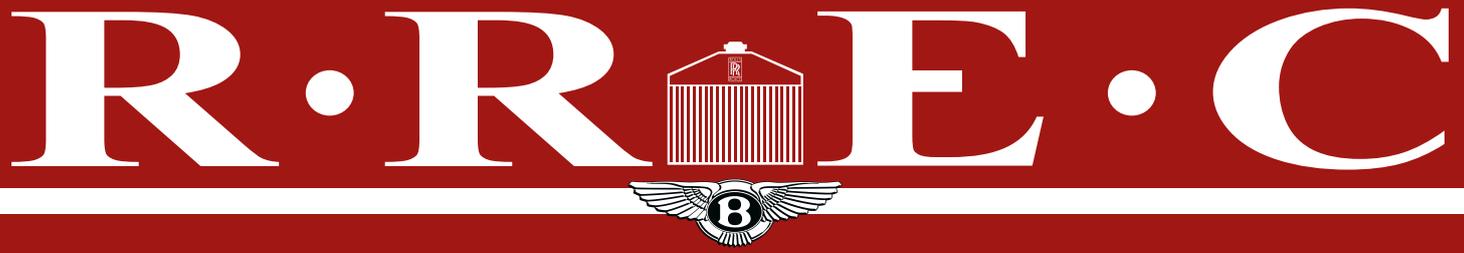


# R·R·E·C



## „Ein neuer Geist“

Goodwood's jüngster Sternenhimmel, der neue Ghost



Herbsttreffen  
in Leipzig

Tegernsee  
Concours d'Élégance

„Zwischen Wein und Nahe“  
Tagestreffen des RREC



Rolls-Royce Enthusiasts' Club  
German Section

# Welcome to the new Board



Ralph Büniger und Ariel Goekmen-Davidoff wurden am 31.10. in das neue Board of Directors gewählt. Sie vertreten im Hunt House die Interessen der kontinentalen Sektionen.

Als am 31. Oktober 20 Minuten nach 11 Uhr Ortszeit die EGM zu Ende ging, waren 328 Teilnehmer per Video dabei. 328 Mitglieder, die an einem sonnigen Samstag die Zeit fanden, sich dazuschalten. 328, denen unser Club und seine Zukunft wichtiger war als Einkauf, Gassigehen, oder was sonst an einem Samstag so ansteht. Für mich wahre Enthusiasten, Mitglieder, denen unser RREC so wichtig ist, dass sie live erfahren wollten, wie die Wahl ausgehen würde. Das Ergebnis, ein kleines Erdbeben, finden Sie unten.

## RREC UK – Ausserordentliche Generalversammlung, von den Mitgliedern verlangt

The Hunt House, Paulerspury, 31. Oktober 2020  
Einziges Geschäft: Wahlen



### Resultate der Wahlen

#### 1. Abwahl des bisherigen Boards

Name	Lindsay Robotham	Gerard LeClerc	Roderick Macleod	Ole Hviid-Nielsen	Allan Fogg	Duncan Feetham
Total Stimmen	1360	1376	1359	1386	1373	1378
Für Abwahl	970	941	920	920	913	873
Gegen Abwahl	332	387	369	377	384	437
Enthaltung	58	48	70	89	76	68
Ergebnis	638	554	551	543	529	436
<b>ALLE BISHERIGEN BOARD-MITGLIEDER SIND ABGEWÄHLT</b>						

#### 2. Wahl von 7 neuen Board-Mitgliedern

Name	Ralph Büniger	Philip Brooks	Bob Fuller	David Wyld	Ariel Goekmen	John Neale	Julian Foster	Andrew Sykes	Bernard Walker	Ted Meachem
Total Stimmen	1320	1344	1326	1323	1334	1317	1336	1319	1291	1069
Für Wahl	893	874	875	869	851	611	567	509	418	373
Gegen Wahl	281	274	276	284	307	285	287	307	376	343
Enthaltung	146	196	175	170	176	421	482	503	497	353
Ergebnis	612	600	599	585	544	326	280	202	42	30
<b>GEWÄHLT</b>							<b>NICHT GEWÄHLT</b>			

Wir gratulieren allen neu gewählten Mitgliedern, die zusammen mit Richard Crabtree und David Towers (beide am 15. August anlässlich der ordentlichen Generalversammlung bereits gewählt) das neue Board, den Clubvorstand des RREC UK, bilden. Insbesondere den beiden Vertretern der Kontinentalsektionen: Ralph Büniger (Spanien & Frankreich) und Ariel Sergio Goekmen-Davidoff (Schweiz & Deutschland).

Unser besonderer Dank gilt allen Mitgliedern der Schweizer und der Deutschen Sektionen, die uns mit ihrer Stimmabgabe so grossartig unterstützt haben.

31. Oktober 2020/JMB (alle Zahlen ohne Gewähr)

Jürg M. Bihn, Chairman RREC Swiss Section  
Klaus Konopizky, Chairman RREC German Section

Doch sie sind bei weitem nicht die einzigen, die so enormes Engagement gezeigt haben. Rund 1300 Clubmitglieder haben abgestimmt, haben also überlegt, entschieden, das Wahlformular ausgefüllt, es eingescannt, per E-Mail losgeschickt, bzw. haben den Wahlschein in einen Umschlag gesteckt, frankiert und zur Post gebracht.

Was für eine überraschend hohe Beteiligung, was für beeindruckender Aktivitätsgrad, was für ein Sieg über die Trägheit und Gleichgültigkeit. Denn so muss man als Ergebnis sehen: eine Minderheit von Aktiven hat sich demokratisch gegen eine Mehrheit von Passiven durchgesetzt. Das ist die Botschaft: unsere Mitglieder sind interessierter, aktiver, lebendiger als Hunt House dachte.

Der RREC, ein Club der zahlreich Engagierten, nicht nur der wenigen, die man regelmäßig auf Ausfahrten trifft. Eine Gemeinschaft von Ladies und Gentlemen, denen das Wie so wichtig ist wie das Was. Das macht mich stolz auf unseren Club. Geht es Ihnen auch so?

Was bei der Wahl entschieden wurde: die progressiven Kräfte aus allen Sektionen Englands und des Kontinents haben ein klares Votum für Veränderung und Zukunft bekommen, die beiden von uns unterstützten Kandidaten konnten überwältigende Mehrheiten erzielen. Soweit, so gut. Doch jetzt muss auch geliefert werden, das neue Management muss sich sortieren und handeln. Denn im nächsten April kommt die „normale“ AGM – mit Wahlen. Der erste Schritt, das E-Bulletin in deutscher Sprache, wurde unverzüglich getan. Haben Sie es nicht bekommen? Dann schicken Sie uns Ihre E-Mail-Adresse (an: [secretary@rrec.de](mailto:secretary@rrec.de)), damit Sie auf dem Laufenden bleiben.

Die Aufgaben für das neue Board sind riesig, sie beginnen mit der Analyse der Kostenstruktur, das Verhältnis Hunt House zu SHRMF, Maßnahmen zur Gewinnung von jüngeren Mitgliedern, Unterstützung von Veranstaltungen in 2021, bis hin zu einer soliden Finanzplanung. Aber ich zweifle nicht an der neuen Kompetenz und Zielorientierung. Und ich zweifle nicht, nach den tollen Erfahrungen in diesem turbulenten Jahr, dass Sie, verehrtes Mitglied unser neues Board of Directors begleiten, unterstützen und anfeuern. To the benefit of all members!

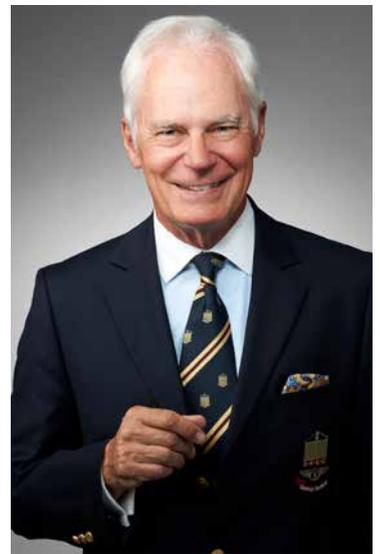
”

Herzlichst!

***Klaus Konopizky***

*Foto rechts: Christoph Vohler*

## CHAIRMAN'S NOTES



Chairman@rrec.de



## 26 Fremdgehen mit 1.500 PS

Bugatti Chiron

### In dieser Ausgabe lesen Sie:

- |   |  |
|---|--|
| <p><b>3</b> <b>Chairman's Notes</b></p> <p><b>6</b> <b>Termine</b> – Was? Wann? Wo?</p> <p><b>7</b> <b>Einladung</b><br/>Auf den Grünen Hügel von Maxlrain mit anschließender Voralpenland-Ausfahrt</p> <p><b>8</b> <b>Herbsttreffen in Leipzig</b><br/>Kultur in Kursachsen – Corona zum Trotz</p> <p><b>22</b> <b>“You're the top!<br/>You're a Ritz hot toddy.<br/>You're the top!<br/>You're a Brewster body.”</b><br/>Coachbuilder BREWSTER,<br/>New York, USA</p> <p><b>26</b> <b>Fremdgehen mit 1.500 PS</b><br/>Bugatti Chiron</p> <p><b>32</b> <b>Durchs Donauries<br/>nach Nördlingen und<br/>Maria Brännlein ...</b><br/>17. – 19. Juli 2020</p> <p><b>40</b> <b>Dinner in der Villa Contessa</b><br/>Im Landkreis Oder-Spree</p> <p><b>44</b> <b>Kleider machen Leute<br/>– und Autos eben auch!</b><br/>Eine kleine RREC-Motivationsaktion</p> | <p><b>48</b> <b>RREC-Sommerausfahrt 2020</b><br/>Region Berlin-Brandenburg</p> <p><b>54</b> <b>Tegernsee</b><br/>Concours d'Élégance</p> <p><b>56</b> <b>„Zwischen Wein und Nahe“</b><br/>Tagestreffen des RREC am 20. September<br/>2020 in Rheinhessen</p> <p><b>60</b> <b>2020 hieß es „Das Oktoberfest<br/>ist abgesagt!“</b><br/>– Aber wir haben´s leben lassen!</p> <p><b>64</b> <b>Grünewald Classics</b><br/>Treffen einiger Enthusiasten der Region<br/>West in Solingen</p> <p><b>66</b> <b>Simply better</b><br/>Rolls-Royce New Ghost</p> <p><b>70</b> <b>Horch BK versus Derby Bentley</b><br/>Ein Vergleich</p> <p><b>74</b> <b>Motorüberholung – Teil 3:</b><br/>Einbau, Inbetriebnahme und<br/>Nebenarbeiten</p> <p><b>82</b> <b>Ein paar Tipps von Spezialisten</b><br/>Winterreifen und Bußgelder</p> |
|---|--|

# 32 Durchs Donauries nach Nördlingen und Maria Brunnlein ...

17. – 19. Juli 2020



[www.rrec.de](http://www.rrec.de)

## 86 Der Zündgenerator in seiner schönsten Form

Magneto Watford Typ E06

## 92 Bentley und Rolls-Royce umgerüstet auf Holzvergaser-Nutzung

Von Klaus-Josef Roßfeldt

## 96 Die Reflektor-Klinik

Alles in neuem Glanz

## 98 Wenn der Spur nicht mehr glänzt

Car Wash by Bentley

## 101 Kleiner Marktplatz

Private Angebote

## 102 Kontakte

## 103 Neue Club-Mitglieder Club-Jubiläen | Impressum



Simply  
better

Rolls-Royce New Ghost

66

Aktuelle Informationen und Details finden Sie stets im Mitgliederbereich unter Veranstaltungen oder Terminen auf unserer Website [www.rrec.de](http://www.rrec.de)

Bei Problemen mit Ihren Zugangsdaten bzw. beim Einloggen wenden Sie sich bitte an unseren Webmaster Herrn Ehrhardt, [webmaster@rrec.de](mailto:webmaster@rrec.de)



Fotos: Jochen Sunderbrink

[www.rrec.de](http://www.rrec.de)

# Termine 2021

## RREC CLUBTREFFEN / VERANSTALTUNGEN

**7. Februar 2021, ab 10.30 Uhr**  
**Jahresauftakt im Rappenhof**  
– **Region Südwest**  
– Anmeldung bei Oliver O`Keefe:  
[gebietsleiter.suedwest@rrec.de](mailto:gebietsleiter.suedwest@rrec.de)

**29. April – 2. Mai 2021**  
**Frühjahrestreffen 2021 in Rheinhessen**  
– Organisation Th. Parpart und KR Muth,  
weitere Infos und Anmeldung folgen  
Anfang 2021

**11. – 12. September 2021**  
**Genuss Trophy**  
– Info und Anmeldung bei Dr. H.-W.  
Dildei, Informationen folgen

**20. – 21. November 2021**  
**Jahresausklang der Region West auf der Wasserburg Anholt**  
– Jahresausklang der Region West auf der Wasserburg Anholt.  
Weitere Informationen beim Organisator Dr. Frederik Vongehr

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

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



# Einladung

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

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

Do. 3. Juni 2021 (Fronleichnam)  
bis So. 6. Juni 2021



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



## Programm: – soweit Corona das zulässt ... –

### DONNERSTAG, 3. JUNI 2021

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

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

### FREITAG, 4. JUNI 2021

Gemeinsames Frühstück im Hotel

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

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

### SAMSTAG, 5. JUNI 2021

Gemeinsames Frühstück im Hotel

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

Gemeinsames Abendessen im Hotel

### SONNTAG, 6. JUNI 2021

Gemeinsames Frühstück + Farewell / Individuelle Abreise

Die Teilnahme am Donnerstag in Maxlrain ist kostenfrei und kann auch einzeln gewählt werden. Für die Teilnahme an der Ausfahrt Donnerstag-Abend bis Sonntag beträgt das Nenngeld 150,- €.

**Bitte um Anmeldung bis spätestens 15. April 2021** an [gebietsleiter.sued@rrec.de](mailto:gebietsleiter.sued@rrec.de) oder per Fax an +49 (0) 80 31 / 90 06 92 mit offiziellem Anmeldeformular.

**Bitte um eigenständige Hotelreservierung: Kontingent-Stichwort „RREC“ bis 15. April 2021 (139,- €/DZ)**

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

Haftungsausschluss: Die Teilnahme erfolgt vollständig auf eigenes Risiko.

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

Eine Absage, sowie Änderungen oder Einschränkungen sind coronabedingt nicht auszuschließen.

Kultur in Kursachsen – Corona zum Trotz

# Herbsttreffen in Leipzig



*Ausfahrt bei bestem Wetter – Organisator  
Dr. Thomas Walter fährt voran*



## DANKSAGUNG:

*Ich danke ganz herzlich für die anerkennenden Worte, die mir Teilnehmer zugesandt haben oder im Dialog ausgesprochen. Ich hingegen muss mich besonders aber bedanken bei der Familie Czempiel und Jens Meggeneder, die mir bei der Aufnahme des Road-Books halfen. Besonderen Dank an Dr. Winfried Czempiel, der das Ergebnis und die wiederholt aufzunehmenden Änderungen der Streckenbeschreibung unermüdlich in vielen Stunden graphisch erfasste, wozu ich alleine nicht imstande gewesen wäre. Und nicht zuletzt Dank an Dr. Andreas Lingenfeller, der auch erheblichen Anteil an der Gestaltung und Fassung der Beiträge im Road-Book zu den Sehenswürdigkeiten hatte. So war es für mich insgesamt ein Ereignis, das ich zur gegebenen Zeit durchaus wieder gestalten würde. Wenn auch in der Zukunft sich Mitglieder überregional vernetzen, sollte es keine Schwierigkeiten geben, zur Zufriedenheit aller, unsere Haupttreffen entspannt und sicher vorzubereiten.*

Thomas Walter

Vom 1. bis 4. Oktober 2020 nahmen 46 Rolls-Royce und Bentley-Fahrzeuge mit ihren insgesamt 92 angemeldeten Insassen aus ganz Deutschland und der Schweiz am Herbsttreffen des RREC teil und konnten so – dank einiger glücklicher Umstände – gemeinsam ein schönes Erlebnis genießen, das allen in Erinnerung bleiben sollte. Das Timing – keiner konnte es bei Festlegung des Datums über ein Jahr zuvor ahnen – war perfekt, denn schon eine Woche später hätte so mancher Teilnehmer die Anreise gescheut. So fanden nach entbehrensreichen Monaten der Clubabstinenz außergewöhnlich viele Enthusiasten ihren Weg nach Leipzig, zumal das Frühjahrstreffen in Sylt wegen Corona leider ausfallen musste. Corona zum Trotz: Ein Zeitfenster zwischen Lockdowns schuf die Gelegenheit zum Auftanken enthusiastischer Freude! In der Hoffnung, dass uns im kommenden Mai 2021, ähnliches gelingen möge.

**E**hrlich gesagt, als ich vom Vorstand vor über 1 ½ Jahren darauf angesprochen wurde, ob wir nicht in Leipzig mal wieder eines unserer Haupttreffen veranstalten sollten, war ich mir zunächst unsicher, ob ich die Verantwortung dafür übernehmen sollte. Gerade mal erst seit 2016 dabei und daher auch kein alter RREC-Hase: Who know's? Aber Zuspruch aus der Berliner Sektion (die mich so wohlwollend auch schon zuvor adoptiert hatte) und aus dem privaten Umfeld machten mich zuversichtlich, es zu stemmen. Galt es doch ein Programm so zu gestalten, das dem Anspruch der Enthusiasten genügen und keine Langeweile verbreiten sollte. So wuchsen sehr schnell die Ideen, die weitestgehend auch umgesetzt werden konnten. Zwischen Entschluss und Durchführung kam plötzlich Corona ins Spiel, aber ich war optimistisch zum geplanten Zeitpunkt trotzdem zum Ziel zu gelangen. Entgegen allen Erwartungen meldeten sich verhältnismäßig viele Teilnehmer an. 4 weitere angekündigte Autos mussten u.a. wegen Krankheit oder zu hoch eingeschätztem Risiko leider nachträglich wieder absagen, wir wären sonst runde 50 Autos gewesen. Und vor allem: War 14 Tage zuvor noch Dauerregen angesagt, änderte sich das angesagte Wetter, wie die Meinung von Politikern, nur diesmal zu unseren Gunsten. Wir hatten schließlich angenehme Wärme und viel Sonnenschein!



Mädler Passage zu Auerbachs Keller

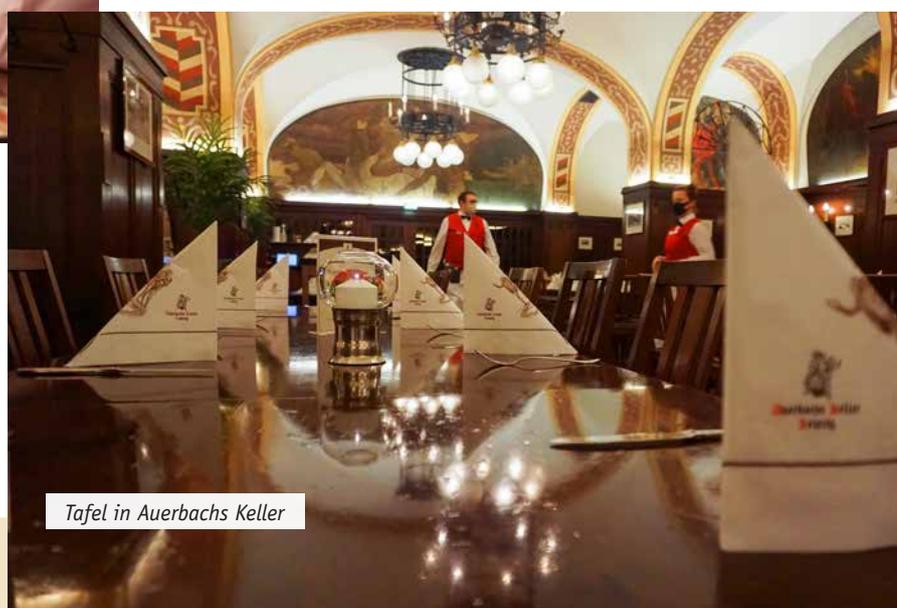
## Prolog:

Damit die Stadt Leipzig auch besser kennengelernt und präsentiert werden konnte, erwies es sich als sehr schnell unverzichtbar, einen Prolog für das Treffen anzubieten. Damit beschränkte sich das Treffen nicht auf ein Wochenende mit nur zwei Übernachtungen, sondern es gab die Option schon einen Tag früher teilzunehmen. So wurde bereits zur Anreise für den Donnerstag den 1. Oktober zum Abendessen eingeladen, dem auch – entgegen vorherigen Erwartungen – 80 % der Teilnehmer sehr zahlreich nachkamen. Wir trafen uns mit ca. 80 Gästen vorschriftsgemäß an 8 Tischen im altherwürdigen Auerbachs Keller in der berühmten Mädler Passage direkt neben dem Alten Rathaus in der Leipziger Altstadt. Hatte doch dort sich schon Johann Wolfgang von Goethe für seinen Faust inspirieren lassen. Und der Pleitier und Baulöwe Dr. Jürgen Schneider setzte sich vor seinem Bankrott 1992 noch in den Wandgemälden als Mephisto ein Denkmal. Typisch sächsische und überregionale Gerichte konnte jeder nach seiner Wahl im rustikalen Ambiente genießen.



Beste Stimmung v.l.n.r. Friedhelm Perz, Henriette Bär, Petra und Helmut Eichhorn

Eingang zu Auerbachs Keller



Tafel in Auerbachs Keller



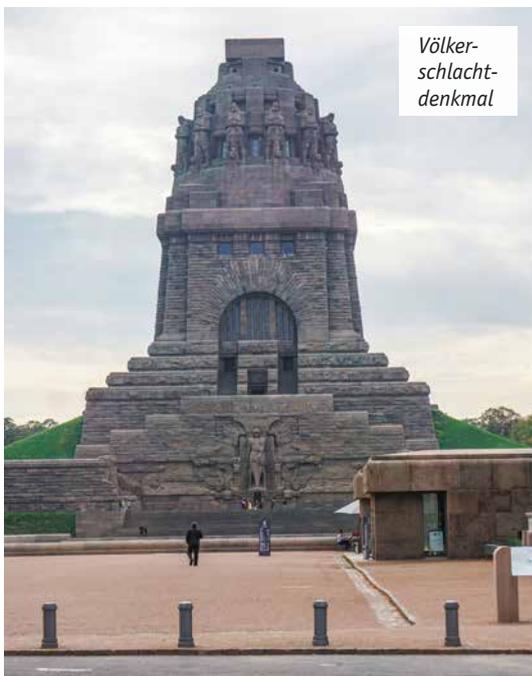
Auf gehts zur Stadtrundfahrt

## Atlanta-Hotel

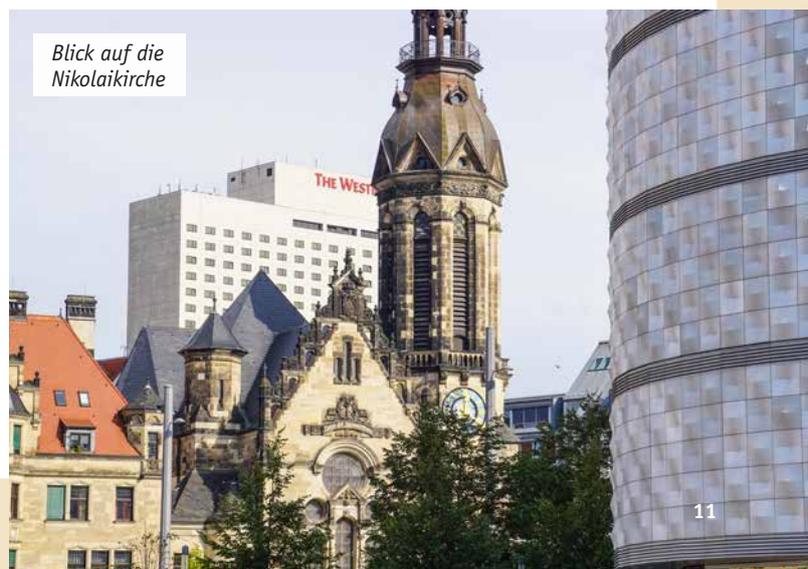
Zuvor hatten die meisten Teilnehmer schon im 4-Sterne Hotel Atlanta 300 m vor der Stadtgrenze in Wachau und unweit vom Leipziger „Knast“ eingeeckelt. Zusammen mit Antje Roll hatten wir für jeden Teilnehmer einen mit RREC-Emblem bedruckten Beutel mit den Teilnehmerunterlagen und 3 Rotkäppchen-Piccolos vorbereitet, mit denen alle Teilnehmer begrüßt wurden. Das Hotel hatte den Vorzug, dass ein großzügig gestalteter überdachter und beleuchteter Parkplatz mit direktem Zugang zum Hotelfoyer optimale Beherbergung unserer Fahrzeuge garantierte, was mit der Bewachung durch einen professionellen Muskelmann abgerundet wurde. Auch wenn die Zimmer nicht mit den Luxushotels in Baden – Baden zu vergleichen waren, kulinarisch hatte das Hotel ein sehr gutes Angebot und der Service war zuvorkommend und freundlich. Das Preis-Leistungsverhältnis war somit sehr gut und für die Zwecke unseres Treffens bestens geeignet!

## Stadtrundfahrt und Cityrundgang

Am Freitag, ließen wir unsere Fahrzeuge ganztägig ausruhen. Es erwartete uns morgens vor dem Hotel ein englischer Doppeldeckerbus zur einstündigen Stadtrundfahrt, der auch voll besetzt wurde. Eine professionelle Stadtführerin begleitete uns und gab eindrucksvoll Einblicke in die Bedeutung wichtiger Sehenswürdigkeiten und städtischer Geschichte. So ging es zunächst vorbei am Völkerschlachtdenkmal, einem weithin bekannten Wahrzeichen von Leipzig. 100 Jahre nach der Schlacht zwischen Napoleon und den deutschen und internationalen Befreiungsarmeen, fand im wilhelminischen Zeitgeist kurz vor Ausbruch des 1. Weltkrieges im Jahre 1913 die Einweihung statt. Weiter ging es durch das Musikviertel, wo einst das im zweiten Weltkrieg zerstörte alte Gewandhaus stand, und diesen volkstümlichen Namen inoffiziell erhielt, weil die Straßen nach berühmten Komponisten benannt wurden. Gehört es doch heute zu der teuersten und beliebtesten Wohngegend in Leipzig gerade wegen seinen prächtigen Gründerzeithäusern und Villen. Auch das Reichsgericht hat dort seinen Standort, wie auch die teilweise wiederaufgebaute Universitätsbibliothek mit seinen unbezahlbaren bibliophilen Schätzen.



Völkerschlachtdenkmal



Blick auf die Nikolaikirche



*Bach-Denkmal vor der Thomaskirche*



*Waldstraßenviertel in Leipzig*

Weiter ging es zu dem ebenso beliebten Waldstraßenviertel, in dessen nach 1880 entstandenen Häusern auch schon berühmte Persönlichkeiten wohnten. Noch kurz ein Schwenk zum barocken Gohliser Schlösschen, einst ein Zentrum geistigen Austausches und heute noch ein beliebter Ort kultureller Veranstaltungen. Die Busfahrt endete an der Thomaskirche und der Stasiecke, wo sich unsere Teilnehmer wegen Corona in zwei Gruppen aufteilen und abwechseln mussten.



*Interessiert wird die Führung im Stasi Museum verfolgt*

Johann Sebastian Bach und der Thomanerchor prägten die Thomaskirche in der allgemeinen Wahrnehmung, so befindet sich auch Bach's Grab in der Kirche. Neuere Geschichte bot hingegen die „runde Stasiecke“, dem Ort, wo einst zu DDR-Zeiten die Bezirksverwaltung des Ministeriums für Staatssicherheit seinen Stützpunkt hatte und die vom Volk in der friedlichen Revolution von 1989 gestürmt wurde. Die Dauerausstellung in den Räumen gab uns eindrucksvoll Erläuterungen und Einblick in die menschenverachtende und repressive Machtausübung des sozialistischen Regimes der DDR. Das gab auch Anlass zum kritischen Nachdenken und zur Bezugnahme zu Problemen unserer heutigen bewegten Zeit, wo es auch Gefahren für unsere freiheitliche Grundordnung abzuwehren gilt.



*Claudia Niesen-Thuss und Luise Bergsch*

Nach so viel Input ging es zum nahegelegenen Barthels Hof zum vorbestellten Mittagessen mit Zander oder Sauerbraten, wo wir uns vom Stehen und Laufen alle wieder in gut 1 ½ Stunden erholen konnten.



*Auch Gudrun Wenzel folgt gespannt den Erläuterungen*



*Mussten leider draußen warten Wolfgang Lachermund mit Amico*

Ein paar Ecken weiter besuchten wir sodann das Alte Rathaus am Marktplatz, wo einst auch Napoleon seine Truppen aufmarschieren ließ. Gemäß einem historischen Kupferstich stand Napoleon am Fenster der heutigen Fielmann-Filiale mit Blick auf seine Truppen. Das alte Rathaus mit seinem holzgetäfelten Ratssaal ist heute ein Museum. Gemälde von Lucas Cranach dem Älteren und des Jüngeren und deren Umfeld im 16. Jahrhundert sind zu bewundern, ebenso wie u.a. Stadtinsignien und städtische Urkunden früherer Jahrhunderte. Im 2. Obergeschoß



Karl Brinkmann und Heinz Dreps in der Nikolaikirche



Marktplatz und Altes Rathaus



Fußläufige Stadtführung – hier vor der alten Handelsbörse

befand sich eine bemerkenswerte Ausstellung mit u.a. Film- und Bilddokumenten zum Niedergang Leipzigs gegen Ende des zweiten Weltkrieges und dessen Entwicklung unter dem sozialistischen Regime. Danach noch ein kurzer Fußmarsch und wir erreichten die auf das Mittelalter zurückgehende Nikolaikirche, die in der DDR auch Ausgangspunkt der gewaltfreien Montagsdemonstrationen war und 1989 zum Wunder des gewaltfreien Zusammenbruchs der DDR und somit zur Wiedervereinigung führte.

Damit war gegen 16.00 Uhr das Besichtigungsprogramm beendet und jeder musste auf eigene Faust den Weg ins 10 km entfernte Hotel zurückfinden, zumal zwischendurch auch so mancher erwartungsgemäß noch eigene Wege eingeschlagen hatte. Gleichwohl blieb vereinzelt die Frage nicht aus, wo denn nun der (nicht vorgesehene) Bus zur Rückfahrt zum Hotel bereit stünde. Wer (das Programm) lesen konnte, war jedoch im Vorteil!

## Mitgliederversammlung

Pünktlich um 18.00 Uhr fand dann auch unsere alljährliche Mitgliederversammlung statt. Zwischenzeitlich waren auch die weiteren, nicht am Prolog beteiligten, aber für das Haupttreffen angemeldeten Teilnehmer, eingetroffen. Ebenso erschienen auch 3 weitere nicht für das Haupttreffen angemeldete Mitglieder. Hauptgesprächspunkt war die bevorstehende Wahl des Direktoriums in UK und die Positionierung der europäischen Sektionen. Bekanntlich ging die Wahl im Sinne der meisten

Kontinentalmitglieder befriedigend aus. Dank auch an das besondere Engagement unseres Schweizer Chairmans, Herrn Prof. Dr. Bihn, der uns auch über das Wochenende aktiv begleitete.

## Champagner und Buffet

Der Abend stellte den Beginn eines dreitägigen Champagner-Genusses dar. In Opposition zu den schon dreimal in Schwerin erlebten Moet-Vorlieben der Familie Irene Wiens/Arndt-Peter Reinhard legte ich Wert auf den lieblicheren und schwereren Veuve-Clicquot, den ich mir allerdings samt 150 Gläsern vorratsgemäß in Mengen trotzdem von Irene liefern lies. Sie ließ es sich jedoch nicht nehmen, dennoch demonstrativ ihre eigene Moet-Magnumflasche zu konsumieren und so manchen daran teilhaben zu lassen. Nach meiner Wahrnehmung wurde diese Flasche aber nicht leer. So beschränkte sich an diesem Freitag der Konsum auf 30 Veuve-Clicquot – Flaschen, was aber an der zeitlich von mir verordneten Limitierung lag, denn es war ja nur ein Champagner-Empfang vorgesehen. Nach dieser Stärkung ging es an das reichhaltige und abwechslungsreiche Buffet, das für jeden das passende Mahl bereit hielt. Wegen Coronavorschriften konnten wir nicht, wie gewohnt, alle in Hörweite sitzen, sondern mussten uns über das ganze Restaurant verteilen, sodass es auch keine Ansprache an dieser Stelle geben konnte.

Zwischendurch konnten wir auch noch ein beschwingtes „Happy Birthday“ für Gudrun Wenzel singen.

Champagnerempfang am Freitagabend

Und wie so oft wurde auch noch zu später Stunde die Hotelbar bemüht, trotz Kenntnis frühen Aufbrechens am Samstag.



Oliver O'Keefe und Dr. Andreas Lingenfeller sind guter Laune beim Abendessen am Freitag



## Der wichtigste Tag: Ausritt am Samstag, dem Nationalfeiertag 3. Oktober



*Prof. Dr. Jürg Bihn war  
aus der Schweiz angereist*

Für den Samstag war mit dem Ziel der Ankunft gegen 11.00 Uhr auf Schloss Neuenburg bei Freyburg an der Unstrut schon für 8.15 Uhr zum Abmarsch geblasen worden. Die Strecke sollte uns über das sächsische Markkleeberg, Großdeuben, an Zwenkau vorbei über die Dörfer hinweg in das Sachsen-Anhaltinische Weißenfels und Freyburg an der Unstrut führen. Dabei hatte ich schon kalkuliert, dass der eine oder andere sich etwas verspäten möge und ich hatte mir Sorgen gemacht, wie es mit bald 50 Fahrzeugen möglich sein wird, die gut 70 km in 2 Stunden zu bewältigen, zumal Aus- und Einparken gemäß Clubmerkblatt viel Zeit verschlingen sollte. Selbst auf den letzten Drücker erst startklar geworden, war ich überrascht, wie eifrig viele schon überpünktlich ihre Motoren anlaufen ließen und sich schon vor mir positioniert hatten. Alles sehr vorbildlich und diszipliniert! Hatte ich doch schon vorher auf Treffen anderes gesehen. Vielleicht hatte aber auch meine eindrückliche Ansprache in der die Teilnehmer vorbereitenden E-Mail dazu beigetragen? Nur einer, den ich hier nicht namentlich erwähnen möchte, hatte wohl die Äuglein erst zu dem Zeitpunkt in



seinem Kämmerlein aufgemacht, als alle schon am Start waren. Vermutlich hat der ihm am Vorabend so genüsslich erscheinene Champagner schöne Träume gebracht, die ein früheres Aufwachen doch zu unangenehm erscheinen ließen. Trotzdem war die Mehrzahl startklar und es ging dann auch unter dem Druck der besonders Eifrigen sehr zügig los. Ich war die Strecke schon ca. 8 mal vorher gefahren und glaubte diese auch so beschrieben zu haben, dass ein selbstständiges Fahren für jedermann damit ermöglicht wurde. Trotzdem war ich an einer Stelle, in der Aufregung nicht eine falsche Abbiegung zu nehmen, nach ca. 30 km zum Stehen gekommen, wo mich die unmittelbar hinter mir her fahrenden Teilnehmer aber belehrten, dass es gemäß Road Book doch die richtige Abzweigung war. Wie peinlich, sich zu verfahren und die Hammelherde fährt hinter einem her. Umso erfreulicher festzustellen, dass da sehr gewissenhafte und aufmerksame Teilnehmer am Start sind. Da erfuhr ich auch, dass Heinz Dreps, mit seinem Phantom I Startschwierigkeiten hatte und 10 Automobile solidarisch noch am Hotel verblieben seien. Nun waren wir aber sehr gut in der Zeit und die ganze Strecke sollte in 1 ½ Stunden gut zu bewältigen sein. Zugleich erfuhr ich auch, dass das von mir eingesetzte Vorauskommando recht spät unterwegs war und es galt zu vermeiden, dass unsere heterogene Kolonne vor dem Vorauskommando ankommen sollte. So entschloss ich mich bei km 46,5 in dem kleinen Ort Borau das Teilnehmerfeld zum Stehen zu bringen, genau dort, wo auch ein teurer Blitzer zum abkassieren bereit steht. Zunächst wunderten sich die Fahrer und ich beeilte mich zur Erheiterung aller zu erklären, dass wir zu früh seien. Gleichwohl doch jeder – so auch ich – gerne eine halbe Stunde länger geschlafen

hätte. Der Enthusiasmus macht aber auch aus dieser Situation heraus eine Tugend: Kurzerhand wurden Champagnergläser aus den Fahrzeugen geholt und man prostete sich fröhlich gegenseitig zu. Und die Zaungäste an den Fenstern der Häuser schauten interessiert zu. Dieses Intermezzo wurde schließlich nach einer halben Stunde beendet und es ging zügig weiter, nachdem die beruhigende Meldung kam, dass das Vorauskommando vor uns nun doch ankommen würde. Auch die Startschwierigkeiten unseres ältesten Teilnehmerfahrzeuges seien zwischenzeitlich behoben. Es lief letztlich alles nach Zeitplan.



## Schloss Neuenburg/Freyburg an der Unstrut

So erreichten wir schließlich eine halbe Stunde vor 11.00 Uhr in der Spitze Schloss Neuenburg. Dieses wurde im Hochmittelalter gegründet und war eine der größten Burgen ihrer Zeit und diente den Ludowingern, den Markgrafen von Meissen und Wettinern als Residenz. So gibt es viele Bezüge zur wechselnden Geschichte Kursachsens. Uhrenmuseum und





Geselliges Treiben im Innenhof



Während des Aufenthaltes im Schloss Neuenburg gab es genug Zeit zum Fachsimpeln. v.l.n.r. Peter Graf v. Brühl, Ralf Lossak und Jens Meggeneder



Beraten sich beim Ausfüllen der Pokalstimmzettel – Oliver O'Keefe und Dr. Andreas Lingenfeller

Weinmuseum waren neben den Sälen des Schlosses auch zu besichtigen.

Wir hatten exklusiv das Recht erhalten, alle unsere Fahrzeuge in dem Schlosshof einzuparken und dort auch teilweise auf Rasenflächen abzustellen. Glücklicherweise fanden wir – entgegen vorherigen Befürchtungen – alle gut Platz und auch die Rasenfläche wurde nicht besonders beschädigt. Nach und nach trafen auch unsere Nachzügler ein und die Vorkriegsautos bekamen einen besonderen Platz an bester Stelle zugewiesen. Da es keine Generalprobe hinsichtlich des Einparkens gab, hatte wir uns

gegenseitig dabei geholfen. Wegen des schönen Wetters waren auch zahlreiche andere Schlossbesucher vor Ort, die sich neben dem Regionalfernsehen (siehe hierzu <https://youtu.be/G2rqj3gCmi0>) auch an den Fahrzeugen nicht sattsehen konnten. Während der Ausstellung und Besichtigung des Schlosses stellte sich heraus, dass die für 47 Fahrzeuge reservierte Parkfläche vor dem 400 Meter entfernten Hotel und Restaurant zu klein war und wir mussten kurzerhand mit der Schlossleitung vereinbaren, den Schloßhof zwei Stunden länger zu belagern. Nur ein paar Autos fuhren dann zum Mittagessen die 400 Meter weiter, während die meisten Teilnehmer schließlich zu Fuß den Weg zum Restaurant und zurück fanden. Dort empfing uns der Bürgermeister von Freyburg, Udo Mänicke, mit der Weinprinzessin Antonia. Gemeinsam konnten wir wegen des schönen Wetters unser Mittagsbuffet auf der Terrasse des Hotel Edelacker genießen, das kulinarisch seinem Namen alle Ehre machte. Der Blick ins Tal samt seiner Weinlandschaft und die interessanten Erläuterungen des Bürgermeisters und der Prinzessin waren ein weiteres Highlight unseres Treffens.



## Rathaus und Schloss Lützen

Nach fast zweistündigem Aufenthalt auf der Terrasse des Hotels Edelacker ging es 24 km weiter über die Dörfer und die A38 nach Lützen, was auch zum sachsen-anhaltinischen Burgenlandkreis



Wer passt hier auf wen auf?



Phantom-Power – li. Phantom II Sedan de Ville von Brewster v. Dr. Axel Zogbaum, re. Phantom II von Hans Wenzel



Park-Puzzle

gehörte. Anlaufpunkt waren die mit Sondernutzungserlaubnis reservierten Parkflächen vor und um das Rathaus, welches im 19. Jahrhundert erbaut wurde und wo an der Fassade die überlebensgroße Statue des bei Lützen gefallenen Schweden-Königs Gustav-Adolf prangt. Dieser fiel im 30-jährigen Krieg in der Schlacht bei Lützen. Uns empfing der frühere Bürgermeister von Lützen und die Leiterin des Schlossmuseums und sie gaben uns Einblicke in die wechselvolle Geschichte von Lützen, was auch durch die napoleonische Schlacht mit den Alliierten Berühmtheit erhielt. Außerplanmäßig konnten wir auch noch das Schlossmuseum betreten und konnten uns schließlich für die herzliche Begrüßung und Einweisung bedanken.



Mittagsessen auf der Hotelterrasse des Hotels Edelacker ...



... mit Weinkönigin

## Galaabend

Nach der Rückkehr über die A38 im Hotel Atlanta bereiteten sich alle auf den Galaabend vor und es ging wie immer festlich zu. Obligatorisch folgte der Champagnerempfang, auch wenn nicht ganz so viel konsumiert wurde wie am Tag zuvor. Eine Violine begleitete uns mit bekannten Klängen. Unser Chairman, Dr. Klaus Konopizky, wurde im Hinblick auf unsere Zusammenkunft nicht müde mehrfach zu erklären, dass das keine (wegen Corona verbotene) Feier sei (zur Erinnerung: Es war der 45-jährige Geburtstag unserer deutschen Sektion), sondern nur eine kulinarische Zusammenkunft mit Hintergrundmusik. Immerhin saßen wir auch hier alle artig nur verteilt an runden 8er Tischen. Höchstes Lob für die Küche teilte Heinz Dreps aus sachverständiger Sicht aus und leierte aus mir noch ein besonderes Trinkgeld für die Küche heraus, was nach Ansicht aller

wohl auch gerechtfertigt war. Es hat geschmeckt! Wie ich schon vor 15 Jahren feststellte: Dieses Hotel bietet kulinarisch seinen Gästen vorzügliches Essen. Und unser Buffet war abwechslungsreich und verdächtig die Waage zu sprengen.

Nach der Violine baute sich der kubanische DJ Yuri auf und setzte den musikalischen Hintergrund fort. Der Rhythmus ging in Latinoklänge über und es erschien ein brasilianisches Trio aus einem Mann und zwei Damen, die in buntgeschmückten Kostümen z.T. akrobatische Tänze präsentierten. Dazwischen gab es die Ehrungen und Preisverleihungen.

**Hans Koch** erhielt den Preis für den besten **Vorkriegs Bentley**, **Rolf Kuhnke** für den besten **Nachkriegs Bentley**, **Peter Müller** für den besten **Vorkriegs Rolls-Royce** und **Marc-Alexander Wünsche** für den besten **Nachkriegs Rolls-Royce**. Die **Gentlemens Trophy** ging an **Peter Müller** und die **Ladies Trophy** an **Marc-Alexander Wünsche**. Zuvor wurden aber **Michael Ebinger** und **Karl Brinkmann** wegen ihrer nun **45-jährigen Tätigkeit im Club als Gründungsmitglieder** gewürdigt, die uns auch noch ihre Erinnerungen schilderten.

Nach diesem obligatorischen Teil des Galaabends kam es zu einer zweiten Vorstellung unseres brasilianischen Trios, das immer mehr dem anwesenden Publikum einheizte. Ein kleinerer Teil hatte sich zwar schon an die Hotelbar abgesetzt, aber die meisten der Anwesenden hielt es schließlich nicht mehr auf den Stühlen. Die Beine und Hüften fingen an zu zucken und diverse Lebensgeister erwachten aus ihrem Dornröschenschlaf und brachten ungeahnte längst totgeglaubte Energien zu Tage. In diesem Ausmaß hätte ich es nicht für möglich gehalten. Auch wenn so mancher Teilnehmer es auch vorzog, sich diskret im Hintergrund aufzuhalten, hatte ich den Eindruck, dass niemand diese Performance bereute.

Zum Wohl, auf ein schönes Galadinner



Basilianisches Feuer



Petra und Helmut Eichhorn

Dagmar Stiller  
und Oliver Arend



Walli und Alexander Groenewold  
mit Secretary Antje Zogbaum



Karl-Friedrich Kirchhoff  
und Jochen Scharf

Coco Rook und  
Dr. Uwe Petersen



Jens Meggeneder und Prof. Dr. Jürg  
Bihn, Chairman der Schweizer Sektion



Sabine und Wilfred Hegger



Dr. Dagmar Lindenau-Czempiel und Winfried Czempiel



Luise und Rudolf Bergsch



Ein Wiesn Herz und den Veranstalterpokal  
für den Organisator Dr. Thomas Walter, über-  
reicht vom Chairman Dr. Klaus Konopizky  
und Deputy-Chairman Hasso März



Aufstellung vor dem Bundesverwaltungsgericht

## Sonntag und Ausklang

Nach dieser – teilweise etwas verkürzten – Nacht, war Auschecken im Hotel angesagt und die ersten Teilnehmer verabschiedeten sich nach dem Frühstück. Aber immer noch gut 40 Fahrzeuge nahmen an unserem sonntäglichen Programm teil. Es ging zum Reichsgericht (heute Bundesverwaltungsgericht) in der Leipziger Innenstadt. Leider hatte die zu Jahresbeginn zugesagte Besichtigung im Inneren des Gebäudes samt den präsidialen Amtsräumen wegen Corona nicht stattfinden dürfen. Aber wir hatten die Sondererlaubnis unmittelbar auf dem Vorplatz mit unseren Fahrzeugen vorfahren zu dürfen. Unsere Stadtführerin vom Freitag gab uns auch hier

wieder Erläuterungen zur Geschichte des Reichsgerichtes. Hatte doch dort das BGB in seinen Anfängen wichtige höchstrichterliche Impulse erhalten, erwies es sich jedoch in der NS-Zeit als unsäglicher Ort der Rechtsbeugung und willfähriges Werkzeug der damaligen faschistischen Diktatur. Noch am Abend erreichte mich überraschend eine E-Mail eines begeisterten und nur 12 Jahre (!) alten Fans, der von unserem Auf- und Abmarsch am Reichsgericht einen 15minütigen Film bei Youtube ([https://www.youtube.com/watch?v=FRvKx4o\\_9nU](https://www.youtube.com/watch?v=FRvKx4o_9nU)) hinterlegte. Das wird unser künftiger Club-Nachwuchs!



Abfahrt zum Augustusplatz – Gudrun und Heinz Wenzel



Aufstellung vor dem Opernhaus

Bei schönem Sonnenschein und jeder Menge Bilder und Videos ging es 1 km weiter zum Augustusplatz zwischen der Oper und dem neuen Gewandhaus. Um den Brunnen herum hatten wir auch dort mit Sondergenehmigung Aufstellung nehmen können, was noch zu Jahresbeginn abgelehnt worden war, weil das Lichterfest anlässlich 30 Jahre deutscher Einheit dem entgegenstand. Da das aber wegen Corona abgesagt war, hatten wir dann doch das Privileg erhalten, uns dort prominent aufhalten zu können. Corona sei Dank!

Nach dortigen Erläuterungen durch unsere Stadtführerin, Gesprächen mit Schaulustigen usw. gingen wir zu dem Cityhochhaus gleich nebenan, um in 120 Meter Höhe im Panoramarestaurant unser Mittagbuffet zu konsumieren. Schließlich verabschiedeten sich ein paar weitere Teilnehmer und traten die Heimreise an.

Jedoch etwas mehr als die Hälfte aller ursprünglich angemeldeten Teilnehmer hatten noch keine Lust sich zu verabschieden und folgten meiner Einladung in meine Villa aus dem Jahre 1870 am Rande des Waldstraßenviertel, direkt neben Zoo und dem Beginn der Auenwälder, sich zum dritten Champagnerempfang zu begeben und den letzten Hunger mit diversen Streuselkuchen zu stillen. Dazu hatte der Nachbarigentümer auch noch seine Parkflächen zur Verfügung gestellt. Bei immer noch währendem Sonnenschein ließ man sich auf der Terrasse nochmals die Sonne auf die Nase scheinen, bis schließlich am Nachmittag nach und nach sich unsere Freunde auf den Heimweg machten.

Abschließend möchte ich noch allen Interessierten den Film unseres 19-jährigen Filmteams ans Herz legen, die mit viel Liebe und Kreativität Schwerpunkte unseres Treffens und unser Clubleben aufzeigte (<https://www.youtube.com/watch?v=9ACT6oGN0ig&t=23s>). Und bemerkenswert ist, dass es keine Pannen gab und alle Fahrzeuge technisch durchhielten. Nur Jens Meggeneder hatte einen Zwischenfall, da ihn ein Transporter kurz vor Schloss Neuenburg schuldhaft küsste, dafür durfte zwischenzeitlich auch die gegnerische Versicherung ihren Obolus entrichten.

*Text: Dr. Thomas Walter*

*Fotos: Justus Krapf und Dr. Thomas Walter*



Mittagessen mit Aussicht im City Hochhaus

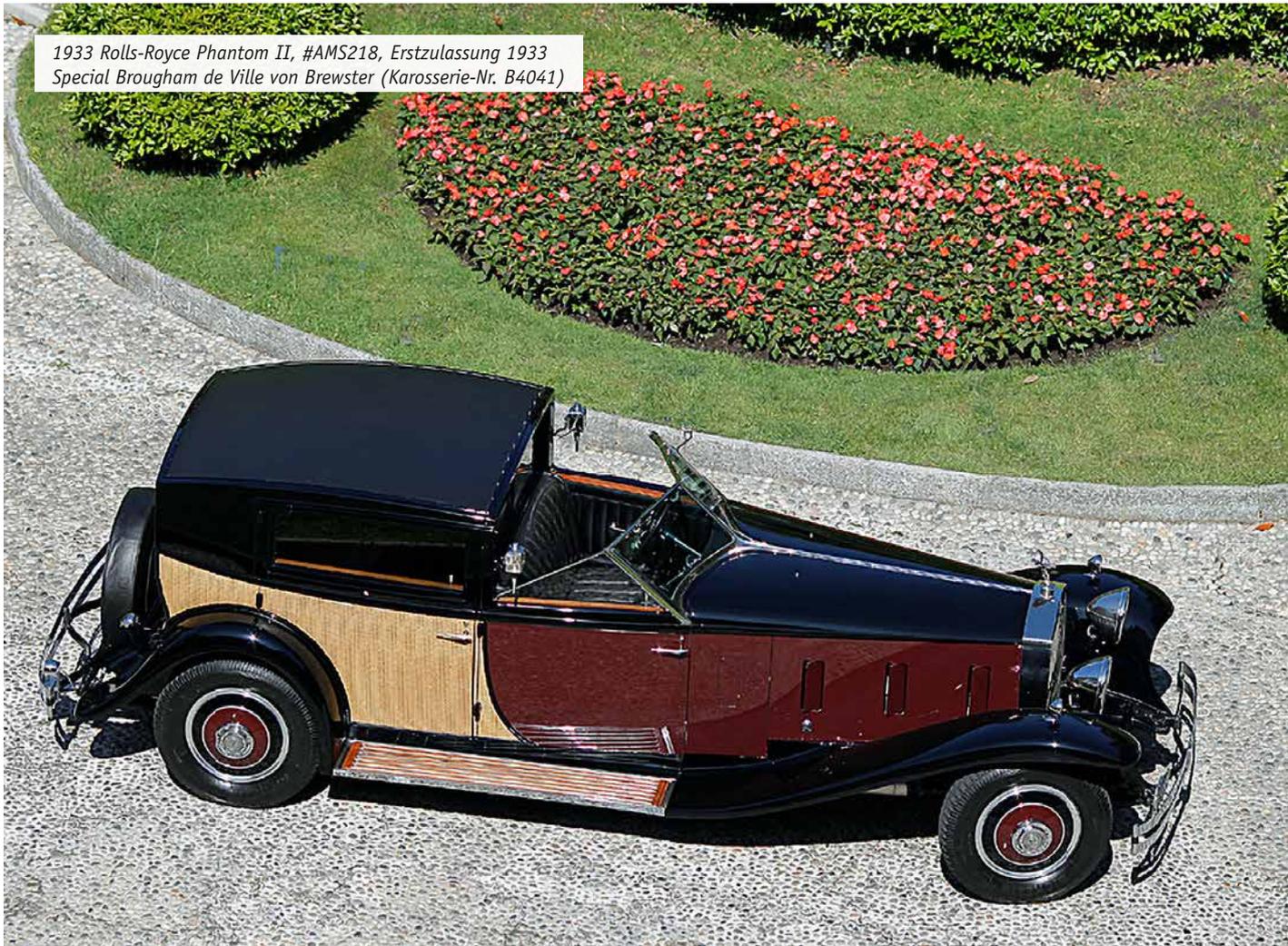


Ausklang in der Villa von Dr. Thomas Walter ...



... bei Champagner und Kuchen

1933 Rolls-Royce Phantom II, #AMS218, Erstzulassung 1933  
Special Brougham de Ville von Brewster (Karosserie-Nr. B4041)

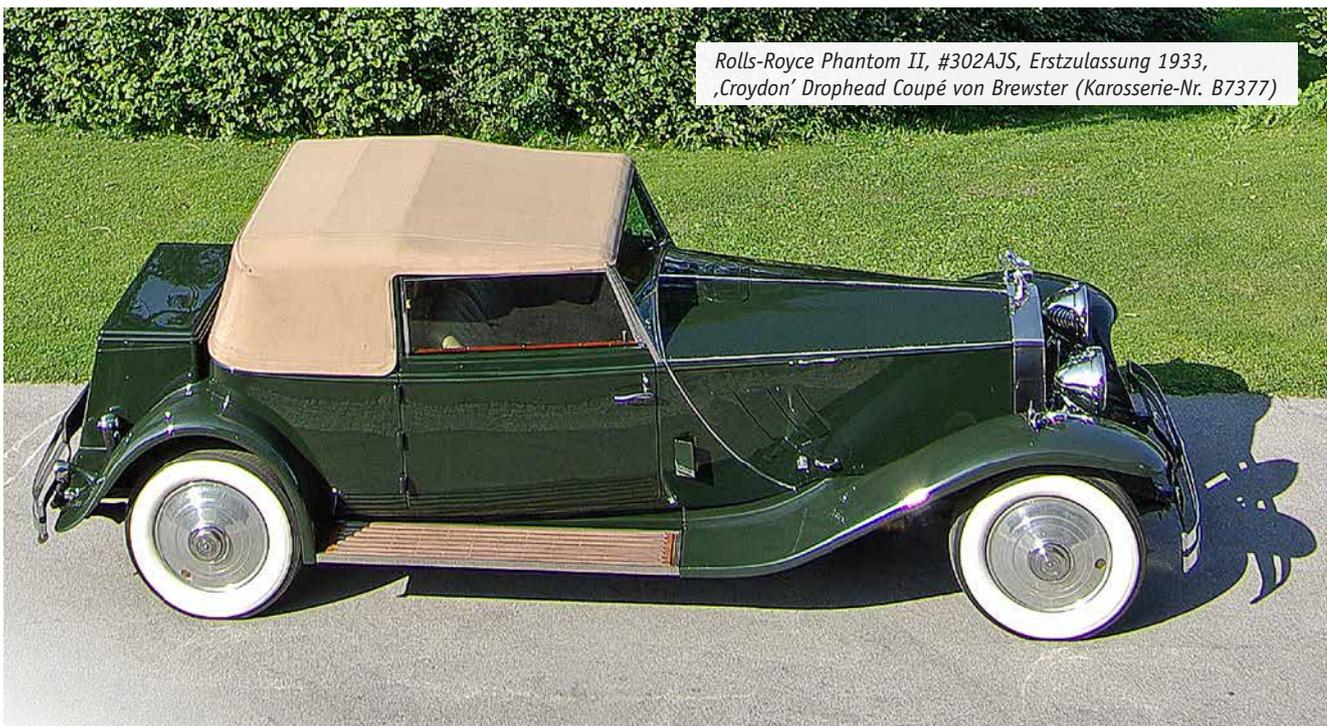


Coachbuilder BREWSTER, New York, USA

“You're the top!  
You're a Ritz hot toddy.  
You're the top!  
You're a Brewster body.”



Die beiden Zeilen stammen aus dem Schlager „*You're the Top*“, komponiert im Jahr 1934 vom amerikanischen Songwriter Cole Porter (geboren 1891, verstorben 1964). Er gehörte in der Vorkriegszeit zu den erfolgreichsten seiner Zunft in den USA. Cole Porter war selber Besitzer eines Rolls-Royce mit Karosserie von Brewster. Bei den von Cole Porter verfassten Texten ist vor allem auffällig, dass sie wie ein Schlaglicht ausleuchteten, was in den 1930ern als beeindruckend edel, exzentrisch glamourös und atemberaubend hochpreisig angesehen wurde. So erklärt sich die Erwähnung des für seine noblen Kaleschen bekannten Karosseriebauers Brewster in der Version für sein Musical „*Anything Goes*“, das zu einem Erfolgsstück wurde. Der New Yorker Karosseriebau-Betrieb Brewster war einige Jahre zuvor aufgekauft worden von Rolls-Royce of America, Inc.



Rolls-Royce Phantom II, #302AJS, Erstzulassung 1933, „Croydon“ Drophead Coupé von Brewster (Karosserie-Nr. B7377)



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

**M**  
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



Rolls-Royce Phantom II, #AJS250, Erstzulassung 1934,  
'Newport' Town Car von Brewster (Karosserie-Nr. B7356)



Der Schlager „*You're the Top*“ wurde ungemein populär und es gibt unterschiedliche Text-Varianten (außerdem in großer Zahl Parodien). Im Rückblick wären Überlegungen reine Spekulation, ob Cole Porter mehr oder weniger simultan Versionen mit abweichenden Textzeilen verfasst hat oder über die Zeit neue Formen hat einfließen lassen; die Phrase zu Brewster findet sich nicht in jeder Textvariante. Eine der Ausführungen schaffte es in einem Arrangement des Bandleaders Paul Whiteman für das Label ‚Victor‘ auf dem damaligen Schallplattenmarkt der USA unter die „Top Five“. Über die folgenden Jahrzehnte wurde „*You're the Top*“ zu einem ‚Evergreen‘.

Die ursprüngliche Fassung von „*You're the Top*“ wurde von Ethel Merman und William Glaxton erstmals 1934 bei der Premiere von „*Anything Goes*“ am Broadway vorgetragen. Dem verwöhnten New Yorker Publikum erschloss sich das Lob „*You're a Brewster body*“ sofort.

„*Anything Goes*“ wurde umgehend für eine Filmfassung adaptiert. Zunächst waren Ethel Merman und Bing Crosby in einem Film aus 1936 die Interpreten von „*You're the Top*“ und 1956 folgte ein ‚Re-Make‘ mit Mitzi Gaynor, Bing Crosby sowie Jeanmarie und Donald O'Connor. Cole Porter's hit „*You're the Top*“ ist auch zu hören in „*Night and Day*“ aus dem Jahr 1946 in dem es von Ginny Simms und Cary Grant gesungen wird.

Ab und an amüsiert die Anmerkung, einen Rolls-Royce könne man nur verbessern, wenn eine Spieluhr (selbstredend mit Schweizer Werk) in solcher Weise montiert würde, dass unmittelbar bei Öffnen der Motorhaube „*Land of Hope and Glory*“ erklingt. Bei den hier gezeigten Automobilen böte sich eventuell eine Alternative an?

Text: Klaus-Josef Roßfeldt

Fotos: Ehrhardt, Dr. Seeger und Roßfeldt



Rolls-Royce Phantom II,  
#202AJS, Erstzulassung 1931,  
'Keswick' Town Car von Brewster  
(Karosserie-Nr. B7213)

Bugatti Chiron – von null auf hundert auf null in 4.9 sec.

# Fremdgehen mit 1.500 PS



Als wir im letzten Herbst mit unseren Clubfreunden über die Oldtimermesse Retroclassics in Nürnberg schlenderten, passierte folgendes: fasziniert von einem blauen Bugatti Tipo 35 blieb ich stehen und ließ mich in ein Gespräch mit dem Verkäufer verwickeln, der mir die Schönheiten seines Kunststücks zeigte und erklärte. Ja, ich gebe es zu, ich fing Feuer – eher ein Glosen, nicht einmal ein Strohfeuer, dachte ich als eingefleischter Bentley- und Rolls-Royce-Fahrer. Wie hatte doch Ettore Bugatti die Bentleys seiner Zeit abschätzend genannt: „Die schnellsten Lastautos“



Schloß Molsheim  
bei Colmar, das  
italienisch-deutsch-  
französische Zu-  
hause von Bugatti



8 Liter, 16 Zylinder, 4 Turbos, 1.500 PS



Gekanntes Design in jedem Detail



**D**ennoch: allein die klare Ästhetik des Motorraumes des besichtigten Bugatti Typ 35, verglichen mit denen, in die ich sonst blicke, und die mich eher an Schlangengruben erinnern, machte mich neugierig genug, ein Buch über diese schillernde Marke und ihre Schöpfer zu lesen. Was für eine wechselvolle Geschichte über die charismatischen Charaktere, über Siege und Tragödien, über Großmannssucht und Genialität.

Als ich jetzt im September anlässlich einer Rallye durch den Elsass die Gelegenheit hatte, die Einladung von Bugatti-Chef Stefan Winkelmann und Gregor Piech, dem Enkel von Ferdinand Piech, anzunehmen und das Zuhause von Bugatti in Molsheim kennenzulernen und zu erleben, da war



*Einsteigen zur Testfahrt*

*In der Halle im Hintergrund werden die Autos handgefertigt*



ich Feuer und Flamme. Was für ein Schloss, außen authentisch renoviert, innen entkernt und supermodern. Die Produktionshalle: hell, konzentriert, leise. Nicht alles durften wir sehen, und nichts fotografieren. Aber es wurde deutlich: die modernste Workflow-Infrastruktur sorgt für eine Montage per Hand, weniger als hundert Modelle pro Jahr, auf allerhöchstem Niveau.

Nach etwas Geplauder mit Andie Wallace, dem „fastest man on earth“ und LeMans-Sieger, zum Beispiel worauf man bei 400km/h+ achten sollte, um nicht von der Fahrbahn zu fliegen, kam dann die Probefahrt in einem Chiron: 1500 PS, max. Speed 420 Km/h, Beschleunigung von null auf 200 in 6,1 sec. Ich saß „nur“ auf dem Beifahrersitz, aber das war schon Abenteuer genug: erst Autobahn, dann Landstraße, dann wieder Autobahn. Ich hatte schon früher ein paar Erfahrungen mit Beschleunigung gemacht, aber die waren weit entfernt von dem, was ich jetzt erlebte. Aber noch mehr als das Vorwärtskatapultieren hat mich das Abbremsen beeindruckt.



*Da könnten die Sound-Designer noch etwas lernen*

Mehrfach dachte ich, dass wir zwingend einen Unfall verursachen, aus der Kurve fliegen, eine Abzweigung nicht schaffen können. Doch – ich bin eben nur Amateur, und ein Testfahrer ist nicht umsonst Testfahrer. So kamen wir wohlbehalten wieder am Schloss an, und ich bedauerte zweierlei: erstens, dass es nicht länger gedauert hat, und zweitens, dass ich von der Fahrt kein Video gemacht habe, denn diese atemberaubende Erfahrung, wenn auf einmal die Welt dir entgegenfliegt, ist einmalig.

Weiter ging es dann wieder in meinem Bentley Corniche, Baujahr 77, 225 PS. Slow motion, aber eigentlich auch ganz schön. Sehr schön sogar.

PS: Inzwischen wurde der Bugatti Bolide präsentiert: 1.850 PS, von null auf 200 in 4,36 sec, von null auf 500 in 20,1 sec. Mit dem könnten Sie Ihren Sohn beeindrucken, wenn Sie ihn von der Schule abholen.

*Text: Klaus Konopizky*

*Fotos: Leonard Konopizky [www.konopizkyart.com](http://www.konopizkyart.com)*

*Copyright: The Jewel Events [www.thejewelevents.com](http://www.thejewelevents.com)*



17. – 19. Juli 2020

# Durchs Donauries nach Nördlingen und Maria Brännlein ...



*Eine kleine Ausfahrt zum leckeren Mittagessen im bekannten Gasthaus „Zur Wallfahrt“ führte uns zur Wallfahrtsbasilika Maria Brännlein. Die Farbe grün dominierte die Ausfahrt: Vorne Bentley Azure Mulliner / Illner, gefolgt von Bentley Corniche Two Door Coupé / Konopizky und Rolls-Royce Camargue / Steck.*

Den Gebietsleiter Süd ließ man wissen, dass dieser Süden ja nicht nur aus München und Oberbayern besteht. Vielmehr gibt's ja eine ganze Reihe anderer schöner und besuchenswerter Ziele – ja sogar nördlich des Weißwurstäquators (für Nicht Bayern: imaginäre Grenze bis zu der die Weißwurst verbreitet ist – in etwa die Donaulinie).

**A**uf diese Anregung war schon ein erstes Mal reagiert worden, als wir uns zur Begrüßung des neuen Jahres im Januar 2020 in Wolnzach getroffen haben. Über den Neujahrsempfang RREC Süd und „Die Geschichte vom Lupulin und den Briten“ war in der Märzangabe des Clubmagazins berichtet worden. Bei der Bierverkostung im Hopfenmuseum waren wir guter Dinge und freuten uns auf viele Veranstaltungen und Ausfahrten in 2020. Als nächstes Event hatten wir die Retro Classics in Stuttgart angesteuert, die ja schon ein wenig unter dem Schatten von Corona stand. Auch dort – Ende Februar – ahnte niemand, was dieser Schatten für uns bedeuten würde. Dann war erst einmal Pause!

Endlich – am Fronleichnamstag am 11. Juni – konnten wir uns in einer fröhlichen Runde zu einem Wiedersehen zusammen finden. Allerdings mit Masken, Abstand zwischen den Tischen... Ein Bericht darüber war in der Septemбераusgabe zu finden.

Bei dieser Gelegenheit kam es am späten Nachmittag beim noch anwesenden „harten Kern“ zu einem spontanen Brainstorming hinsichtlich einer möglichst nahen Gelegenheit zum Wiedersehen. Dabei wurden als mögliches Ziel der mittlere Westen von Bayern – also die Gegend von Ansbach, Nördlingen ... und ein geeignetes Wochenende anvisiert. Und wo ein Wille ist, da ist nicht nur ein Weg sondern auch ein passendes Wochenende. Vom 17. – 19. Juli 2020 gab's dann endlich mal wieder eine Ausfahrt.





Auf dem Hofgut Böldleschwaige bei Donauwörth traf sich die erste Runde zum gemütlichen Biergarten-Zusammensein und parkte im Innenhof mit Rolls-Royce Camargue, Bentley Corniche Two Door Coupé, Rolls-Royce Silver Cloud III Radford von 1955 und Bentley Azure Mulliner.



Barbara Konopizky und Jorun Klinger-Illner genossen den Austausch über Nicht-Auto-Themen nach einer Bayerischen Brotzeit.



Rita Müller-Brenner sowie Anni und Matthias Steck genossen das Zusammentreffen in alter Runde.



Gebietsleiter Süd, Prof. Dr. H. Martin Illner amüsierte sich sichtlich mit Bernd Brenner.



Fachgespräche unter Männern: Matthias Steck und Chairman Dr. Klaus Konopizky

## 1. Ziel: Hofgut Böldleschwaige

Das Hofgut Böldleschwaige war einmal ein ganz normaler Bauernhof. Mittlerweile gibt es dort Schwabens größten Biergarten mit rund 500 Sitzplätzen bei Normalbestuhlung. Die zahlreichen Leckereien stammen zum großen Teil von eigenen Feldern und aus eigenen Ställen: Bauernbrot, Leberkäs, Würstl, Braten... Für Kinder gibt's einen Spielplatz und einen Streichelzoo, was zwei Enkel von Rita und Bernd Müller-Brenner ausgiebig nutzten.

Im Biergarten trafen nach und nach vier RR- und B-Paare ein und stärkten sich bei einer ausgiebigen Brotzeit: Illner, Konopizky, Müller-Brenner und Steck. Der „Wirt“ Karl-Philipp Sautter, der den Bauernhof zum leistungsfähigen Gastronomiebetrieb ausgebaut hat, ist der Cousin von Martin Illner. Er stellte uns Wein und Wasser auf den Tisch – und – wir haben es tatsächlich nicht geschafft, den Wein auszutrinken. Schließlich hatten wir ja noch einige Kilometer bis zu unserem nächsten Ziel – Nördlingen – vor uns und die „Schätzchen“ und Schätze sollten ja sicher in der dortigen Tiefgarage bzw. im Hotel ankommen.



*Während die Männer endlich mal wieder zwischen Autofachbegriffen schwelgten, besuchten die Damen den Streichelzoo mit Ziegen, Schafen, Schweinen, Eseln, Hühnern und Kaninchen.*

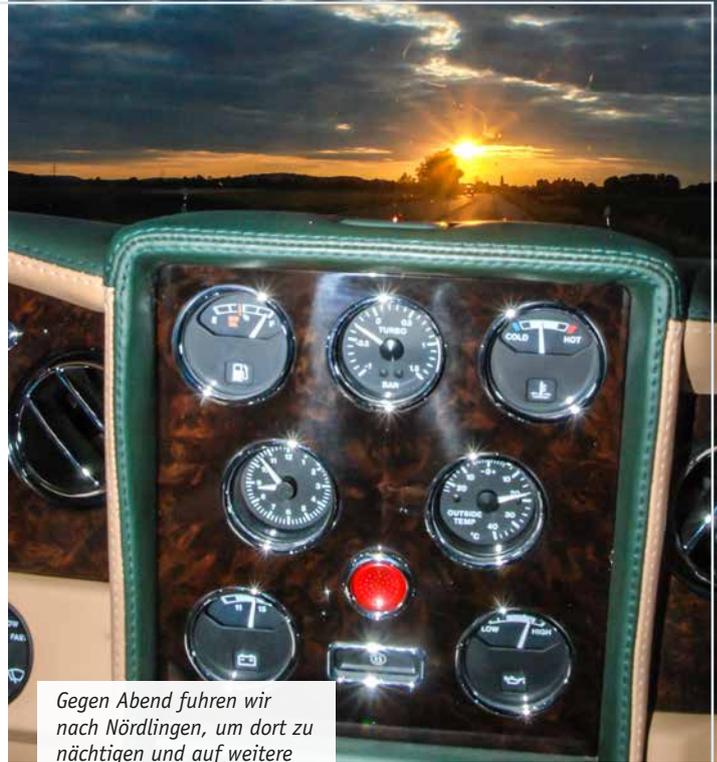


*Rita Müller-Brenner und Bernd Brenner genossen mit ihren Enkeln den Nachmittag in der RREC-Runde.*

## 2. Ziel: Nördlingen

Letzteres stellte sich als gar nicht so einfach dar. Genau gegenüber der Tiefgaragen-Einfahrt war eines der historischen Häuser des Städtchens mit seinem mittelalterlichen Charakter mitten in der Sanierung. Da musste man schon rangieren, um hinein zu kommen. Und drinnen wären dann mittelalterliche Fuhrwerke wohl auch besser um die Ecken gekommen als wir.

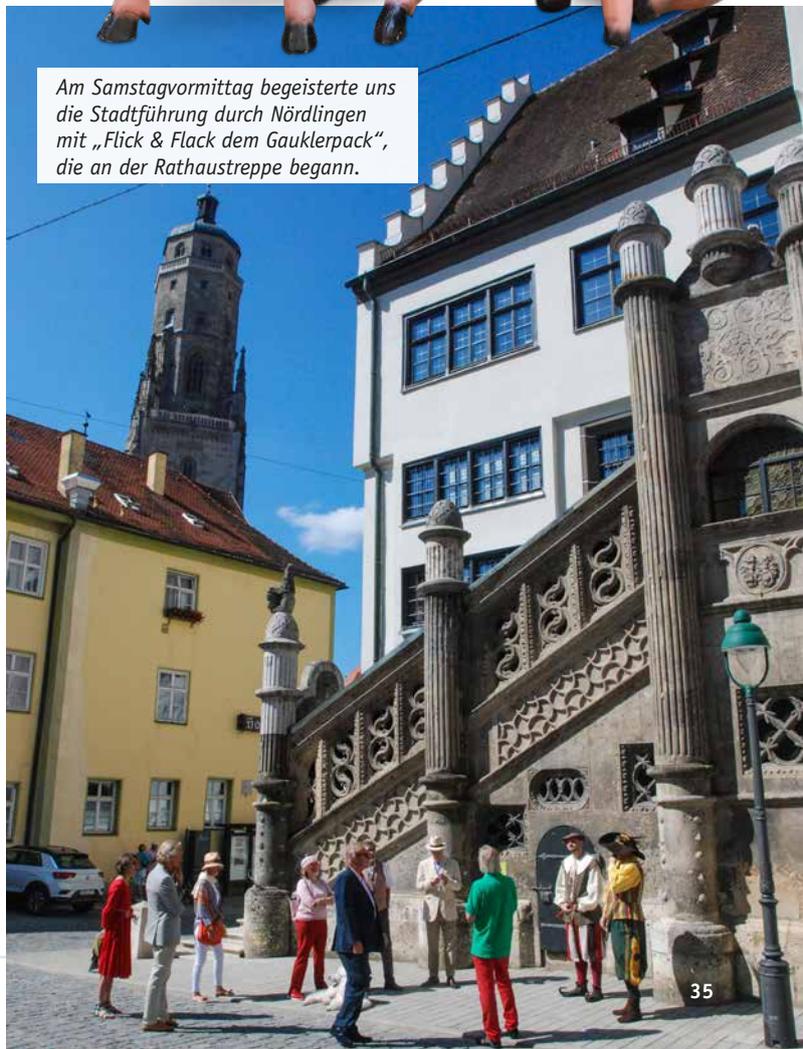
Dafür, dass das Hotel Klösterle im Ortskern einen bis ins 13. Jahrhundert reichenden bauhistorischen Ursprung hat, konnten wir mit dem Quartier wirklich sehr zufrieden sein. Beim abendlichen „Absacker“ gesellten sich Heidi und Peter Grafen von Brühl dazu. Ein besonderes Erlebnis war am nächsten morgen das Corona-orientierte Frühstück. Abends musste man sich in ein 45 Minuten Zeitfenster eintragen. Vor dem Frühstücksraum gab es weiße Baumwollhandschuhe, die durchaus einem RR-Chauffeur gerecht geworden wären. Erstaunlicherweise gab es ein Frühstücksbuffet! Corona-gerecht! Jeweils drei Scheiben Gelbwurst, zwei Scheiben Schinken oder Käse oder 30 g Camembert waren fein säuberlich in Frischhaltefolie verpackt. Aber – wenn man den Kaffee-, Cappuccino- und Latte Macchiato-Automaten bedienen wollte, musste man einen Finger „nackig“ machen, um am Touch-Screen den Vorgang auszulösen ...



*Gegen Abend fuhren wir nach Nördlingen, um dort zu nächtigen und auf weitere RREC-Freunde zu treffen.*



*Am Samstagvormittag begeisterte uns die Stadtführung durch Nördlingen mit „Flick & Flack dem Gauklerpack“, die an der Rathausstreppe begann.*

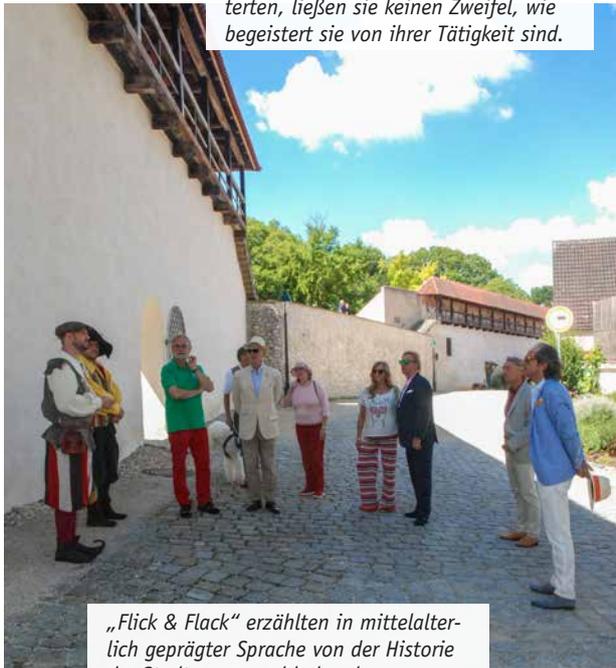




So, wie Flick & Flack das Bronze-Modell der historischen Altstadt erläuterten, ließen sie keinen Zweifel, wie begeistert sie von ihrer Tätigkeit sind.



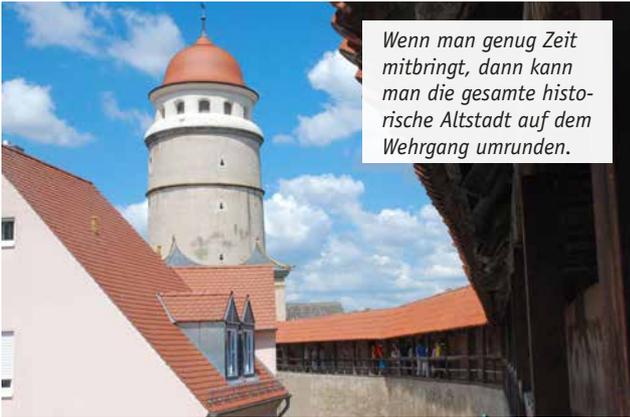
Damals wie heute ein Kontrast – die einen bauten ein Fachwerkhaus mit viel Holz und die anderen setzten auf Mauerwerk.



„Flick & Flack“ erzählten in mittelalterlich geprägter Sprache von der Historie der Stadtmauer und luden dann zum Aufstieg auf den Wehgang ein.



Über die Treppe ging's hinauf zum Wehgang und dann einige 100 Meter dort oben entlang.



Wenn man genug Zeit mitbringt, dann kann man die gesamte historische Altstadt auf dem Wehgang umrunden.



Die heutige Kirche Maria Brunnlein wurde Mitte des 18. Jahrhunderts an einem Ort erbaut, wo etliche Wunder stattgefunden haben. Sie ist mit rund 200.000 Besuchern/Jahr einer der meistbesuchten Wallfahrtsorte in Bayern und wurde 1998 zur Basilika erhoben.

Nach dem Frühstück hatte die Runde vom Vorabend Zuwachs bekommen. Margot Schneider, Wolfgang Lachermund und Amico sowie Dr. Ralf Lossack trafen rechtzeitig zum Rendezvous mit „Flick und Flack dem Gauklerpack“ ein. Zwei junge Herren, die der Nördlinger Laienbühne angehören, führten uns mit launigen Reimen, historischen Informationen und Episoden zum Schmunzeln auf verschlungenen Wegen übers Kopfsteinpflaster durch ihr Städtchen. Es ging neben der üblichen Stadtgeschichte um schlitzohrige fränkische Kaufleute, die Hexe Maria Holl, die nach 62 Folterungen begnadigt wurde und die praktisch noch vollständig rund um den historischen Stadtkern erhaltene Stadtmauer mit ihrem Wehgang. So, wie den Touristen in Berlin und München das Dasein des Bären und des Löwen erläutert wird, erfuhren wir, warum die Nördlinger ihr Schwein haben. Der Überlieferung nach soll es die Stadt vor einem feindlichen Übergriff bewahrt haben. Selten, dass man sich bei einer Stadtführung so amüsieren konnte. Trotz eines kräftigen zeitlichen Überziehens hätten wir dem Gauklerpark auch noch länger zugehört. Zwischenzeitlich wurde sicherheitshalber telefoniert, damit die reservierten Tische fürs Mittagessen nicht anderweitig belegt würden.



Unsere Runde wurde immer größer. So waren mit von der Partie v.l.n.r.: Helmut und Petra Eichhorn, Wolfgang Lachermund mit Amico, Heidi und Peter Grafen von Brühl, Barbara Konopizky, Dr. Ralf Lossack sowie Anni und Matthias Steck.

### 3. Ziel: „Zur Wallfahrt“ und Wallfahrtskirche Maria Brunnlein

Von Nördlingen ging's dann ein Stück weit durchs so genannte Ries. Das Nördlinger Ries ist der Einschlagkrater, den ein Asteroideneinschlag vor etwa 15 Millionen Jahren verursacht hat. Sein Durchmesser beträgt rund 24 km und die Niveaus von Kraterboden und -rand weisen Höhenunterschiede von 100 - 150 m auf. In Wemding steuerten wir das Restaurant „Zur Wallfahrt“ an, wo wir geplantermaßen schon von Petra und Helmut Eichhorn erwartet wurden.

Nach dem Nördlinger Kopfsteinpflaster saßen wir erst einmal gut. Gestärkt mit überwiegend regional typischen Gerichten haben wir anschließend die unmittelbar benachbarte Wallfahrtskirche Maria Brunnlein besichtigt. Ihr Name bezieht sich auf den Brunnen inmitten der Kirche, der seit über 400 Jahren das Ziel von Wallfahrern ist. Für einen kleinen Obolus stehen kleine Glasflaschen zur Verfügung, um sich Wasser von dem geweihten Brunnen mitnehmen zu können. Dort, wo die Flaschen verkauft werden, wurden auch Schlüsselanhänger mit dem Logo der Kirche erworben und anschließend an die







*Der Rolls-Royce Phantom DHC II von Ehepaar Eichhorn.*

Paare als Schutz-Segen für die Fahrt verteilt. Ich denke, dem Gebietsleiter war niemand böse, dass er nach der Informationsfülle des Vormittags auf die Organisation einer umfangreichen Kirchenführung verzichtet hat.

Auf unterschiedlichen Wegen haben wir dann die Rückfahrt zum Hotel angetreten, um uns nach einer kurzen Verschnaufpause im Schloßle Restaurant zu versammeln. Die dortige Wirtin war freundlich – aber bestimmt. Sie beharrte darauf, dass nicht mehr als zehn Personen an einem großen Tisch sitzen dürfen. Und wir waren mittlerweile 11! Denn ich hatte mit unserem RREC-Gebietsleiter Südwest – Oliver O’Keefe – kommuniziert, dass die Familien Konopizky und Illner am Sonntag nach dem Frühstück zu seinem Treffen in den Südwesten kommen, wenn er sich bei uns im Süden sehen lässt. Und – Oliver kam – und wir waren 11. Konsequenz rückte die Wirtin unseren großen reservierten Zehntertisch auseinander. Dadurch saßen dann sechs Herren am einen und fünf Damen am anderen. Letztendlich wurde das – vor allem von den Damen – alles andere als negativ gesehen. Schließlich hatten sie endlich mal einen Abend in einer RREC-Runde, der sich als motor-, lack- und reifenfrei ... gestaltete. Und – über das, was am Tisch der Herren thematisiert wurde, braucht man ja keine Mutmaßungen anzustellen.

Nach dem Frühstück machte man sich dann in verschiedenen Richtungen auf die Wege nach Hause während Chairman Konopizky und Gebietsleiter Süd Illner mit ihren Damen noch zum Restaurant/Hotel Rappenhof zum Tagestreffen der Region Südwest weiterfahren.

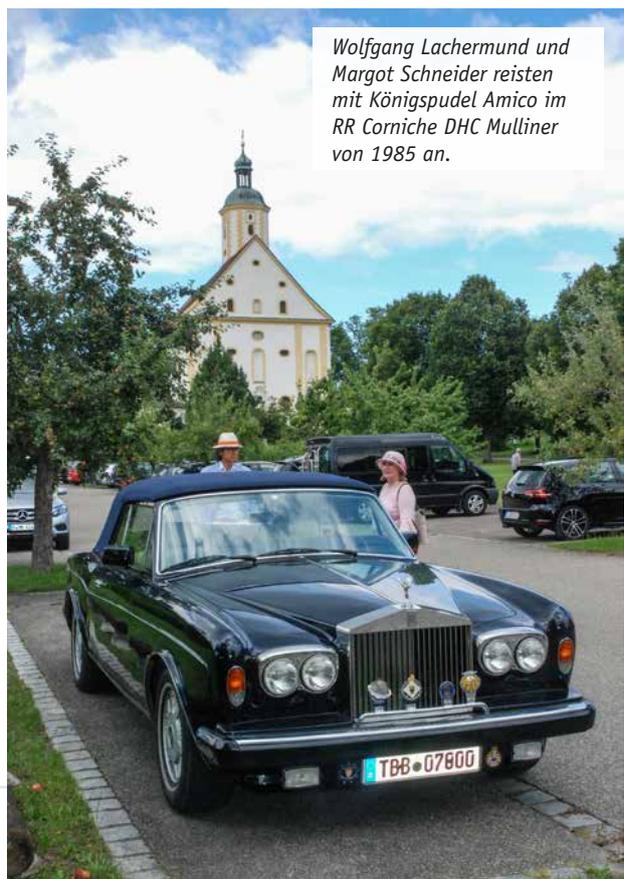
*Text: Dr. H. Martin Illner*

*Fotos: Familie Illner*

*Für eine gesegnete Fahrt in den Rolls-Royces und Bentleys überreichte Jorun Klinger-Illner nach der Kirchenbesichtigung Heiligen-Anhänger für das Handschuhfach eines jeden Fahrzeugs.*



*Wolfgang Lachermund und Margot Schneider reisten mit Königspudel Amico im RR Corniche DHC Mulliner von 1985 an.*



30.07.2020: Bad Saarow – Feine Stube vor den Toren Berlins

# Dinner in der Villa Contessa im Landkreis Oder-Spree

Clubfreunde Sylvia und Peter Senger wissen wo es schmeckt und wo zudem auch noch das Ambiente stimmt. Überreden mussten sie niemanden, schnell waren auch andere Clubfreunde von der Partie. Ein großer Tisch wurde reserviert und ein Tag war schnell gefunden. Los ging es bei traumhaftem Wetter über Brandenburgs Landstraßen nach Bad Saarow zur Villa Contessa. Die Bilder sprechen für sich.

Der Aufenthalt war traumhaft und das Essen schmeckte sehr gut. Der Service war hervorragend. Nach einer Führung durch Deutschlands kleinstem First Class Hotel mit der Hausherrin Marina Runge ging dieser kurzweilige Abend zu Ende.

Wir sind nicht das letzte Mal hier gewesen!

*Text und Fotos: Jens Meggeneder*

Gleich gehts zu Tisch





Es fällt der Startschuss und los gehts ...



Feine Villa Contessa in Bad Saarow



Der Küchenchef ordert auf dem Markt die besten, tagesfrischen Zutaten



Wie verabredet gekleidet, Marina Runge & Henry de Winter



So lässt es sich aushalten. Lutz Wiese, Andy, Walli Groenewold, Jens Meggeneder, v.l.



Probesitzen in hoher Aufenthaltsqualität Silvia Senger & Jens Meggeneder



Chefin des Hauses Marina Runge und Clubfreund Dario Cavaliere



Stock und Hut stehen ihm gut – Henry de Winter & Oscar



Auch das Eis wird im Haus hergestellt





Gastgeberin  
Marina  
Runge  
& Sylvia  
Senger, v.l



Sehr netter Service  
im ganzen Haus



Ohr-  
schmuck  
oder  
Beleuch-  
tung –  
elegant



Ruhepol



Mann am Mond,  
Henry de Winter  
genießt den Abend  
in vollen Zügen



Die erste urkundliche Erwähnung Saarows datiert in das Jahr 1463. Im Jahr 1774 hatten die Gutsdörfer Saarow, Pieskow und Silberberg am Scharmützelsee zusammen 225 Einwohner. Bis zu ihrem Aussterben im Jahre 1860 befand sich das Dorf im Besitz der Familie von Löschbrand. Noch im Jahr 1881, als Theodor Fontane Saarow einen Besuch abstattete, gab es dort nur wenig zu sehen. In seinen Wanderungen durch die Mark Brandenburg schreibt er: „Wirklich in Saarow war nicht viel, und als ich mich genugsam davon überzeugt hatte, hielt ich mich auf den See zu.“

Ende des 19. Jahrhunderts waren Pieskow und Saarow wirtschaftlich schlecht gestellte Dörfer. 1905 wurde jedoch eine regelmäßige Dampfschifffahrtslinie auf dem Scharmützelsee eingerichtet.

Das repräsentative, heute unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude ist ein Werk des Berliner Architekten Emil Kopp.

Das Moorbad Saarow wurde 1914 als dreiflügelige Anlage ebenfalls durch Emil Kopp errichtet. Um diese Zeit entstand in Pieskow auch die Künstlerkolonie „Meckerndorf“, so benannt, da die Architekten die „meckernden“ Besitzer nicht zufriedenstellen konnten.

Der Ort entwickelte sich in den „Goldenen Zwanzigern“ zum bevorzugten Erholungsort und Treffpunkt der Berliner Kultur- und Filmszene. Unter anderen erwarben hier Max Schmeling und Harry Liedtke Anwesen und Seegrundstücke. Auch Maxim Gorki weilte zwischen 1922 und 1923 in Saarow zur Erholung.

Bad Saarow wurde 2011 von der Initiative Servicequalität Deutschland des Deutschen Tourismusverbandes als Qualitäts-Stadt ausgezeichnet.

*Textpassagen: Wikipedia.org/wiki/Bad\_Saarow*



VILLA  
CONTESSA®

Malerisch gelegen an der traditionsreichen Uferpromenade von Bad Saarow verzaubert die Villa Contessa mit ihrer traumhaften Lage auf einem der wohl schönsten Seegrundstücke am Ufer des Scharmützelsees.

Bad Saarow ist seit den Anfängen des letzten Jahrhunderts ein vornehmer Vorort der Hauptstadt Berlin. Einst als Sommerresidenz für die betuchte Berliner Gesellschaft erbaut, prägen heute vornehme Villen, lauschige Parks und ausgedehnte Uferwanderwege das Ortsbild von Bad Saarow.

*Textpassagen und Foto: Villa Contessa*



Foto: Adobe Stock

Hafen von Bad Saarow

## Eine kleine RREC-Motivationsaktion

*Auch vor Burghley House wurde mit den bayerischen Flaggen Aufmerksamkeit erzeugt. In unserer Werkstatt in der Nähe von München wurde der Geschäftsführer danach gefragt: „Da waren Rosenheimer mit einem dunklen Arnage und bayerischen Flaggen bei der Annual Rally. Sind das Kunden von dir?“*

# Kleider machen Leute – und Autos eben auch!

Als mein Corona-Bericht in der Juni-Ausgabe unseres Magazins erschienen ist, waren wir wohl alle schon guter Dinge und planten mit einigem Optimismus für die Zukunft – für die Zeit nach den pandemiebedingten Einschränkungen. Die aktuelle Entwicklung im Zuge der Rückfahrten von zahllosen Urlaubsreisenden aus dem Süden machte da – Ende August – schon sehr nachdenklich.

**A**ls ich das geschrieben habe, hatten wir den 25. August 2020 und seit ca. zehn Tagen berichteten die Medien wieder über steigende Corona-Infektionszahlen und Veranstaltungen deren Teilnehmer es wohl mit den Hygieneregeln recht locker nehmen. Das ist den deutschlandweit ausgestrahlten Nachrichten der Fernsehsender schon recht deutlich zu entnehmen. Aber – mit unserem Wohnsitz in Rosenheim sind wir von den Grenzübergängen an der Autobahn bei Kufstein nur rund 35 und bei Salzburg rund 80 km entfernt. Dort reisen die meisten Urlaubsrückkehrer ein, die in Kroatien, Italien, Südtirol, Österreich, ... waren. Besonders beliebt sind auch einige Hotels bei uns in der Nähe der Autobahn, in denen gerne Zwischenstopps/Übernachtungen

einlegt werden, wenn man noch weite Strecken nach Norddeutschland, Niederlande, Dänemark, ... vor sich hat.

Insofern beobachteten wir die aktuelle Rückreisewelle mit erheblicher Sensibilität. Am 24. August wurde Rosenheim wieder zum Hotspot erklärt. Die Hygienevorgaben und Kontaktbeschränkungen wurden wieder verschärft und die Strafen für Verstöße drastisch erhöht.

Am Spätnachmittag des Samstags, 22. August, ließen Nachrichten des Bayerischen Rundfunks aufhorchen. An der Autobahnraststätte Hochfelln, die auf deutscher Seite nach dem Salzburger Grenzübergang liegt – wie auch an anderen Corona-



*Die dunkle Limousine mit den beiden bayerischen Flaggen an den hinteren Fenstern sorgte für eine gute Durchfahrt zum gesetzten Ziel – direkt zu dem Corona-Untersuchungszelt für die Fußgänger.*

Teststationen für Einreisende aus Richtung Süden – war das offiziell beauftragte Unternehmen mit dem Ansturm deutlich überfordert. Die Wartezeiten betragen teilweise über zwei Stunden und die Rückstaus reichten über die Einfädelungsspuren der Raststätten in die Autobahn hinein. Es wurde sogar die vorgelagerte Autobahnausfahrt für 1½ Stunden gesperrt. Das bayerische Gesundheitsministerium reagierte kurzfristig und es mussten unsere Hilfsorganisationen mit ehrenamtlichen Mitarbeitern spontan einspringen. Die kennen wir ja! Wenn in normalen Jahren größere Oldtimertreffen, -rallys etc. stattfinden, dann sind die ja auch immer – vor allem eben auch an den Wochenenden – gefragt und im Notfall für uns da.

### **Deshalb fasste ich den spontanen Entschluss für eine kleine RREC-Motivationsaktion.**

Kurz vor Ladenschluss fuhr ich an dem Samstagabend zum nächstgelegenen großen Supermarkt und packte zwei große Klappboxen voll: Knoppers, Hanuta, Balisto in rot, grün und lila sowie Kekse,

Tuc, Chips ... An der Kasse wurde ich dann gefragt, ob ich, für einen großen Kindergeburtstag einkaufen würde.

Am Sonntagmorgen – nach einem ausgiebigen Frühstück – packte ich die Einkäufe vom Familienkombi in den Kofferraum des Bentley Arnage. Wohlweislich nahm ich noch zwei bayerische Flaggen mit, die an dem Bentley auch schon in Burghley House für Aufsehen gesorgt hatten.

Ich fuhr rund 50 km Richtung Süden/Salzburg bis zur Autobahnraststätte Hochfeln Süd. Nach der Unterquerung der Autobahn auf die Nordseite wurden die beiden Flaggen an den hinteren Fenstern montiert und in langsamer Fahrt ging es dann über die Einfädelungsspur in die Raststätte hinein. Noch vor den Zapfsäulen standen Mitarbeiter des THW mit gelben Warnwesten, um die Urlaubsrückkehrer in die vier Wartespuren bzw. das Zelt für die Corona-Schnelltests einzuweisen.

Mit der dunklen Limousine und den bayerischen Flaggen wurde ich an allen Wartenden vorbei

NEU!

# Das RREC Damentuch



- 120 cm x 120 cm
- reine Seide

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



Foto: D. Tresenmeter



Zwei Klappboxen mit Knoppers, Hanuta, Balisto in rot, grün und lila sowie Keksen, Tuc, Chips, ... So viele Kalorien hat dieser Kofferraum bisher noch nicht transportiert.



Hinter der Motorhaube des Einsatzleitungsfahrzeugs sind zwei der Wartespuren zu sehen. Wer erst einmal unter den weißen Zelten angekommen war, musste nur noch die Untersuchungs-Prozedur mit den Wattestäbchen über sich ergehen lassen.

gewunken. Selbst hinter dem Absperrzaun hatte ich freie Fahrt bis zum zentralen Bereich mit dem Untersuchungszelt.

Ein gelb bewesteter Mann mit einer Figur, die jedem Security Service Ehre gemacht hätte, kam zu mir und fragte mich etwas irritiert aber wirklich sehr freundlich, was er für mich tun könne. Ich sagte ihm, dass ich etwas an den Einsatzleiter zu übergeben hätte. Daraufhin übergab er seinen Posten an einen Kollegen, setzte sich sofort in Bewegung und erschien eine Minute später mit einem Mann im Gefolge, der sich dann als Jakob Goëss – Einsatzleiter der aktuellen Schicht – vorstellte.

Vor dem geöffneten Arnage-Kofferraum überreichte ich ihm eine RREC-Gebietsleiter-Visitenkarte und ein RREC-Magazin und meinte, dass ich jetzt zwei kräftige Mitarbeiter bräuchte, die die von unserm Club gesponserten Mitbringsel übernehmen.

Gerne nahm ich seine Einladung ins Fahrzeug der Einsatzleitung wahr, um mich mit ihm über seine und meine Aktivitäten zu unterhalten.

Herr Goëss berichtete, dass sie am Freitag um 17:10 Uhr informiert wurden, weil sie den für die Corona-Untersuchungen beauftragten Dienstleister unterstützen sollten. Zügig wurden Zelte, Bestuhlung, Ausrüstung etc. gepackt und das Personal für einen Dreischichtbetrieb für 2 x 24 Stunden eingeteilt. Wohl gemerkt – es war Freitagabend vor dem Wochenende und der komplette Einsatz erfolgt

im Ehrenamt. Gemeinsam packten Bayerisches Rotes Kreuz, Malteser Hilfsdienst, THW und DLR an: Samstag und Sonntag jeweils 3 Schichten mit je 12 Mitarbeitern = 576 Wochenend-Arbeitsstunden. Durch deren Einsatz wurde die Untersuchungs-kapazität praktisch verdoppelt. Die Wartezeiten reduzierten sich dadurch von teilweise über 2 Stunden auf 20–45 Minuten. Am nachfolgenden Montag berichteten die bayerischen Tageszeitungen unter großen Schlagzeilen:

## Rekord- ansturm auf Testzentrum

Hochfeln Nord:  
10.000 Corona-Proben  
innerhalb  
von 24 Stunden.

Text und Fotos. Dr. H. Martin Illner



# RREC-Sommerausfahrt 2020

Die Vorbereitungen waren eine Zitterpartie. Mit welchen Einschränkungen war zu rechnen, hatte die Gastronomie dann noch geöffnet, oder müsste die Fahrt gar ganz abgesagt werden?

**W**ir hatten Glück und die Umstände ließen es zu, dass wir unsere Sommerausfahrt, wie geplant durchführen konnten.

Nach einem kurzen Hallo am Treffpunkt in Berlin an der Spinnerbrücke (bekannter Bikertreff) ging es auch schon los. Das erste Ziel war sehr nah, nur 15 Minuten Fahrt. Wir fuhren zu Birkholz International, einem duften Berliner Unternehmen.

Aber bevor wir in die Welt der Düfte entführt wurden, begrüßte uns das Traditionshaus **Schlumberger** aus Österreich.

**Bei einem erfrischenden Apéro lernten wir das Traditionshaus Schlumberger kennen.**



Dagmar Stiller freut sich auf eine schöne Ausfahrt



Feine Kombination



*Feinstes Parfum, schöne Autos und köstlicher Wein – Es ist Henry de Winter anzusehen*



*Feiner Empfang bei Birkholz mit Schlumberger*

Die Österreichische Kellerei-Tradition wurde 1842 von Robert Schlumberger gegründet. Er war der erste Produzent von Sekt nach traditioneller Champagnermethode in Österreich und schaffte es, sein Unternehmen von der Gründung bis zu seinem Tod 1879 zu einem Lieferanten der königlichen Höfe Europas zu machen.

*Hergestellt zu 100% nur aus besten österreichischen Trauben  
Eigene Verarbeitung des Traubenmaterials – kein Zukauf von fertigen Weinen  
Jahrelange Zusammenarbeit mit Schlumberger Partner-Winzern  
Leichte Frische & lebendiger Charakter zeichnen Schlumberger aus  
Genuss ohne Reue (<0,1mg/l Histamingehalt)  
Veredelt nach der „Méthode Traditionnelle“ und mit dem Kellereipunkt signiert  
Geschützter Ursprung, geprüfte Qualität  
\*Textpassagen auch Schlumberger*

Nach diesem wohlschmeckenden Willkommensgruß erklommen wir die Duftpyramide\*.



*Feinstes Schlumberger Tröpfchen – farblich gut abgestimmt – Dario Cavaliere*



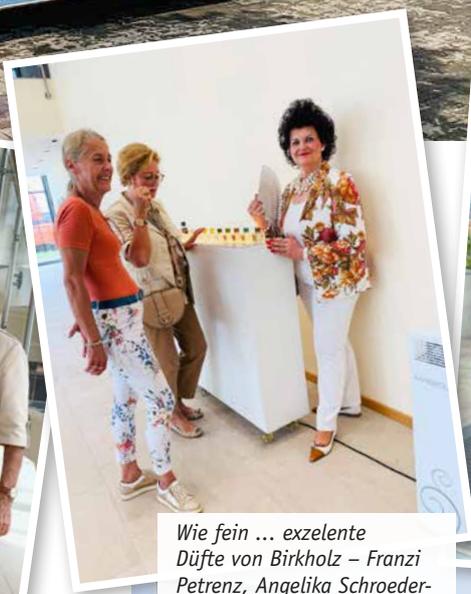
*Abfüllanlage bei den Parfümeuren Birkholz – Sven Birkholz im Detail*



Philip Birkholz, Marie-Kristin Hofmann, Jens Meggeneder, v. re.



Die Herren geben sich die Ehre – Ulf Schütte und Heinz Dreps, v. li.



Wie fein ... exzellente Düfte von Birkholz – Franz Petrenz, Angelika Schroeder-Datow und Sylvia Senger haben die Wahl, v. li.





Birkholz Parfume und Schlumberger passen gut zusammen

**B I R K H O L Z – Eine Familie.  
Eine Manufaktur. Dein Parfum.**

*Als Parfum-Sommeliers wissen wir, wie bedeutsam der richtige Duft sein kann. So unterstreicht dieser nicht nur Momente und lässt sie zu etwas Besonderem werden, sondern ist vielmehr auch ein Teil der eigenen Persönlichkeit. Jedes Parfum sollte deshalb so individuell wie sein Träger sein. Wir möchten, dass diese Individualisierung erlebbar für unsere Kunden wird.*

*Unsere erlesenen Parfums, sowie die Auswahl der von uns eigens kreierten Flakons, Kappen mit handgefertigtem Leder in den unterschiedlichsten Farben und eigene Widmungen, stehen deshalb in der Parfum-Manufaktur sowie im Onlineshop zur Verfügung. So erhält jedes Parfum seine eigene Bedeutung und erzählt die ganz individuelle Geschichte des Trägers.*

*\*Text <https://www.birkholz-perfumes.com/pages/uber-uns>*

\*Ein Parfum setzt sich in der Regel aus einzelnen Bestandteilen zusammen, die in verschiedene Noten aufgeteilt werden. Die klassische Duftkomposition basiert auf der Duftpyramide. Sie veranschaulicht den Aufbau eines **Parfums**. Die Pyramide besteht aus der Kopf-, der Herz- und der Basisnote.

Amber, Moschus, Vanille und Rosenblätter – wie passen wohl diese tollen Inhaltstoffe in die Pyramide? Familie Birkholz hat’s erklärt, viel haben wir dazugelernt. Die Arbeit mit hochwertigen Inhaltstoffen und aufwendigen Materialien kann schon etwas hochpreisiger sein und es gibt da durchaus Parallelen zu unseren schönen, fahrbaren Kunstwerken.



Mit einem duften Gefühl verabschiedeten wir uns von unseren Gastgebern und wir setzten unsere Sommerausfahrt fort.

Das nächste Ziel war der **Berliner Golf Club Gatow**. Nach knapp einstündiger Fahrt über Brandenburgs Bundesstraßen erwartete uns die sonnige Terrasse zum Lunch im Clubhaus.





# Pferdestärken gegen ...

Vorab konnten Interessierte ihr Handicap ausbauen und den Abschlag in Gatow testen. Es gab viel zu lachen ...

Nach dem schmackhaften Essen und guten Gesprächen fuhren wir unsere letzte Station für diesen Tag an.

## Mit ausreichenden Pferdestärken unter den Hauben kamen wir im POLO Park Seeburg an.

\*Die Anfänge des Polospiels (persisch *tschougān*) liegen in Iran, in Afghanistan, Kaschmir und Nordpakistan (Persien) um ca. 600 v. Chr. Aus früherer Zeit ist belegt, dass das Spiel sich unter beiden Geschlechtern großer Beliebtheit erfreute und auch gemeinsam gespielt wurde.

Im Zuge der islamischen Expansion breitete sich das Spiel nach Arabien und unter den Mogulkaisern nach Indien aus.

Durch britische Kavallerie-Offiziere der *Lancers* (Ulanen), die in Indien stationiert waren, gelangte Polo im 19. Jahrhundert nach Großbritannien. 1859 wurde der erste britische Polo-Club gegründet. Polo war 1900, 1908, 1920, 1924 und 1936 eine olympische Disziplin. Die ersten drei Turniere gewann jeweils eine britische Mannschaft, die letzten beiden eine argentinische.

\*Textpassagen Wikipedia

Winfried Schmidt vom POLO Park und sein Team erwarteten uns schon. Mit einer Ehrenrunde an den Zuschauern vorbei platzierten wir unsere Gespanne auf dem Rasen.

Der Nachwuchs zeigt den alten Hasen – Magdalena Meggeneder beim Abschlag



Vater und Tochter am Ball – Magdalena & Jens Meggeneder



Heinz Dreps, Magdalena Meggeneder, Ulf Schütte und Thomas Walter haben Spaß im Golfclub



## ... Pferdestärken



Immer ein gutes Plätzchen  
– Fam. Senger und  
Angelika Schroeder-Datow



Minki, Oliver Arendt und  
Henry de Winter besprechen  
den Punktestand beim Polo

Im eigens für uns reservierten Bereich begrüßte uns Winfried Schmidt vom POLO Park mit feinem Champagner, vielen Dank. Von hier konnten wir die Spiele bestens verfolgen und den Reitern mit ihren wunderschönen Pferden zuschauen.

### Der herrliche Sommertag neigte sich dem Ende zu.

Gut gelaunt und mit vielen neuen Eindrücken hieß es Abschied nehmen.

### Bis zum nächsten Mal!

Jens Meggeneder



Feine Getränke  
– Dank dem  
POLO Park ...



Ganz entspannt beim Polo – Patrizio Cavaliere, Walli Groenewold & Andy



Ohne viele Worte –  
Angelika Schroeder-  
Datow und Heinz  
Dreps – elegant wie  
immer

## Concours d'Élégance



# Tegernsee

Beim 2. Concours d'Élégance Tegernsee sponsored by RETRO CLASSICS am 12./13. September 2020 – einer der wenigen weltweit anerkannten FIVA-A-Concours – war unsere Marke wieder würdig vertreten.

**G**ründungs- und Clubmitglied Karl Rolf Muth war gemeinsam mit Gattin Ursula Muth angereist, um gleich in zwei Klassen teilzunehmen: Mit seinem 1962 Rolls-Royce Silver Cloud II Drophead Coupé Mulliner Park Ward in der Klasse Historische Fahrzeuge bis 1970; und mit seinem Rolls-Royce Wraith in der Klasse Neo Classics – Moderne Klassiker. Die Teilnahme wurde belohnt und er belegte in der Kategorie F (Nachkriegsfahrzeuge [offen] 1956 bis 1963) den ersten Platz bzw. konnte in der Klasse Neo Classics die Kategorie Repräsentativstes Automobil für sich entscheiden.

Die auf 40 Fahrzeuge begrenzte Veranstaltung war hochkarätig besetzt und bei bestem Spätsommerwetter genossen alle Teilnehmer automobile Highlights und Sonnenstrahlen am idyllischen Tegernsee.

Dass die Preise feierlich von den Rennfahrerlegenden Jochen Mass und Prinz Leopold von Bayern überreicht wurden, war das i-Tüpfelchen auf der insgesamt sehr gelungenen Veranstaltung.

*Text: Günther Kaufmann*

*Fotos: Frederik Dulay*



Karl Muths wunderbarer, preisgekrönter Silver Cloud Convertible



Autos im Hof von Weingut Schnell

Tagestreffen des RREC am 20. September 2020 in Rheinhessen

## „Zwischen Wein und Nahe“

Das Corona Jahr hat uns ja nicht viele Möglichkeiten gegeben, uns zusammen mit unseren Fahrzeugen zu treffen. Ein Termin passte dann aber gut.

Diese Gelegenheit nahmen wir wahr und organisierten ähnlich wie im letzten Jahr ein Tagestreffen an der Nahe zwischen Gensingen und Bad Kreuznach. Wir hatten großes Glück. Es war ein herrlicher Spätsommer Sonntag, an dem wir uns im Hof des „ClassicX Landhauses“ in Gensingen trafen. Nach und nach rollten die Fahrzeuge auf den Hof.

Insgesamt waren wir 13 Club-Fahrzeuge und mit Gästen ziemlich genau 30 Personen.

Darunter zwei neue Mitglieder in der Region, die wir jetzt erst zum ersten Mal begrüßen konnten: Florian Budde mit Ehefrau und Leander van Delden mit Familie. Unser Club Freund Karl Muth hatte uns zur Begrüßung zum Sektempfang eingeladen. Wir nutzen die Zeit für eine kleine Führung durch das Landhaus mit angeschlossenem Restaurant und Veranstaltungsarena.

Im Moment sind Restaurant und die Arena noch geschlossen. Gleichwohl eine schöne Kulisse für unsere Autos und ein Gruppenfoto.

Die Fotos zeigen den hohen Anteil an offenen Fahrzeugen, die natürlich das tolle Wetter ausnutzten: Es waren insgesamt drei RR-Corniche, Karl Muths Silver Cloud und Michael Berendes Bentley.

Nach einer kurzen Ausfahrt Richtung Rheinhesisches Hügelland erreichten wir das Weingut Schnell.

Schon im letzten Jahr hatten wir das große Vergnügen, hier einen Sonntag zu verbringen.

Die Autos konnten wir sehr schön im Hof unter den Bäumen aufstellen. Es gab wieder ein wunderbares rustikales Buffet mit Grill, das wir natürlich unter freiem Himmel genossen.



Karl Muth begrüßt Günther Kaufmann



Talk im Hof – im Vordergrund die Corniche von Markus Laube



Neumitglied Florian Budde mit Ehefrau und Corniche



Karl Muth mit Past Chairman Michael Berendes und Heike Berendes



Gruppenbild vom Hotel



Parkplatz von Oben



Start der kurzen Ausfahrt



Die obligatorische Führung durch das Weingut übernahm natürlich wie immer der Chef selbst. Und auch diesmal gab es die Möglichkeit eines Planwagen-Ausflugs in die Weinberge, der nicht nur unterhaltsam sondern auch lehrreich war. Erfuhren wir doch einige Details über die Hintergründe des Weinanbaus in dieser Region. Das Ganze im Zusammenhang mit der laufenden Weinlese.

Natürlich ließen wir es uns nicht nehmen, verschiedene Weine zu probieren. Etliche von uns nutzten die Gelegenheit, einen leckeren Wein einzukaufen.

Wir freuen uns darauf, dieses Treffen im nächsten Jahr zu wiederholen.

Die Aussichten sind ja nun ganz gut dafür.

*Text: Thomas Parpart*

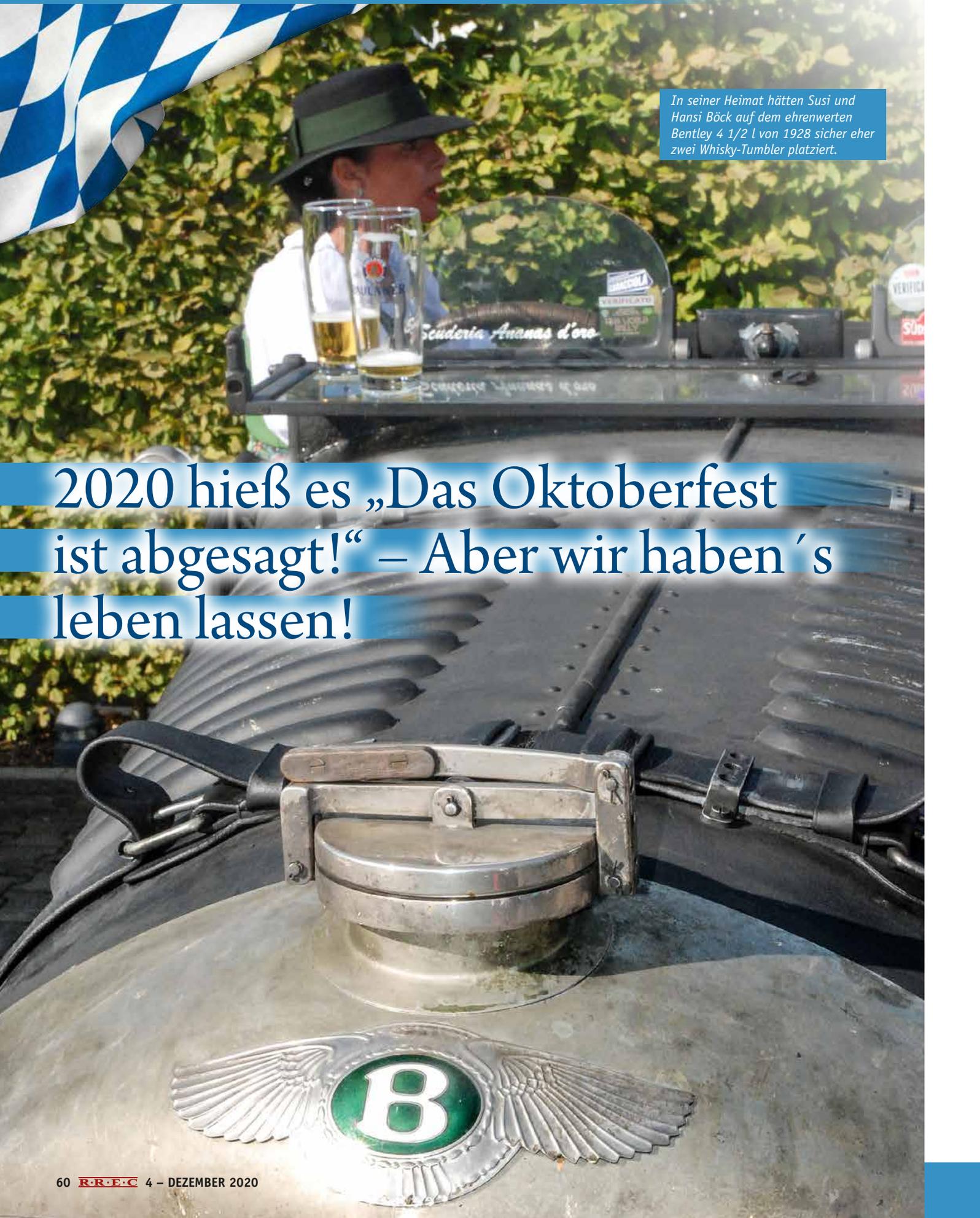
*Fotos: Media BID*





Früher hieß es „Der König ist tot – es lebe der König!“

*In seiner Heimat hätten Susi und Hansi Böck auf dem ehrenwerten Bentley 4 1/2 l von 1928 sicher eher zwei Whisky-Tumbler platziert.*



2020 hieß es „Das Oktoberfest ist abgesagt!“ – Aber wir haben´s leben lassen!

Das Münchner Oktoberfest sollte ja am 19. September 2020 starten, wurde aber schon im frühen Frühjahr coronabedingt abgesagt. Aber M & R Automobile/Classic Cars in Person von Renate Günther und Klaus Müller haben das Datum aufgegriffen. Die Idee vom eigenen kleinen Oktoberfest am Firmensitz wurde für diesen denkwürdigen 19.09.2020 beschlossen und auch realisiert.

Für das „Little Oktoberfest“ gab es keine offizielle Einladung. Es wurde einfach ein M&R-Firmenfest geplant. „Weil es durch den ersten Lockdown wegen Corona so gut wie keine Veranstaltungen mehr gab, wollten wir im kleinen Kreis etwas machen, damit man sich wenigstens wieder einmal trifft,“ betont Renate Günther. Anlässlich eines Gesprächs mit Dr. Konopizky – so erläuterte sie den Hintergrund – ist die Idee dazu, den RREC mit einzubeziehen, im Frühjahr entstanden.

Vor diesem Hintergrund schrieb ich an die RREC Mitglieder im Süden in meiner monatlichen Mail unter der Überschrift „Oktoberfest mal anders“ und lud darin – im Namen von M&R – ein.

In der Folge stellten die Rolls-Royces und Bentleys einen guten Anteil der rund 30 eingetroffenen Fahrzeuge. Der RREC war nicht nur durch den „harten Kern von München und Umland“ präsent. Vielmehr konnten wir auch Karl Gollob als Mitglied unseres RREC Austria und – mal wieder mit der weitesten Anreise – Dr. Andreas Lingenfelder aus dem fernen Münsterland begrüßen.

Und wie wir begrüßt wurden: Unter bayerisch weiß-blauem Himmel verteilte Renate Günther an die jeweiligen Neuankömmlinge traditionelle Wies´n-Lebkuchenherzerl und dazu spielten live die „Wies´n Buam“ unter Leitung von Ludwig Jocher.

Ab 10:00 Uhr gab´s als Einstieg für einen klassischen Wies´n-Genuss: Weißwürscht, Brez´n und Bier – wie eben „auf da Wies´n“.

An dieser Stelle muss wohl mal – für alle Nicht-Oberbayern – das Wort „Wies´n“ erklärt werden. „De Wies´n“ ist das bayerische Synonym für das Oktoberfest. Kein wirklicher Münchner oder Oberbayer geht jemals auf das Oktoberfest – „dee gengan auf d´Wies´n“. Hintergrund ist, dass dieses Fest bereits seit 1810 auf dem Platz stattfindet, wo es erstmals anlässlich der Hochzeit von Kronprinz Ludwig von Bayern und Prinzessin Therese von Sachsen-

Den Gästen – hier Anni und Matthias Steck, Carina Nagel und Peter Stopfer sowie Peter und Heidi Grafen von Brühl – wurden von Renate Günther die typischen Wies´n-Lebkuchenherzerln überreicht.



Renate Günther und Dr. H. Martin Illner begrüßten nach einem standesgemäßen Oktoberfest reifen Tusch der Wies´n Buam gemeinsam die Gäste.



Unter dem bayerisch weiß-blauen Himmel war ganz schön was los.





*Zu Recht kann Klaus Müller stolz von seiner umfangreichen Sammlung in der Halle schwärmen – und – Alle sind fahrbereit und zugelassen.*

*Bevor die Weißwürscht kamen, gab's für unsere Neumitglieder Petra und Norbert Kögl, sowie – vom harten südlichen Kern des Clubs – für die Familien Steck und von Brühl zuerst superknusprige Brez'n.*



*Irgendwann fanden auch die charmanten Gastgeber – Renate Günther und Klaus Müller – ein wenig Zeit für Weißwürscht und Brez'n.*



*Karl Gollob vertrat mit drei Generationen seiner Familie den RREC Austria.*

Hilburghausen gefeiert wurde. Therese war vorher auf der Liste der Prinzessinnen gestanden, die sich Napoleon 1809 hatte zusammenstellen lassen, um als selbsternannter Kaiser in ein altes europäisches Fürstenhaus einheiraten zu können. Aber – wie auch heute noch – können Politiker aus Bayern 😊 recht zielorientiert sein. Kurzum – der Ludwig hat sich schneller entschieden und die Therese wird wohl froh gewesen sein, dass sie nicht nach Paris musste. Ihr zu Ehren wurde dieses große Gelände – unweit des heutigen Zentrums von München – ab dann als Theresienwiese benannt.

Durch diese Zentrumsnähe ist es so, dass alle, die von auswärts mit der Bahn bzw. S-Bahn zum Münchner Hauptbahnhof fahren, mit etwa 10 Minuten Fußweg die Wies'n erreichen. Zumindest den Hinweg schafft man in dieser Zeit. Der Rückweg kann dann schon – je nach Bierkonsum und individueller Bierkondition – etwas mehr Zeit beanspruchen.

### Zurück zum „little Oktoberfest 2020“...

Nach dem Verstreichen eines guten akademischen Viertels nahm Renate Günther dann den „Herrn Dr. Illner“ kurz bei Seite, ging spontan zum auto-begeisterungs-freundschaftlichen „Du“ über und meinte, dass sie und ich jetzt offiziell begrüßen würden. Nach einem ordentlichen Tusch unserer Wies'n-Musi mussten dann die Benzin-Fachsimelei und die Corona-Unzufriedenheitsdiskussionen für einen Moment ruhen. Renates dann folgenden Worten merkte man an, mit welcher Begeisterung sie „den Laden“ – zusammen mit Klaus Müller – in Schwung hält und, dass sie uns als charmante Gastgeberin wirklich von Herzen willkommen hieß. So war der Gebietsleiter Süd unverhofft zu der Ehre gekommen, auch noch begrüßen zu dürfen. Selbstverständlich wurde – nach einem Grußwort – hocheifrig zum Ausdruck gebracht, dass eine ganze Reihe von Fahrzeugen mit unserem RREC-Clublogo versehen im Firmenhof stand. Außerdem erfolgte, mit einem Fingerzeig auf die froh gestimmten Clubfreunde, eine gezielte Einladung zu einer Kontaktaufnahme an einige „andere“ RR- und B-Fahrer, die noch nicht im Club sind.

Bei unserem „Oktoberfest mal anders“, zu dem wir mit unseren Klassikern/Oldtimern angereist waren, stand natürlich nicht das Bier als Flüssignahrung im Vordergrund, sondern eher der Feststoff. Gemeinsam ließen wir – die Stammkunden/Gäste von M&R und die RREC-Mitglieder – es uns schmecken. Etwa 180 Weißwürscht, 50 Wiener, 120 Brez'n und 50 Stück Apfelstrudel sowie alle Radieser'l und der gesamte

Auf den bekannten metallenen Teedosen von der Insel wird so etwas als „Englische Mischung“ bezeichnet.



Dr. Andreas Lingenfelter aus dem fernen Münsterland wurde von Jorun Klinger-Illner einmal mehr mit „Corona-Fragen“ gelöchert.

Obatzde\* mussten bei der Heimfahrt von den Sicherheitsgurten gehalten werden.

Und weil's so schön war und die Sonne immer noch vom weiß-blauen Himmel lachte, zog sich's bis in den Nachmittag. Und – wer den passenden fahrbaren Untersatz dabei hatte – ließ das Dach offen und hat sich dann bei der Heimfahrt die Coronakeimfreie bayerische Spätsommerluft um die Ohren wehen lassen.

\* Cremige Käsemasse auf Basis von reifem Camembert, Butter, Zwiebeln, süßem Paprika..., die mit Hilfe von abgebrochnen Brez'n-Stücken zum Mund geführt wird.



Text und Bilder: Dr. H. Martin Illner



Was geht als standesgemäßer Nachtisch nach Weißwürscht, Brez'n...? A Stückl Apfelstrud'l mit Vanilloß! (Und das „V“ spricht man als „F“!).



Afgespuild wurde durch die „Wies'n Buam“ unter Leitung von Ludwig Jocher.

Treffen einiger Enthusiasten der Region West in Solingen

# Grünewald Classics

Der Einladung unseres ehemaligen Gebietsleiters Dieter Kastel folgend trafen sich am 25.10.2020 einige RREC Enthusiasten der Region West in Solingen.

Treffpunkt waren die Grünewald Classics im Schloss Grünewald.

**D**ie trockene Anfahrt in den englischen Landschaftspark war in dem an Events leider armen Jahr 2020 wieder eine Freude. Für den Fahrer mal wieder anderes zu sehen, und für die Fahrzeuge eine schöne Strecke, um zu zeigen was in Ihnen steckt. Ging es doch sowohl über die Autobahn, Landstraße, sowie auch durch einige enge Kurven in einen wunderschön angelegten Park. Schon von der Hauptstraße wurden wir bestens geleitet durch viele Helfer und Wegweiser. Wir, die Rolls-Royce und Bentleys wurden über gut präparierte Wege auf eine am unteren Ende eines Hanges gelegene Wiese geleitet. Dort konnten wir auf einer mit Gummiwabenmatten ausgelegten Wiese in leichter Hanglage die Fahrzeuge aufstellen. Schön in Reihe aufgestellt boten die sieben Rolls-Royce, es war tatsächlich kein Bentley dabei, ein schönes Bild und waren neben VW mit Käfern, Bullis und Porsche die am meisten vertretene Marke.

Die Autos und die Wiese wurden während der Mittagszeit reichlich mit Regen bedacht. Die Fahrer und Beifahrer suchten unter den gut aufgestellten Zelten Schutz und labten sich derweil an den angebotenen Getränken. Passend zur Örtlichkeit wurden frisch gebackene Waffeln mit Kirschen und Sahne geboten. Auch gab es verschiedene Kaffee und Kartoffelspezialitäten.

Wie so oft waren es die vielerlei Gespräche in unterschiedlichsten Kreisen, so dass auch die Zeit schnell vorüber ging. Am frühen Nachmittag machten sich die ersten wieder zur Heimfahrt auf, wobei den leichteren Fahrzeugen mit vielen PS nach dem Regen auf der Wiese mit Berganfahrt durchaus vermehrt durch anschieben geholfen werden mussten. Wir hatten zum Glück einen Platz direkt von den Gummimatten auf einen befestigten Weg, so dass unsere Fahrzeuge durchaus standesgemäß ohne Hilfe den Parkplatz verlassen konnten.

Es war trotz der Witterung ein schöner Tag, umso mehr da es dieses Jahr leider sonst doch viele Absagen gab und gibt.

Denn leider musste ich auch das Ersatztreffen für Schloss Anholt 20. – 22. Nov. im Landhotel Kallbach (mit 20 Personen angemeldet) Corona bedingt wieder absagen.

Es gibt jedoch schon den Plan für ein Treffen 2021 an gleicher Stelle:  
**die Grünwald Classics**  
**am 24. + 25. April 2021**

Allen einen schönen Jahresabschluss, verbunden mit den besten Wünschen für ein besseres Jahr 2021 bleibt gesund und haltet die Wagen fahrbereit.

**Rudolf Bergsch**

*Text und Fotos: Rudolf Bergsch*





Rolls-Royce New Ghost –

# Simply better





Man sollte den neuen Ghost bei Nacht ansehen, dann wird der Unterschied zum Vorgänger sehr klar. Oder ihn bewegen, möglichst auf sehr schlechten Straßen. Den Himmel haben sie belebt und überhaupt so Einiges für's Auge getan.



Sie haben einige Dinge verändert, dem Wagen prinzipiell seine äußere Ruhe gelassen, ein paar Nähte des Blechkleides geschickt verdeckt, damit die Reduktion auf das Wesentliche besser gelingt. Im Innenraum das gleiche Spiel. Die Zeit der auffälligen Keder scheint vorbei, zumindest in Goodwood, wo das Zeitalter der „Post Opulenz“ ausgerufen wurde. Als Zeichen der Besinnung auf das Wesentliche. Das zumindest drückt Rolls-Royce in seiner Presseverlautbarung zum neuen Ghost aus.

Ein paar Zentimeter länger haben sie ihn gemacht, fast einen Dezimeter. Und breiter, drei Zentimeterchen, die man sich nicht merkt, wenn man gerade keinen Zollstock zur Hand hat. Viel wichtiger sind Allradantrieb und Allradlenkung. Zur Vermehrung von Traktion und zur Reduktion von Wendekreis. Wir kennen und schätzen diese Technik, weil sie vor allem bei Autos der Über-Fünf-Meter-Klasse so deutlich wirken kann.

Und wenn die Kühlermaske so schön strahlen kann, darf der Himmel als Schauplatz illuminierter Dynamik nicht fehlen. Nun also endlich auch der Ghost. Als rollendes, schwebendes Planetarium. 850 Sternelein funkeln nun. Ob es den ein oder anderen Kometen inklusive Schweif geben wird, wagen wir zu hoffen. Ein Raumschiff dann und wann am Firmament wäre witzig, per Remote Control zu steuern. Kaptain Kirk auf der Brücke, ein Gag für die Bespoke-Abteilung. Dann ist aber Schluß mit Kitsch und Comic. Ganz ernst und sehr nutzwertig die Luftfederung, welche stufenlos arbeitet und per Kamera-Auge bis 100 km/h die Straße inspiziert und den Wagen auf Löcher, Dellen und Wellen einstellt. Auf das den Menschen an Bord der Tea in der Tasse bleiben möge. Und für die beste Luft haben sie in Goodwood ein neues, automatisches Reinigungssystem eingebaut, es tauscht aus und wirft alles raus, was nach schlechter Luft riecht.

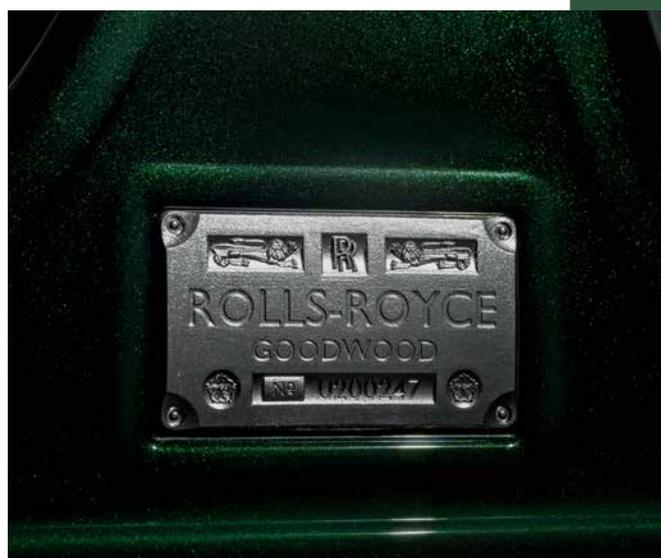


Die Pforten des New Ghost sind nun per Motorkraft unterwegs. Alle vier und sogar sanft per Zug am Türgriff gezogen, bis die Türe den Weg frei gibt. Und bitte Ihr Gentlemen. Aussteigen und der Dame die Tür öffnen, bevor diese zur Tat schreitet. Soviel Zeit muss sein. Und vorher die neue Soundanlage testen, 1300 Watt, 18 Lautsprecher plus zwei Mikros, die die Qualität überwachen und gegensteuern. Des Nachts, wenn die Straßenlaternen kaum noch Erhellendes zu Tage fördern, spielen wir wieder Raumschiff und feuern zwei Laser ab. Mit LED-Laserlicht verwandeln wir die Allee auf 600 Meter in einen taghellen Boulevard. Und der Alu-Spaceframe sorgt dann auch noch für nahezu vibrationsfreies Gleiten.

Haben wir noch was vergessen. Ja, klar. Die Antriebstechnik. Zwei Turbolader, Hand in Hand mit dem V12, 7,65 Liter Hubraum. 571 PS, 850 Newtonmeter Drehmoment, 250 km/h Spitze und keine fünf Sekunden bis Tempo 100. Er wiegt leer 2,5 Tonnen und er ist ab sofort bestellbar. Noch Fragen? Der Preis hierzulande: ab 251.000,00 Euro netto.

*Text: Ralf Bernert*

*Fotos: Rolls-Royce Motorcars*



Unsere Schmuckstücke: Horch und Bentley



Ein Vergleich

# Horch BK versus Derby Bentley

Nachdem nun beide Fahrzeuge, unser Horch BK und der Derby Bentley, in der gleichen Güte von mir restauriert wurden, möchte ich nach einigen tausend Kilometern mit beiden Fahrzeugen einen Vergleich anstellen. Vorweg muss ich aber anmerken, dass der Vergleich sicherlich nicht allgemeingültig ist. Meine persönliche Einschätzung sowie die Individualität der Fahrzeuge lassen eine Übertragung auf alle Horch und Bentleys sicherlich nicht zu, zumal die verschiedenen Karosseriefornen auch deutlichen Einfluss haben.

**Vorab ein Vergleich  
der wesentlichen,  
bzw. interessanten  
technischen Daten:**

	Horch BK	Bentley
Baujahr	1935	1934
Motor	V8	6 Zyl. Reihe
Hubraum	3,5 l	3,5 l
Leistung	75 PS	114 PS
Gewicht (von mir gewogen)	1900 Kg	1540 Kg
Länge (Stoßstange – Stoßstange)	4910 mm	4410 mm
Maß (Windschutzscheibe – Kühlerfigur)	145 cm	160 cm
Lenkraddurchmesser	42,5 cm	45 cm
Innenraumbreite (Fahrsitz)	126 cm	120 cm
Maß (Armaturenbrett – Rücklehne hinten)	160 cm	150 cm

Zunächst möchte ich betonen, dass es sehr großen Spaß macht mit beiden Fahrzeugen und dann hoffentlich auch noch mit netter Begleitung unterwegs zu sein. Während die Fahrten mit dem Horch immer sehr ruhig und entspannt erfolgen, kann man beim Bentley schon eher von dynamischem Fahrspaß sprechen. Ab ca. 25 Km/h (600 U/min) kann man mit unserem Horch im dritten Gang bis zu 70 km/h (2100 U/min) sehr bequem fahren, fast wie ein Automatikfahrzeug, Den vierten Gang lege ich ab ca. 60 Km/h (1800 U/min) ein. Ich habe eine Zahnradpaarung am HA Getriebe von 10:49. Im Ersatzteilkatalog steht dazu vermerkt: nur für Getriebe ohne Schnellgang. Sehr angenehm ist auch das nahezu unveränderte sehr ruhige und sonore Motorengeräusch das sich über den Drehzahlbereich (600–2000 U/min) kaum verändert. (Maximale Drehzahl 3600 U/min) Hat man mit 25 Km/h eine Kurve oder Kreisel im dritten Gang passiert und gibt nun Gas, so gibt es eine stetige sehr vorsichtige Geschwindigkeitszunahme, das als Beschleunigung zu bezeichnen, wäre übertrieben. Vorgaben für Beschleunigungswerte standen wohl seinerzeit nicht im Lastenheft der Ingenieure, ist aber auch nicht nötig, man, ich, erwarte das auch nicht von unserem Horch, seine Qualitäten liegen ganz woanders. Die Sitzposition, die Gestaltung der Sitze, der Innenraum sind perfekt und finden fast bei jedem Mitfahrer eine positive Erwähnung, man fühlt sich sehr wohl. Im vierten Gang fährt es sich auch auf der Autobahn im Geschwindigkeitsbereich von 90–100 Km/h (1900–2100 U/min) sehr angenehm und selbst bei offenem Verdeck ist es nicht unangenehm, zumindest wenn man vorne sitzt. Generell sind die hinteren Sitzplätze nicht nur auf der Autobahn etwas für Windunempfindliche. Die Lenkung ist sehr präzise und bei Fahrt auch sehr leicht. Etwas kraftvoller muss man beim Parkieren zupacken, wobei es im Vergleich zum Bentley trotz des höheren Gewichtes und des etwas kleineren Lenkrades etwas leichter geht. Auch ist die Federungsabstimmung des Horch mehr auf Komfort abgestimmt. Grobes Kopfsteinpflaster und die geliebten Schweller nimmt man nur sehr marginal wahr, man schwebt förmlich über sie hinweg. Auch verursachen diese Erschütterungen keine Geräusche oder Quietschen der Türen oder Scheiben. Da geht es im Bentley, als sportives Fahrzeug, schon etwas härter zur Sache was auch die Türen und Scheiben durch wahrnehmbares Unwohlsein akustisch mitteilen. Die Handhabung des Verdecks ist sehr einfach und auch schnell erledigt, es ist wie alles sehr solide und gut durchdacht ausgelegt.



Der Horch



Der Bentley

Unser Bentley zeichnet sich durch einen etwas sportiveren Charakter aus. Das Fahrzeug wurde seinerzeit als Sport Saloon beworben. Der dritte Gang fährt sich auch hier wie ein Automatikfahrzeug. Bereits ab 10 Meilen/h (16 km/h bei 650 U/min) beschleunigt das Fahrzeug im dritten Gang ohne jegliche Probleme und die Bezeichnung Beschleunigung ist schon angebracht. Fährt man im vierten Gang bei 50 Meilen/h (80 km/h) bei 2250 U/min und gibt Gas geht es sehr zügig auf 70 Meilen/h (112 km/h) bei 3150 U/min, mehr verlange ich ihm nicht ab, denn auch das Motorengeräusch nimmt nun deutlich zu. Der rote Bereich auf dem Tourenzähler beginnt bei 4500 U/min. Bezüglich Motorengeräusch ist der Horch deutlich besser. Die Gummilagerung, also die akustische Entkopplung des Motors sowie die doch deutlich höhere Masse machen sich hier positiv bemerkbar. Der Bentley Motor ist zwar auch beweglich, aber eben über Metallkomponenten mit dem Rahmen verbunden was die Schallübertragung wesentlich begünstigt.



Horch – Armaturenbrett



Horch – Vordersitze



Horch – Türverkleidung



Horch – große Tür für den bequemen Einstieg



Bentley – Schalthebel im Fußraum



Bentley – Armlehne im Einstiegsbereich

Der Innenraum im Bentley fällt etwas kleiner aus, wie man auch an den Messdaten vorne in der Tabelle erkennen kann, wobei das empfundene Raumgefühl im Bentley noch enger ist, natürlich sehr angenehm wenn man, wie ich, immer mit einer hübschen Dame unterwegs ist. Ja und dann das Einsteigen in den Bentley ersetzt den Besuch des Fitnessstudios. Dass das Lenkrad auf der „falschen“ Seite, rechts sitzt ist bedeutungslos. Hauptsache es ist eines vorhanden. Viel wichtiger ist, dass der Schalthebel rechts sitzt und das tut er und zwar dort wo man die Beine beim Einsteigen gern durchschieben würde. Es bleibt also nur eine gymnastische Übung oder auf der linken Seite einsteigen um dann auf den Fahrersitz zu rutschen. Auch das Einsteigen auf die hinteren Sitze ist eine kleine sportive Übung. Das Auto hat zwar vier Türen, doch hat man in die Einstiegsöffnung eine Armlehne mit Aschenbecher eingebaut. Wie vorne auch, geht es hier recht kuschelig zu, für frisch verliebte ideal. Besondere Freude bereitet uns der Bentley mit dem tollen Armaturenbrett. Es gibt vielfache Auskunft über den Zustand des Fahrzeuges, wobei auch die Verspieltheit der englischen Ingenieure begeistern kann. Hat man beim Horch nur den Zündschlüssel (man könnte auch Nagel sagen) und handelt mit ihm den Startvorgang und das Einschalten des Lichtes ab, benötigt man beim Bentley dafür drei Betätigungsmechanismen. Den Schlüssel zum Aufschließen der Betätigungshebel, den Zündhebel und den Lichthebel. Der Starterknopf

ist dann bei beiden Fahrzeugen wieder identisch. Der Bentley bringt es auf 13 Betätigungselemente und 7 Anzeigeelemente, der Horch kommt mit 8 Betätigungselementen und 3 Anzeigeelementen aus wobei ich ihm zusätzlich ein Kühlwasserthermometer spendiert habe. Den Drehzahlmesser habe ich in unserem Horch nur für diesen Vergleich eingebaut. Das Design des Bentleys ist sicherlich sehr schön, hat aber für uns zwei kleine Mängel. Die Ecke Dach-Windschutzscheibe ist etwas scharfkantig was nicht zum übrigen, sehr eleganten, Fahrzeug passt. Desgleichen ist der Übergang von der Motorhaube zur Fahrgastzelle nicht harmonisch. Das fällt einem besonders auf, wenn beide Fahrzeuge nebeneinander stehen. Beim Horch sind alle Konturen harmonisch aufeinander abgestimmt, ästhetisch perfekt. Sehr angenehm ist die Lüftung im Bentley. Bei offenem Schiebedach und offener Lüftungsklappe ist es auch im Sommer sehr angenehm und man fährt mit ihm auch gerne bei etwas kälterem Wetter, wobei dann natürlich beides geschlossen ist. Beim Bentley bedauere ich als Ingenieur, dass man ihn nicht von unten sieht. Der Bremsservo hätte eine Glasplatte im Fußboden verdient. Die Stangen, die Seile, die Betätigungsgestänge, die drei Differentiale, die doppelte Bremsmechanik an der Hinterachse sowie die Auspuffklappe sind ein toller Anblick und arbeiten auch noch nach 85 Jahren perfekt, geniale Ingenieurskunst.

Ja nun zu der Frage welches Fahrzeug würden wir, aus welchen Gründen auch immer, als erstes abgeben? Natürlich den Bentley und das aus folgenden Gründen.

1. Ich möchte nicht als Präsident des HORCH Club meine eigene Abwahl initiieren.
2. Die Chance erneut einen vergleichbaren Horch zu bekommen sind doch sehr gering, einen ähnlichen Bentley zu bekommen wäre eine Sache von wenigen Wochen.
3. Es sprechen auch wirtschaftliche Gründe dafür den Bentley als erstes abzugeben. Kostete der Horch 1935 9300,- RM, also etwa viermal den Preis einer DKW Meisterklasse (Quelle Horch Prospekt), kostete der Bentley 1500,- GBP und damit etwa 10-mal so viel wie ein Austin 7, 145,- GBP (Englisches Massen Auto, Quelle Klaus-Josef Roßfeldt) Heute sieht das nach meinen TÜV Wertgutachten umgekehrt aus. Das liegt wohl an den heute nur noch wenigen vorhandenen Cabrios 830 BK, vielleicht einige Dutzend. Von den insgesamt 2418 gebauten Derby Bentleys, 3,5 l und 4 ¼ l, sind heute noch ca.1800 registriert. Doch dieses ist für uns zweitrangig, die Schönheit der Fahrzeuge und die Freude am Fahren der beiden Fahrzeuge sind für uns das Wichtigste. Verkaufsüberlegungen haben wir nicht. Als echte Südoberländer leben wir nach der Devise:



Bentley – mit scharfer Ecke und Knick in der Motorhaube

**Wat use ist, dat bliv och use.**

*Text und Fotos: Klaus Kramer*



Der Horch mit den fließenden Konturen

## MOTORÜBERHOLUNG – TEIL 3:

# Einbau, Inbetriebnahme und Nebenarbeiten

Nachdem in den ersten beiden Teilen ausführlich die Gründe für eine umfangreiche Motorüberholung, der Ausbau, die Reinigung der Öl- und Kühlkanäle sowie das Einpressen neuer Laufbuchsen beschrieben wurde, steht nun der Einbau und die Inbetriebnahme des revidierten Motors an. Weiterhin wurden die vier Monate, in denen sich der Motor zur professionellen Revision in der Motorenbaufirma befand, genutzt, um alle Bereiche, welche bei ausgebautem Motor extrem gut zugänglich waren, gründlich zu überarbeiten bzw. zu modifizieren.

### EINBAU

**W**ie bereits geschildert, wurde der Motor in Eigenregie ausgebaut. Dazu wurde zuerst der Zylinderkopf abgenommen und alle Anbauteile sowie die am Motor befestigten Zusatzaggregate wie Lichtmaschine und Anlasser entfernt. Der eigentliche Rumpfmotor und der Zylinderkopf wurden getrennt von der Motorenbaufirma Sauer in 63768 Hösbach abgeholt. Nach erfolgter Überholung wurden der Zylinderkopf und der Rumpfmotor demzufolge auch wieder als getrennte Einheiten angeliefert (Abb. 1 + 2).



Abb. 1

*Angelieferter vollständig überholter Rumpfmotor. Die beiden Auspuffkrümmern sind nach dem Aluflammspritzen bereits montiert.*



Abb. 2

*Überholter Zylinderkopf mit neuen Ventilen. Deutlich die Einschläge der zerstörten Kolbenringe im Bereich des zweiten Zylinders.*

Für den Rumpfmotor war vereinbart, dass dieser „splintfertig“ angeliefert wird. Eine schöne Bezeichnung, wie ich finde, gibt sie doch eine gewisse Sicherheit, dass sich nicht später irgendwelche Schrauben im Inneren des Motors lösen können und damit den ganzen Aufwand unwiederbringlich zunichte machen. Die Motorenbaufirma hätte dafür gerne auf Werksangaben für die Anzugsdrehmomente zurückgegriffen. Leider konnte ich in den verschiedenen Werkstatthandbüchern dazu keine Angaben finden. In alten Aufzeichnungen fand sich stattdessen die Formulierung, dass ein erfahrener Monteur mit einem 6 Inch (ca. 15 cm) langen Schraubenschlüssel schon weiß, was er damit zu tun hat. Diese Angabe schien jedoch zu „schwammig“, sodass auf allgemein gültige Drehmomentwerte in Abhängigkeit des Gewindedurchmessers zurückgegriffen wurde.



Abb. 3

*Kurz vor der „Hochzeit“, dem Wiedereinschweben des Motors an seinen angestammten Platz.*

Da sich die sechs Auslassventile ja seitlich stehend im Zylinderblock befinden, wurden diese ebenso bereits montiert und das Ventilspiel nach Werksangaben auf 0,3 mm eingestellt. Sicherheitshalber und da es bei eingebautem Motor schwer zugänglich ist, wurde dies überprüft, wobei sich keine Abweichungen zeigten. Sämtliche Servicedeckel wurden mit neugeschnittenen Gewinden, passenden Schrauben und neuen Dichtungen bereits endgültig montiert.

Da alle Stehbolzen für die Überholung entfernt werden mussten, wurden diese mit einem Bolzenwerkzeug wieder eingedreht. Dabei war mir nicht bewusst, dass die seitlichen Bolzen für die Befestigung der beiden Abgaskrümmen bis in das Kühlsystem hinein reichen. Dies führte dazu, dass es beim späteren Probelauf zu einem deutlichen Kühlmittelaustritt an den Verschraubungen der Abgaskrümmen kam. Das Entfernen dieser Bolzen und Wiedereinschrauben mit einem hitzefesten Dichtmittel kurierte das Problem, wäre aber beim vorher noch nicht eingebauten Motor sehr viel einfacher zu bewerkstelligen gewesen.

Der Einbau des immerhin ca. 290 kg schweren Rumpfmotors erfolgte mit einem hydraulischen Motorheber (Abb. 3). Zuvor waren sämtliche Gummiteile der vorderen Motoraufhängung und der hinten liegenden Getriebeaufhängung erneuert worden, sodass die Einheit von Motor und Getriebe durch die

zirkulären Verschraubungen mit der Getriebeglocke wiederhergestellt wurde. Nachdem auch die vordere V-förmige Aufhängung des Motors endgültig montiert und mit Splinten gesichert war, konnte der Motorheber abgebaut werden, sodass auch wieder gefahrlos unter dem Motor gearbeitet werden konnte (Abb. 4). Denn die aufwändige zirkumferente Verschraubung zwischen der hinten liegenden Schwungscheibe und dem Drehmomentwandler ist ausschließlich von unten zugänglich. Auf die korrekte Platzierung der insgesamt 32 unterschiedlich langen Schrauben, um die diffizile Werksauswuchtung des Antriebsstranges nicht zu ruinieren, wurde bereits im letzten Teil hingewiesen.

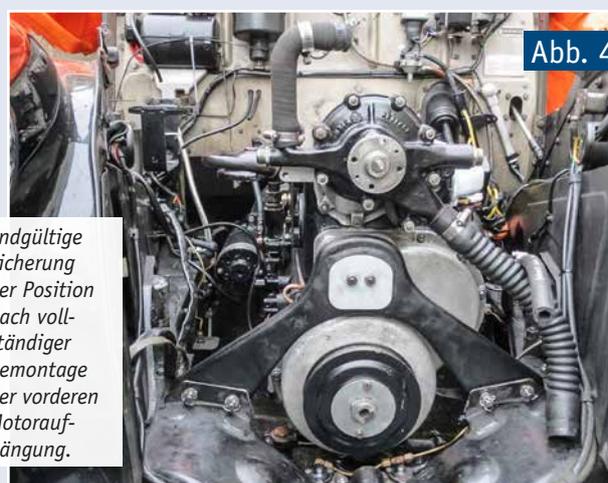


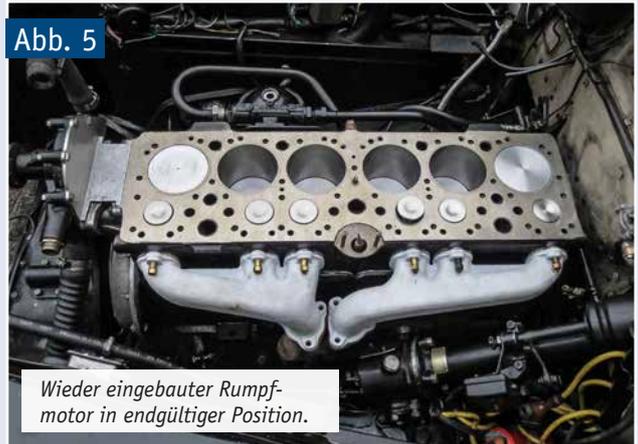
Abb. 4

*Endgültige Sicherung der Position nach vollständiger Remontage der vorderen Motoraufhängung.*

Weiterhin konnte nun die Ölwanne wieder endgültig montiert und abgedichtet werden. Hierbei ist zu beachten, dass die Dichtung zweigeteilt ist. Im vorderen Teil liegt die senkrechte Dichtfläche am Gehäuse für die Steuerräder und dem Schwingungsdämpfer an, während der größere horizontale Teil von einer U-förmigen Papierdichtung abgedichtet wird. Am Übergang zwischen den beiden Dichtungen sollte in den Ecken zusätzlich etwas Dichtmittel aufgetragen werden. Zum Anziehen der zahlreichen Schrauben am Rand der Ölwanne sollte man sich kreuzweise von vorne nach hinten vorarbeiten. Hierzu fällt mir immer der Tipp eines erfahrenen „Autoschlossers“ ein, wonach die Befestigung einer Ölwanne immer analog dem Aufsetzen einer Kappe auf den Kopf erfolgen sollte und niemals wie das Aufsetzen eines Hutes. D.h. man sollte immer an einer Seite beginnen und sich dann wechselseitig zur gegenüberliegenden Seite vorarbeiten und niemals versuchen durch paralleles Anziehen der Schrauben die Wanne gleichzeitig nach oben zu ziehen.

Während die Wasserpumpe schon beim ausgebauten Motor montiert wurde, wurden die ausladenden Teile wie Lichtmaschine, Anlasser und Ölfilteraufnahme erst nach dem Einbau des Motors remontiert (Abb. 5). Alle Aggregate wurden zuvor zerlegt, gereinigt und überprüft. Die bereits stark erodierte Grundplatte der Wasserpumpe wurde ersetzt. Auffällig war ein relativ großes Lagerpiel der Wasserpumpenachse. Da sie jedoch noch keine Undichtigkeiten aufwies, entschied ich mich für den Wiedereinbau, auch mit dem Hintergedanken, dass diese auch bei eingebautem Motor relativ gut zugänglich ist.

Tatsächlich hielt sie dann noch ca. drei Jahre durch. Erst als sich kürzlich bei einer Fahrt im strahlenden Sonnenschein urplötzlich Regentropfen auf der Windschutzscheibe zeigten und diese auch noch grün eingefärbt waren, verteilte sich wirbelartig das Kühlwasser im vorderen Motorraum, trat seitlich unter der Motorhaube aus und wurde vom Fahrtwind auf die Scheibe mitgerissen. Der erst kürzlich erfolgte Austausch der Wasserpumpe bot damit die Gelegenheit seit der Revision erstmals das Kühlmittel komplett zu wechseln. Hierbei zeigten sich nur ganz geringe Korrosionsrückstände, was allerdings auch der Verwendung modernen Kühlmittels geschuldet war. Hätte man hier weiter eine Mischung aus Wasser und Frostschutzmittel wie in den Anfangszeiten des Fahrzeuges verwendet, wäre sicher ein frühzeitigerer Wechsel empfehlenswert gewesen.



Nach dem Einschrauben aller 39 Stehbolzen bei bereits eingebautem Motor (Abb. 6) und dem Auflegen einer neuen Zylinderkopfdichtung konnte der Zylinderkopf wieder aufgesetzt werden. Um ein Verkanten beim Aufsetzen des Zylinderkopfes auf diesen „Wald“ von Stehbolzen zu vermeiden, empfiehlt sich auch hier zur besseren Handhabung der Einsatz des hydraulischen Motorhebers (Abb. 7). Wegen der besseren Zugänglichkeit wurden zuvor das vorne liegende Thermostatgehäuse und der seitliche Ansaugkrümmer mit neuen Dichtungen versehen am



Zylinderkopf endgültig verschraubt. Das Festziehen der Zylinderkopfschrauben geschieht spiralförmig von innen nach außen nach der im Service-Manual genau festgelegten Reihenfolge.

Die entscheidende Information mit welchem Drehmoment die Muttern auf den Stehbolzen festzuziehen sind, ist schwieriger zu beschaffen. Auch hier empfiehlt Rolls-Royce wieder den erfahrenen Monteur mit dem 6 Inch-Schraubenschlüssel. Fragt man tatsächlich einen erfahrenen Kfz-Mechaniker, wirft dieser so Erfahrungswerte von 90 bis 100 Nm in den Raum. Dabei muss allerdings bedacht werden, dass dies gängige Werte sind, wenn man moderne dünne einlagige Zylinderkopfdichtungen aus Metall verwendet. Beim B60-Motor wird jedoch eine relativ dicke mehrlagige Dichtung aus Kupfer und Asbest verbaut, welche bei einem solchen Drehmoment hoffnungslos zerquetscht würde. Im alten Service-Manual für den Bentley Mk VI von 1947 findet sich hingegen eine exakte Angabe zum Anzugsdrehmoment der Zylinderkopfschrauben von 280 lbs./ins. was ca. 32 Nm entspricht. Hierbei ist jedoch zu bedenken, dass sich diese Angabe auf den anfänglich verbauten 4,25 Liter Motor bezieht. Ein solch niedriges Anzugsdrehmoment ist den relativ dünnen Gewindebolzen bei diesem Motor geschuldet, wobei durchaus Fälle beschrieben wurden, wo es zu einer späteren Lockerung des Zylinderkopfes gekommen ist. Beim späteren 4,5 Liter Motor, wie bei meinem Modell, wurden demzufolge verstärkte Gewindebolzen verwendet.

Glücklicherweise findet sich im Grundlagenartikel von Norman Geeson: <https://kda132.com/wp-content/uploads/2018/04/Cylinder-Blocks.pdf> auch zum 4,5 Liter Motor eine Drehmomentangabe. Er schlägt 375 lbs./ins. als Anzugsdrehmoment der Zylinderkopfschrauben vor, was ca. 42 Nm entspricht. Immer noch relativ niedrig, hat dies allerdings in den seit der Revision vergangenen drei Jahren und ca. 10.000 gefahrenen Kilometern problemlos ohne Kompressionsverlust funktioniert.



## INBETRIEBNAHME

Nach der Montage des Vergasers, des Zündverteilers, des Zündgeschirrs, des Kühlers und dem Auffüllen aller Flüssigkeiten stand dem ersten Startversuch nichts mehr im Wege. Und siehe da, nach kurzem Abwarten bis das Tickern der Benzinpumpe die Schwimmerkammer im Vergaser ausreichend ge-

flutet hatte, sprang der Motor beim ersten Druck auf den Anlasserknopf sofort an. Der Motorlauf war zunächst etwas unregelmäßig und die Gasannahme war extrem unbefriedigend. Obwohl die Zündung und der Vergaser sich nur in Grundeinstellung befanden, war dies jedoch nicht die Ursache. Da der Luftfilter noch nicht montiert war, konnte man von oben in den Ansaugkanal des Vergasers hineinsehen. Dabei fiel auf, dass die Beschleunigerpumpe in der Schwimmerkammer nicht funktionierte, also seitlich kein Benzin eingespritzt wurde, wenn man das Gaspedal durchtrat. Glücklicherweise war die Zeit an diesem Tag schon fortgeschritten, sodass die Reparatur des Vergasers verschoben werden musste.

Zwei Tage später unternahm ich zunächst einen neuen Startversuch, und siehe da, der Motor lief ohne jegliche Probleme, auch die Gasannahme war einwandfrei. Beim Blick in den Vergaser zeigte sich auch die Funktion der Beschleunigerpumpe wieder hergestellt. Was war passiert?

Nun dazu muss man bedenken, dass der Vergaser ja zuvor ca. 4 Monate ausgebaut im Regal stand. Dabei ist die Schwimmerkammer vollständig ausgetrocknet und die getrockneten Benzinrückstände haben den Kolben der Beschleunigerpumpe verklebt. Nachdem die Schwimmerkammer wieder mit Benzin geflutet war, hat dieses die Rückstände aufgelöst und die Beschleunigerpumpe konnte den Gaspedalbewegungen wieder folgen.

Gegenüber der Werkseinstellung, welche eine statische Einstellung des Zündzeitpunktes genau auf den oberen Totpunkt (OT) vorsieht, erwies sich ein deutlich früherer Zündzeitpunkt etwa 10° vor OT als deutlich laufiger und ergab ein wesentlich besseres Beschleunigungsverhalten. Hierbei ist zu bedenken, dass zum Zeitpunkt der Motorentwicklung und der dabei erfolgten Festlegung des Zündzeitpunktes in England nur Kraftstoffe mit lediglich 70 Oktan zur Verfügung standen. Tankt man hingegen heutigen modernen Kraftstoff mit 95 Oktan, kann man den Zündzeitpunkt deutlich früher legen, ohne dass mit einem „Klopfen“ des Motors gerechnet werden muss.

Die Leerlaufdrehzahl wurde beim warmgefahrenen Motor auf 400 U/min einjustiert, während die Gemischregulierschraube auf einen CO-Anteil von ca. 2,5 % im Abgas eingestellt wurde. Vom Werk ist hier ein etwas höherer Wert von 3,5 % vorgesehen. Der Wagen fährt jedoch mit diesen Einstellungen sehr

laufruhig, äußerst zuverlässig und mit einem beeindruckenden Beschleunigungsvermögen. Auch wenn dies natürlich nur subjektiv sein kann, ist wohl das ursprüngliche Ziel des gigantischen Aufwandes erreicht worden, dadurch in den Genuss zu kommen, das Fahrgefühl so zu erleben, wie es wohl mit einem solchen Luxusfahrzeug in den 50er Jahren gewesen sein muss.

Auch wenn der Benzinverbrauch bei all den Anwendungen sicher nur eine untergeordnete Rolle spielt, lässt sich daran jedoch indirekt die korrekte Motoreinstellung verifizieren. Über all die Jahre seit der Revision bei einer sehr gemischten Fahrweise schwankt dieser nur gering um die 17l/100km, was ziemlich exakt den 17 mls./gal. entspricht, wie man sie den zeitgenössischen Testergebnissen entnehmen kann.

### ERFOLGSKONTROLLE

Wenn man Spaß und Freude daran hat, bei Reparaturen am Auto selbst Hand anzulegen, macht man auch gelegentlich die Erfahrung, dass man einer wieder festgezogenen Verschraubung nur dann vertraut, wenn man diese selbst angezogen hat. Von daher ist die „splintfertige“ Anlieferung eines solch komplexen mechanischen Teils wie eines Motors zunächst eine etwas zwiespältige Angelegenheit. Werden doch immer wieder Horrorszenerien kolportiert, wonach frisch überholte Motoren mit einem kapitalen Motorschaden endeten.

Von daher muss ich der Motorenbaufirma Sauer in 63768 Hösbach ein großes Lob aussprechen. Denn seit der Motorüberholung im Herbst 2017 sind ja nun schon drei Jahre vergangen. Da ich die damalige Standzeit genutzt habe, um die Elektrik auch im Armaturenbrett zu überholen, wurde der Tacho ausgebaut (Abb. 8). Während der diesjährigen Lockdown-Zeit im Frühsommer wurde dieser nun gegen einen Kilometer-Tacho getauscht, sodass die gleiche Aufnahme ca. 2½ Jahre später wiederholt werden konnte (Abb. 9). Wie man sieht, hat der Wagen seit der damaligen Revision etwas mehr als 6.000 Meilen zurückgelegt, was mit den seit dem Frühsommer hinzugekommenen Kilometern einer Fahrleistung von mehr als 10.000 km entspricht. Bis auf

Meilen-tacho zum Zeitpunkt der Motorrevision.

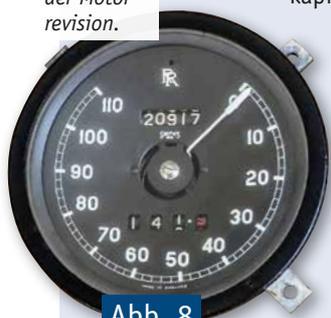


Abb. 8

Gleicher Tacho im Frühsommer 2020.



Abb. 9

Aktuelle Kompressionswerte aller sechs Zylinder im November 2020.



Abb. 10

den absehbaren Defekt der Wasserpumpe und ein Problem mit der Benzinpumpe lief der Wagen ohne Probleme. Da die Qualität einer Motorrevision sich ja am besten an den erzielbaren Kompressionswerten ablesen lässt, habe ich mir seither angewöhnt, zu jedem Jahresende hin die Kompressionswerte aller sechs Zylinder zu dokumentieren (Abb. 10). Diese schwanken nun gleichmäßig zwischen 7 und 8 bar. Hierbei muss bedacht werden, dass es sich um einen vergleichsweise niedrig verdichtenden Motor handelt, wobei die Werksangabe bei 1 zu 6,4 liegt. Die dennoch höher liegenden Kompressionswerte resultieren aus dem wiederholten Planen sowohl des Motorblocks als auch des Zylinderkopfes. Dadurch wird der verbleibende Brennraum im oberen Totpunkt des Kolbens verringert, was zu einer höheren Verdichtung und damit höheren Kompression führt. Da sich die Kompressionswerte trotz der nicht unerheblichen Laufleistung während der letzten drei Jahre nicht nennenswert verändert haben, ist definitiv von einer dauerhaft erfolgreichen Revision des Motors auszugehen. Als Nebenbefund kann dabei gleichzeitig das Zündkerzenbild mit kontrolliert werden (Abb. 11). Die „rehbraune“ Färbung der Elektroden deutet auf eine möglichst rückstandsfreie Verbrennung hin, was auf ein korrektes Zündverhalten und eine optimale Vergasereinstellung schließen lässt.

Einwandfreies Kerzenbild im Rahmen der Kompressionsprüfung im November 2020.



Abb. 11



Alles neu, Kolben, Laufbuchsen und Ventile.

Abb. 12



„Tunnelblick“ durch die gereinigte Ölgalerie in der Kurbelwelle.

Abb. 13

Neben den neu eingepressten Zylinderlaufbuchsen mit den neuen Kolben und neuen Ventilen (Abb. 12) wurde der Motor einer vollständigen Innenreinigung unterzogen. Nicht nur der gesamte Kühlkreislauf sondern alle Ölkanäle wurden penibel gereinigt (Abb. 13). Dies ermöglicht, den Motor wie den eines Neuwagens zu behandeln und zukünftig modernes synthetisches Hochleistungsöl einzufüllen. Dies sollte man jedoch niemals bei einem älteren Motor ohne vorherige Reinigung des Ölkreislaufs versuchen. In einem alten RREC-Bulletin vom Januar 1972, als ein Silver Shadow gerade das neueste Fahrzeug des Konzerns war und die Entwicklung von synthetischen Hochleistungsölen noch in den Kinderschuhen steckte, findet sich bereits ein warnender Bericht über ein technisches Seminar der Essex Section, welches von Mike Grigsby geleitet wurde. Die Frage: „Using of modern detergent oils in old dirty engines“ wurde dort ausführlich besprochen und schon damals ausdrücklich vor einem unkontrollierten Ablösen der Ölkohle in „sludged crankshafts“ gewarnt (Abb. 14). Es ist klar, wenn sich solche Brocken unkontrolliert ablösen und im Ölstrom mitgerissen werden, kommt es zum Infarkt an der nächsten Engstelle. Die dahinter liegenden beweglichen Teile werden nur noch unzureichend geschmiert und können einem extremen Verschleiß unterliegen. Sind jedoch alle Ölkanäle zuvor von



Gelöste Ölrückstände vor dem Reinigen des Ölkanals in der Kurbelwelle.

Abb. 14

allen alten Ölablagerungen befreit worden, bietet ein modernes Mehrbereichsöl mit schmutzlösenden Additiven entscheidende Vorteile. Anders als bei den alten Motoren, welche teilweise über Jahrzehnte mit einem additivfreien Einbereichsöl unbenutzt herumstanden, kommt es mit modernem Öl erst gar nicht zu solchen massiven Ablagerungen, auch wenn das Fahrzeug zukünftig nur unregelmäßig bewegt werden würde. Von daher sollte man bei Verkaufsofferten von 40 bis 50 Jahre alten Oldtimern mit einer angegebenen Laufleistung von lediglich 30.000 km äußerst vorsichtig sein.

### NEBENARBEITEN

Da ein Rolls-Royce mit ausgebautem Motor zu keiner weiteren Verwendung genutzt werden kann, bietet sich diese Zeit an, alle zugänglichen Teile zu inspizieren, zu reparieren oder zu restaurieren. Die Zugänglichkeit insbesondere aller sonstigen im Motorraum verbauten Aggregate kann nie wieder so gut sein und vor allem lässt es sich nie wieder so bequem im Motorraum arbeiten (Abb. 15).

Hierzu muss man wissen, dass der größte Teil der gesamten Fahrzeugelektrik beim Silver Dawn an der Stirnwand und den seitlichen Stehblechen im Motorraum verbaut ist. Vom Sicherungskasten über den Regler der Lichtmaschine bis hin zu Blinker, Hupe und Lichtanlage findet sich alles hier. Nach den vielen Jahren waren insbesondere die Gum-

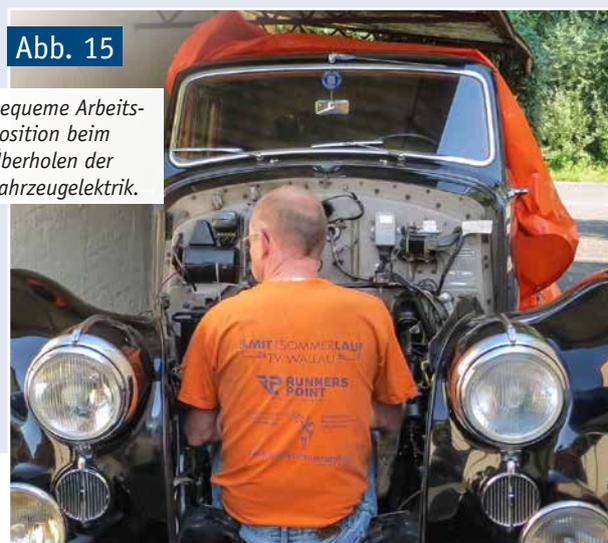


Abb. 15

Bequeme Arbeitsposition beim Überholen der Fahrzeugelektrik.



Abb. 16

*In die Jahre gekommene Gummischutzkappen der elektrischen Anschlüsse.*

mischutzkappen der Schraubanschlüsse in einem bedauernswerten Zustand (Abb. 16). Diese wurden, wie auch alle korrodierten Kontakte, erneuert. Das mechanische Blinkrelais wurde in den Innenraum verlegt, um neben der Blinkkontrollleuchte auch eine akustische Rückmeldung zu haben, solange der Blinker aktiv ist.

Wichtig war auch die Zugänglichkeit zu den Kühlmittelschläuchen für die unter dem Sitz verbaute Heizung zu nutzen. Diese stammten laut Herstellungsjahr aus der Bauzeit des Wagens, sind aber auch bei eingebautem Motor kaum zu tauschen – zumindest wenn man die originalen Halteklammern auf der Rahmenkonstruktion weiter nutzen möchte. In der Hoffnung, dass der neu eingebaute Markenschlauch ähnlich lange halten wird, wurden beide Heizungsschläuche komplett ersetzt.

Eine unangenehme Erfahrung aus vielen Fahrten mit dem noch nicht revidierten Motor zeigte sich insbesondere, wenn man in einen Stau geriet. Der fehlende Fahrtwind verbunden mit einer relativ geringen Leerlaufdrehzahl führte regelmäßig zu einem deutlichen Anstieg der Kühlwassertemperatur. Wie ich heute weiß, war dies dem zugesinterten Kühlkreislauf und dem zerstörten Eingang der Kühlmittelgalerie hinter der Wasserpumpe zuzuschreiben. Im Rahmen der Überholung wollte ich auch hier für eine gewisse Redundanz sorgen, weshalb auf der Vorderseite des Kühlers, verborgen hinter dem verchromten Kühlergrill, ein elektrischer Zusatzlüfter montiert wurde (Abb. 17). Ein elektronisches Thermostat übernimmt dessen Steuerung, ohne dass man manuell eingreifen müsste.

*Leistungsfähiger elektrischer Zusatzlüfter auf der Vorderseite des Kühlers montiert.*

Abb. 17



Beim Trennen des automatischen Getriebes von der



Abb. 18

*Erste Abnutzungsspuren am Starterzahnkranz.*

Schwungscheibe des Motors kann der Starterzahnkranz begutachtet werden. Da dieser nachträglich nur mit einem erheblichen Aufwand getauscht werden könnte, wurden die sichtbaren Abnutzungsspuren trotz einwandfreier Funktion zum Anlass genommen, diesen vorsorglich zu erneuern (Abb. 18). Tatsächlich war noch ein geringer Restposten aus dem ursprünglichen originalen Ersatzteilbestand in uraltem, zerbröselnden Wachspapier verfügbar (Abb. 19). Mit einem Preis deutlich über 1.000 Euro war dies jedoch der größte Posten aller benötigten Ersatzteile.



Abb. 19

*Es gibt sie noch, die guten alten Ersatzteile. Werksneuer Starterzahnkranz, wahrscheinlich seit vielen Jahrzehnten eingelagert.*

Bei ausgebautem Motor sind die Vorderseite des Getriebes mit Drehmomentwandler, Getriebeglocke und insbesondere der dahinter liegende Simerring gut zugänglich (Abb. 20). Nach dem Entfernen des Drehmomentwandlers und Ab-



Abb. 20

*Vorderansicht des Automatikgetriebes nach Ausbau des Motors.*

Getriebe nach Demontage des Drehmomentwändlers und Entfernung der Getriebe-  
glocke. Gut ist die temporäre Abstützung des Getrie-  
bes auf einem Vierkantrohr zu erkennen.



Abb. 21

Neu eingesetz-  
ter Simmerring  
und Abdichtung  
aller Spalten.



Abb. 22

nahme der Getriebe-  
glocke schaut man direkt  
auf den alten Simmerring (Abb. 21). Nach Erneuerung  
des Simmerrings und dem Abdichten aller Spalten  
und Verschraubungen kann die Getriebe-  
glocke wieder montiert und der Drehmomentwandler aufge-  
schoben werden (Abb. 22).

Als letzten Punkt machte ich mir Gedanken, wie  
man eine mögliche Gefährdung des dauerhaften  
Reparaturerfolges verhindern kann. Hierzu muss  
bedacht werden, dass drei mögliche Gefahren  
drohen: Überhitzung des Motors, extremer Verlust  
an Motoröl und damit ausbleibende Schmierung  
beweglicher Teile sowie ein dramatisches Absinken  
des Kühlmittelstandes.

Dem ersten Punkt konnte ich bereits mit einer  
skrupellosen Reinigung des Kühlkreislaufs und dem  
Einbau eines Zusatzlüfters prophylaktisch begegnen.  
Wie bei allen Rolls-Royce und Bentley Fahrzeugen  
dieser Zeit kann der Füllstand in der Ölwanne durch  
Knopfdruck am Armaturenbrett anhand des Zeiger-  
ausschlages der Tankuhr abgelesen werden. Jedoch  
drückt man nicht ständig diesen Umschaltknopf,  
sodass ein plötzlicher Ölverlust zunächst unbemerkt  
bleiben kann. Da ja der Ölstand in der Ölwanne von  
einem Schwimmer gemessen wird, der über eine  
Widerstandsbahn gleitet, kann dieser vom Füllstand  
abhängige veränderliche Widerstand von einer  
kleinen Komparatorschaltung mit einem Sollwert



Abb. 23



Musteraufbau  
der Sensor-  
elektronik für  
den Kühlmit-  
telstand auf  
einer Loch-  
rasterplatine.

verglichen werden, der den Minimalstand in der Öl-  
wanne repräsentiert. Wird dieser auch nur kurzzeitig  
unterschritten, führt dies zu einem deutlich wahr-  
nehmbaren Blinken der roten Blinkerkontrollleuchte,  
sodass beim sofortigen Abschalten des Motors ein  
dauerhafter Schaden vermieden werden kann.

Die Füllstandskontrolle des Kühlmittels im Kühler  
wurde ähnlich gelöst, wie dies später beim Silver  
Shadow serienmäßig in den Ausgleichbehälter des  
Kühlers eingebaut wurde. Zwei Edelmetallelektro-  
den ragen von oben in die Kühlflüssigkeit hinein.  
Solange der Kühlerstand ausreichend ist, sind die  
beiden Elektroden vom Kühlwasser benetzt, sodass  
ein geringer Strom über das flüssige Kühlmittel  
fließen kann, was eine Alarmauslösung verhindert.  
Sinkt der Kühlmittelstand unter die Elektroden, sind  
diese nicht mehr über die Kühlflüssigkeit verbunden,  
wodurch eine Warnlampe aktiviert wird, hier auch  
wieder die Blinkerkontrollleuchte, diesmal aller-  
dings als rotes Dauerleuchten. Zur Auswertung des  
Elektrodenstromes wurde jedoch im Gegensatz zum  
Silver Shadow auf eine etwas modernere Industrie-  
schaltung mit dem integrierten Schaltkreis L4620  
aus den 90er Jahren zurückgegriffen (Abb. 23).  
Dies hat den Vorteil, dass als Messspannung eine  
Wechselspannung erzeugt wird, womit einseitige  
galvanische Ablagerungen an den Elektroden ver-  
mieden werden.

Diese wichtigen Überwachungsschaltungen ließen  
sich in kleinen Kunststoffgehäusen unterbringen  
und konnten neben dem elektronischen Thermosta-  
t für den Zusatzlüfter an der rechten Bordwand  
befestigt werden (Abb. 24).

Text und Fotos: Dr. Joachim Becker,  
65795 Hattersheim am Main



Abb. 24

Gebälte „modernste Elektronik“  
zur permanenten Überwachung  
aller essentiellen Motorparameter.

Winterreifen und Bußgelder –

# Ein paar Tipps von Spezialisten



Ganz klar scheint das Thema Winterreifen und Gesetzeslage nicht zu sein. Hier und da hört man Unterhaltungen, die den Schluss zulassen, dass es zwischen der Realität und einiger Phantasie gehörige Zwischenräume gibt. Wir klären mal auf und lassen einen Spezialist von Pirelli zu Wort kommen.

**Zunächst der ADAC, als Instanz und Ratgeber, wenn es um Autos, deren Ausstattung und Nutzung geht.**

- 1) Es gibt keine Winterreifenpflicht, die an einem Tag beginnt und an einem anderen wieder endet. Das Zauberwort heißt: situativ. Und das meint, dass der Mensch seinem Auto dann Winterreifen anziehen muss, wenn es draussen winterlich zugeht. Und das bedeutet: Glatteis, Schnee, Schneematsch oder Reifglätte. Wer dann ohne Winterreifen erwischt wird, zahlt. 60 Euro plus ein Pünktchen in Flensburg, wer andere gefährdet, also unkoordiniert durch die Gegend rutscht, zahlt zwanzig Euro mehr. Sind Fahrerin oder Fahrer nicht mit Halterin oder Halter identisch, zahlt die Person im Fahrzeugschein 75 Euro plus einen Punkt in Flensburg.
- 2) Gelten Ganzjahresreifen auch als Winterreifen? Jein. Nur, wenn sie mit dem „Alpine“-Zeichen (einem Bergpiktogramm mit Schneeflocke) oder dem „M+S“-Zeichen gekennzeichnet sind.



**Und jetzt noch ein paar Tipps aus dem Pirelli Tyre Campus. Dort gehen alle Pirellis zur Schule, bevor sie auf die Felgen gezogen werden.**

### **Die erste Frage: Ganzjahres- oder Winterreifen?**

Es gibt darauf keine einfache Antwort. Der Schlüssel zur Lösung dieses Problems liegt vielmehr darin, zu verstehen, wann, wo und wie das jeweilige Auto eingesetzt werden soll und welches Leistungsniveau erwartet wird. Für beide Reifentypen gilt: Auf ihrer Flanke müssen sie das dreizackige Bergpiktogramm mit der stilisierten Schneeflocke tragen. Das kennzeichnet sie als Reifen, die in Deutschland den Ansprüchen der situativen Winterreifenpflicht genügen. Für Reifen, die vor 2018 produziert wurden, gilt bis September 2024 noch das M+S-Kürzel auf der Reifenflanke als ausreichend. Derart markierte Reifen vermeiden Bußgelder und garantieren Sicherheit auch bei winterlichen Straßenverhältnissen.

### **Die zweite Frage: Für wen sind Winterreifen die bessere Wahl?**

Winterreifen sind auf jeden Fall vorzuziehen, wenn in der kalten Jahreszeit viele Kilometer gefahren werden – sei es beruflich oder privat – oder wenn bei allen winterlichen Bedingungen maximale Leistung gefragt ist. Liegen die Temperaturen im Herbst und Winter unter sieben Grad Celsius, können Sommerreifen nicht mehr ihre optimale Leistung erbringen. Für Fahrer, die eine höhere Performance verlangen, sind Winterreifen die bessere Wahl. Aufgrund ihrer weicheren Mischung, die auch bei Minusgraden hohe Leistung erbringt, ermöglichen Winterreifen selbst auf rutschigen Fahrbahnoberflächen eine optimale Straßenhaftung sowie erstklassige Leistungen in den Kategorien Traktion und Bremsen. Diese Kombination trägt zu mehr Sicherheit und Komfort bei. Im Vergleich zu einem Sommerreifen verkürzen die chemischen Eigenschaften der Wintermischungen den Bremsweg sowohl bei Nässe (um bis zu 15 Prozent) als auch auf verschneiter Fahrbahn (um bis zu 50 Prozent). Auch das spezifische Profildesign für Winterreifen verbessert die Leistung, insbesondere dank der Profilblöcke. Diese sind so konstruiert, dass sie Schnee aufnehmen können. Die Reibung des Schnees im Reifenprofil mit dem Schnee auf der Fahrbahn erhöht die Haftung. Darüber leiten die großen Kanäle des Profils bei Regen das Wasser schnell und wirkungsvoll aus

der Aufstandsfläche des Reifens ab. Das verringert das Aquaplaning-Risiko, um eine sicherere Fahrt bei Nässe zu gewährleisten.

### **Die dritte Frage: Was mache ich mit meinem 500-PS-Coupé im Winter?**

Für die Fahrer leistungsstärkerer Automobile hat Pirelli die P Zero Winter-Range im Sortiment: Diese Reifen werden gemäß der Pirelli Perfect Fit-Strategie in Zusammenarbeit mit Automobilherstellern entwickelt. Es handelt sich also um Reifen nach Maß für jene Auto-Modelle, an die sie montiert werden. Ein charakteristisches Merkmal von P Zero. Für Premiumfahrzeuge der Spitzenklasse steht der Winter Sottozero 3 zur Verfügung, der ein hohes Leistungsniveau bietet. Der Cinturato Winter wurde für Stadtautos, SUVs und Crossover-Fahrzeuge entwickelt. Für die jüngste Generation von SUVs und Crossover-Fahrzeugen ist der Scorpion Winter ideal. Für Lieferwagen und leichte Nutzfahrzeuge steht der Carrier Winter bereit.





### **Die vierte Frage: In Hamburg oder Berlin liegt Schnee eher selten auf der Straße. Welchen Reifen sollte man hier nutzen?**

Wenn ein Auto hauptsächlich für Stadtfahrten abseits von Gebirgsregionen bei Temperaturen zwischen minus fünf Grad Celsius und plus 25 Grad Celsius eingesetzt wird und jährlich weniger als 25.000 Kilometer ohne sportliche Performance zurücklegt, dann sind Ganzjahresreifen die beste Wahl. Eine von Pirelli durchgeführte Umfrage ergab: 55 Prozent der Autofahrer in Deutschland würden Ganzjahresreifen bei ihren nächsten Reifenkauf in Betracht ziehen. Dabei handelt es sich insbesondere um Personen, die nicht in Bergregionen leben. Dieses Interesse wird durch einen hohen Wissensstand untermauert: Rund 98 Prozent der Befragten waren mit dem Konzept der Ganzjahresreifen vertraut. Dieses Produkt zeichnet sich durch ein Design und ein Laufflächenprofil aus, das ausgewogen genug ist, um sowohl bei niedrigen als auch bei hohen Temperaturen gut zu funktionieren. Ebenso auf nassem wie auch auf trockenem Asphalt. Seine Gesamtleistung ist gut, gleiches gilt für seine Allround-Vielseitigkeit. Allerdings ist stets zu berücksichtigen: Dieser Reifentyp erreicht nie ganz das Leistungsniveau von Sommerreifen im Sommer und von Winterreifen im Winter – obwohl sie in allen beschriebenen Situationen einen ausgezeichneten Kompromiss darstellen.

Das Ganzjahresangebot von Pirelli ist breit gefächert und deckt alle Arten von Fahrzeugen ab. Der Cinturato All Season Plus wurde entwickelt, um die Bedürfnisse von Fahrern zu erfüllen, die Reifen zwischen 15 und 20 Zoll benötigen und ihre Autos hauptsächlich in Städten einsetzen. Für Fahrer von Crossover-Fahrzeugen oder SUVs produziert Pirelli den Scorpion Verde All Season SF. Der Carrier All Season für Transporter und leichte Nutzfahrzeuge komplettiert das Portfolio. Der Cinturato All Season Plus und der Scorpion Verde All Season SF sind auch mit Seal Inside erhältlich. Aufgrund dieser Technologie können Fahrer auch bei einer Reifenpanne mit Einstichen von bis zu vier Millimetern weiterfahren. Der Scorpion Verde All Season steht alternativ auch als selbsttragender Run Flat-Reifen zur Verfügung.

So, und jetzt ab in die Garage und den Dreizack auf den Pneus suchen.

*Text: Ralf Bernert, Pirelli*

*Fotos: Pirelli*



## Genau die richtige Jahreszeit, um über eine Veränderung nachzudenken.

Und wir sind genau der richtige Partner, um auch Ihre Immobilie erstklassig zu vermarkten. Überlassen Sie Ihren Immobilienverkauf also nicht dem Zufall, sondern der Marktkennntnis unserer Berater. Dies bildet die optimale Basis, um den Wert Ihrer Immobilie richtig einschätzen zu können und mit gezielten Vermarktungsmaßnahmen den perfekten Käufer zu finden. Sie profitieren außerdem von unserer exzellenten Beratung, der Vielzahl vorgemerakter Suchkunden und einem individuell abgestimmten Vermarktungskonzept für Ihre Immobilie.

Kontaktieren Sie uns gerne für eine kostenlose Beratung und unverbindliche Marktpreiseinschätzung. Unsere Experten sind gerne für Sie da.

**Engel & Völkers Stuttgart-Feuerbach**  
Stuttgart-Nord Immobilien e.K.  
Klagenfurter Straße 52 · 70469 Stuttgart  
Telefon +49-(0)711-814 77 10  
Thilo.Preller@engelvoelkers.com  
www.engelvoelkers.com/feuerbach  
Immobilienmakler

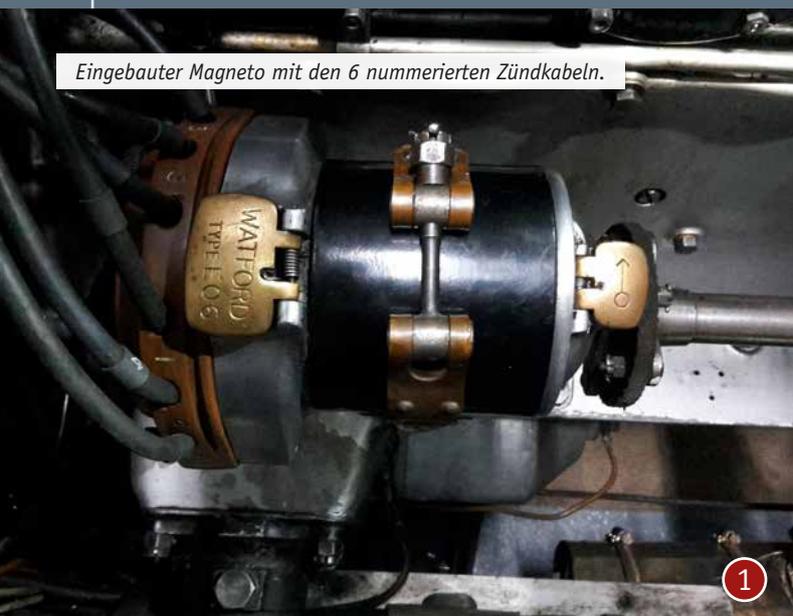


**ENGEL & VÖLKERS**

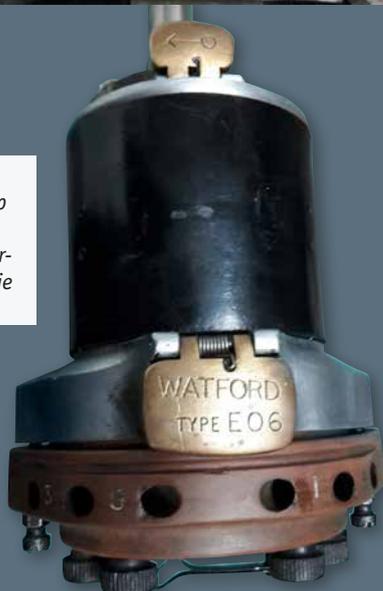
# Der Zündgenerator in seiner schönsten Form

Bei allen frühen Vorkriegswagen war die zeitgenaue Auslösung eines kräftigen Zündfunken im Brennraum eines Zylinders eine besondere technische Herausforderung. Es gab zu Beginn noch keine Batterien, keine geeigneten Zündspulen. Diese wurden erst später entwickelt.

Eingebauter Magneto mit den 6 nummerierten Zündkabeln.



Der ausgebaute Magneto Watford Typ E06 – gut oben zu sehen die nummerierten Öffnungen für die Zündkabel.



So mussten die ersten Wagen zum Starten des Motors immer angekurbelt werden. Mit der Starterkurbel dreht man den Motor, der direkt mit dem Magneto oder auch Zündgenerator genannt, verbunden ist. Dieser erzeugt den Strom für den Zündfunken, der das Benzin/Luftgemisch entzündet – und der Motor startet. Die Motorräder wurden entsprechend „angetreten“. Läuft der Motor erst einmal, ist er durch den Magneto ein elektrischer Selbstversorger.

Übrigens, die Entzündung des Benzin-Luftgemischs in unseren Motoren bewirkt wirklich eine echte Verbrennung und nie eine Explosion!

Gott sei Dank! In allen unseren Wagen, auch den modernen, arbeiten mit Benzin, Diesel oder Gas reine **Verbrennungsmotoren** – keine „Explosionsmotoren“.

Später, quasi als Notlösung wurde in vielen Automobilen die Starterkurbel noch lange weiter im Motorraum mitgeliefert.

Als die segensreiche **Batteriezündung**, ausgestattet mit Zündspule und Zündverteiler (Bild Nr. 16), dann mit Hilfe eines elektrischen Startermotors das mühsame Ankurbeln ablöste, war die größte Schwachstelle die Zündspule mit ihren vielen tausend Kupferdrahtwicklungen um den Eisenkern (siehe Fotos Nr. 13, 14, 15). Sie brannten oft durch: Kurzschluss – Motor aus – Ende!

Qualitätsbewusst wurden daher z. B. beim Derby Bentley und beim Rolls-Royce 25/30 ab Werk direkt im Motorraum zwei Zündspulen verbaut, immer eine in Reserve. Versagt die erste ihren Dienst, braucht man nur zwei Kabel auf die zweite Zündspule umstecken und kann sofort weiterfahren.

Dagegen erhielten zusätzlich zu der für ihre Zeit modernen Batteriezündung der englische Rolls-Royce Phantom I einen Watford **Magneto**, der RR 20/25 einen Watford Modell R W 1 (Fotos Nr. 6, 7) und der RR Phantom II einen Watford Typ E06 Magneto (Fotos Nr. 1, 2, 2a) als „Best Magneto in the World“ verbaut. Dafür aber keiner eine zweite Zündspule. Der in USA gefertigte Phantom I hatte (nur) 2 Delco Zündspulen. Letztere waren erheblich preisgünstiger.

Beim Rolls-Royce 20/25 hatte der Magneto eine Reservefunktion. Beim Versagen der Batteriezündung einfach ein Kabel aus der Batteriezündung heraus umstecken und den Magneto per Hand einkoppeln – fertig – zum Starten muss man dann den Wagen kurz anschieben oder den Motor ankurbeln und schon kann man weiterfahren. Die Stromversorgung erfolgt nun weiter mittels des mit dem Motor angetriebenen eigenen Magnetos als Selbstversorger.

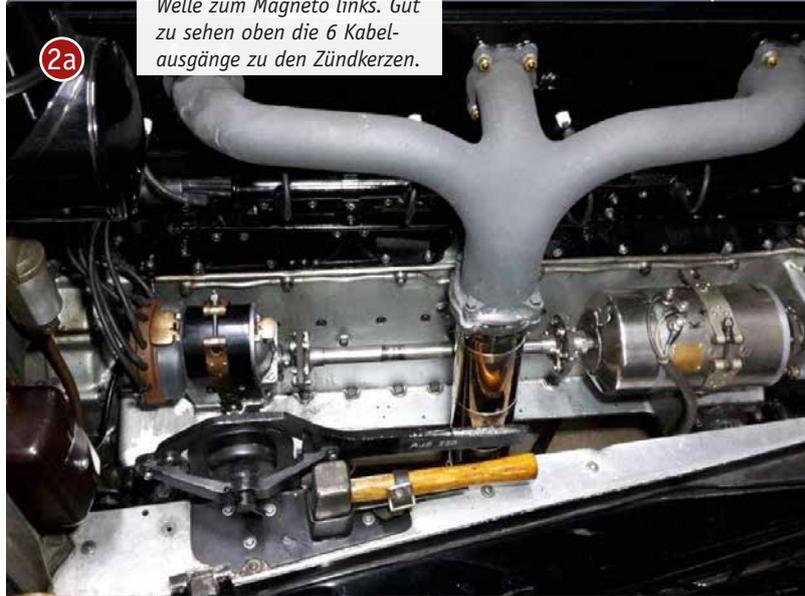
Beim Phantom II mit seinen 2,5 t Gesamtgewicht und seinem riesigen Motor mit 7,668 Liter Hubraum aus 6 Zylindern wollte der Konstrukteur die „Energieausbeute“ der Verbrennung des großen Benzin/Luftgemisches von fast 1,3 Litern pro Zylinder effizienter nutzen und verbessern. So ließ er den Magneto über 6 eigene Zündkerzen als Doppelzündung zusätzlich und absolut genau synchron zur Batteriezündung in den Brennraum feuern. Dennoch haben auch diese Wagen eine Kurbel im Motorraum.

Aber ich möchte gern den sehen, der diesen gewaltigen 7.8 l Motor eines Phantom II per Handkurbel starten kann! Ok, unser Clubfreund und Phantom I Spezialist, Dieter Kastel, hat es mir beim RREC Treffen in Münster einmal an seinem tollen Phantom I demonstriert: Zündung ein, Handgas rein, Kurbel vorn eingeschoben, vorsichtig den OT gesucht und dann mit 2 ztr. Lebendgewicht rein mit vollem Kraft Einsatz und – zak – Dank gutem Magneto sprang er sofort an und schnurrte! Großes Kompliment!

### Zurück zum Magneto, wie funktionieren diese eigentlich?

Im Prinzip genauso wie der Dynamo an unserem Fahrrad. Ein Eisenanker mit 5000 bis 9000 Windun-

Der gesamte Strang – rechts die Lichtmaschine mit der Welle zum Magneto links. Gut zu sehen oben die 6 Kabelausgänge zu den Zündkerzen.



3



Rückseite des Watford Typ E06 Magnetos mit abgenommener schwarzer Kappe. Der Unterbrecherkontakt ist deutlich zu erkennen.

4



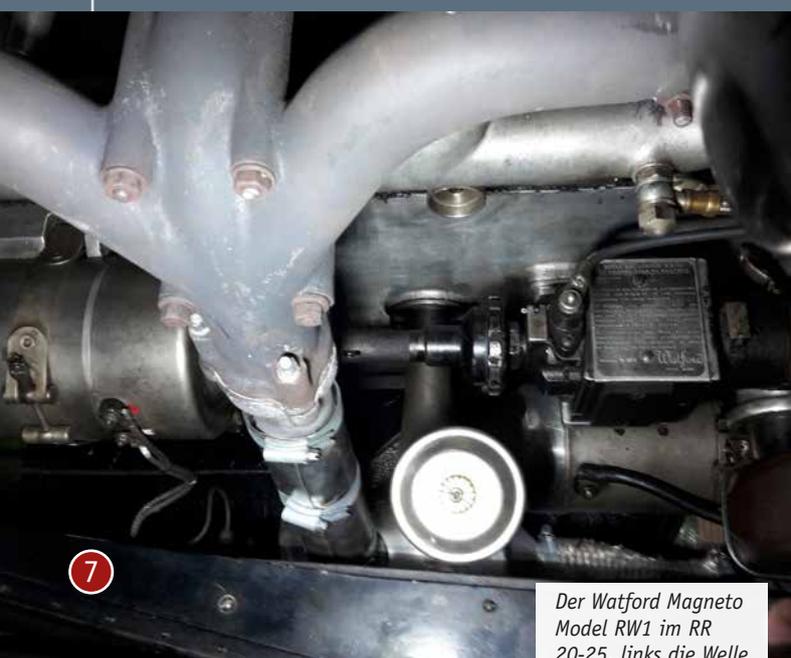
Beide Kontaktflächen sind verschlissen – infolge des falschen Teiles. Die Isolierung der Feder gehört entfernt!



Magneto Unterbrecherkontakte für Linkslauf -L- und Rechtslauf -R-.



Watford Magneto Model RW1



Der Watford Magneto Model RW1 im RR 20-25, links die Welle zur Lichtmaschine.

gen Kupferdraht wird in einem möglichst starken Magnetfeld, z. B. Hufeisenmagnet, gedreht (Bild Nr. 10). Je schneller der Anker in einem starken Magnetfeld gedreht wird, desto größer die so erzeugte Wechsellspannung. Entdeckt hat die elektromagnetische Induktion Michael Faraday bereits 1831.

Diese Spannung wird im Magneto nun über seinen eigenen inneren (!) Verteilerkontakt auf „seine“ sechs Zündkerzen verteilt, und zwar exakt synchron zur Zündung der Batteriezündung auf der anderen Seite des Motors. Wichtiger Nebeneffekt: bei langsamer Drehzahl feuert die Batteriezündung stärker und bei schneller Drehzahl feuert der Magneto unschlagbar stark! Daher auch die Verstellungsmöglichkeit für die Batterie-Zündung am Lenkrad!

Somit bekommt das sehr großvolumige Benzin-Luftgemisch in den sehr großen Brennkammern eines jeden der 6 Zylinder von je fast 1,3l absolut gleichzeitig zwei starke Zündfunken was eine schnellere Verbrennung des Gemisches und eine damit größere Kraftentwicklung bewirkt.

Zum Vergleich: viele der heutigen Kleinwagen haben gerade mal die 1,3 Liter des einen der 6 Zylinder beim Phantom II als Gesamthubraum (!) für alle 4 Zylinder ihres Motors.

### Ein Verschleiß ist bei einem korrekt eingebauten Kontaktunterbrecher im Magneto extrem minimal! Doch warum ist das so?

Im Magneto bewirkt der Unterbrecherkontakt nur das Unterbrechen des Magnetkreises! Er ist nicht wie der Unterbrecherkontakt im Verteiler der Batteriezündung der dortigen vollen 12V Spannung aus der Zündspule ausgesetzt. Im Magneto wird die eigentliche volle Hochspannung nur aus dem Transformator und direkt auf die Zündkerzen abgegeben.

Somit gibt es im Magneto keine Funkenerosion und folglich an den Kontakten praktisch keinen Verschleiß!

Im Verteiler der Batteriezündung, also unter der runden braunen Kappe, steuert der kleine Unterbrecherkontakt den vollen 12 V Zündstrom aus der Primärspule, der dann aus der Sekundärspule mit einer Hochspannung von über 22.000 Volt direkt aus der Zündspule und über den Verteilerfinger zu den Zündkerzen feuert! Dabei entstehen an den

Kontaktflächen des Unterbrecherkontaktes Funken, wodurch diese Kontakte leider langsam abgeschmolzen werden.

Um bei der Batteriezündung diese Funkenbildung an den Unterbrecherkontakten im Verteiler zu verringern, wird ein Kondensator parallel geschaltet. Daher sollte in / an jedem Verteiler immer ein Kondensator mit dem richtigen (!) Widerstand angeschlossen sein. Für den Phantom II sowie die meisten unsere Vorkriegswagen sind das 28-30 myF (F = Faraday).

Aber ganz die Funkenbildung und damit den Kontaktverschleiß verhindern kann auch der Kondensator nicht! So ergibt sich hier ein kontinuierlicher Verschleiß – die Unterbrecherkontakte müssen turnusgemäß erneuert werden! Außer man hat auf eine elektronische Zündung und somit auf eine kontaklose Zündung umgerüstet. Eine sehr interessante Alternative einer Nachrüstung, auch für Vorkriegswagen, über die ich gern später mal berichte.

Das Bild Nr. 4 zeigt einen enorm schräg abgenutzten Kontaktpunkt der den Magneto unbrauchbar machte. Die Ursache: hier wurde fälschlicher Weise ein Unterbrecherkontakt für einen links umlaufenden Magneto eingesetzt, der auch noch etwas schief saß. Zum Vergleich: siehe Bild Nr. 5 mit je einem links- und rechtslaufenden! Also immer schön auf die kleinen Laufpfeile bzw. die „R“ oder „L“ achten!

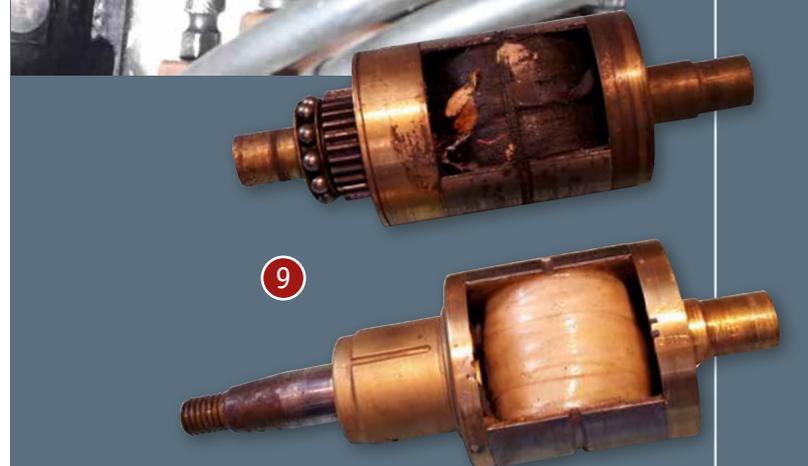
Hinweis: da bei **Linkslenkern** sowohl Lichtmaschine, Magneto als auch Zündung mit Verteiler auf der anderen Motorseite montiert sind als bei **Rechtslenkern**, ist hier auch die auch Drehrichtung dieser Zusatzaggregate umgekehrt!

Dieser Watford Typ E06 Magneto (06 für 6 Zylinder) in einem Linkslenker Phantom II dreht also im Uhrzeigersinn Bild. Betrachtungsrichtung immer von vorn, also wo die Antriebswelle von der Lichtmaschine kommend ansetzt – die Drehrichtung ist auch extra vorn auf der Ölkappe eingraviert (Bilder Nr. 1, 2)

### Doch nun das Wichtigste:

**Wer kann überhaupt noch Magnetos für 6 Zylindermotoren überholen?**

Wo gibt es noch neue Unterbrecherkontakte für Watford Magnetos?



Vergleich: 2 überholte Spulen für 2 Magnetos – vorher – nachher.

10



Hufeisenmagnet  
für Magneto beim  
3 Liter Bentley



Aufschieben des  
Hufeisenmagnetes  
auf das Gehäuse.

11



12

Die 3 Hauptteile  
des Magnetos vom  
3 Liter Bentley-  
Spule, Gehäuse,  
Hufeisenmagnet.

Während der Ersatz für alle Verschleißteile der Batteriezündung kein Problem darstellt, fand ich in ganz GB bei keinem der uns bekannten Ersatzteilversorger für Vorkriegswagen nachproduzierte Kontakte oder gar andere Teile für die guten Watford Typ 06 Magnetos! Unglaublich, aber ist so! Begründung war: „die gehen doch nie kaputt!“

Doch nicht verzweifeln, das Gute liegt oft so nah! In Bramsche bei Osnabrück gibt es eine Spezial-Werkstatt – **Alexander Schallenberg's Oldtimer-Elektrik** – seit fast 20 Jahren!!

Er hatte sich damals schon auf Oldtimer-Elektrik spezialisiert und hat auch jedes Jahr seinen Stand auf der TC Essen. Er kennt sich mit den diversen **Zündmagnet** bestens aus. Neue Kontakte für Magnetos? „Kein Problem, habe ich in GB vor zig - Jahren mal eine ganze Kiste erworben.“ Dank optimaler umfangreicher Werkstattausrüstung ist selbst das **Aufmagnetisieren** bei ihm kein Problem. Auch die spez. Magnetos für unsere WO-Bentleys, jegliche Anlasser, Lichtmaschinen, Regler, Verteiler etc. sind für ihn alltägliche Routine. Siehe am Beispiel eines gerade zu überholenden Magnetos für einen 3 Liter Bentley. (Bilder Nr. 9 – 12). Übrigens, die 3 ½ l und der 4 ½ l Bentley sind mit je 2 Magnetos ausgestattet, dafür ohne jegliche anfällige Zündspule!

Also, „new old stock“ Unterbrecherkontakt für „Watford Typ E06“ eingesetzt, Abstand auf 0.30 eingestellt – fertig! Dann – ganz wichtig – ausgiebiger Testlauf mit variierenden Drehzahlen auf seinem Teststand: er feuert wieder volle Funken, genau im richtigen Zündzeitpunkt, eben wie neu.

Auch beim Fahren kann man gut spüren, ob ein Magneto kraftvoll mit feuert oder schweigt. Beim RR Phantom II kann man ihn am Armaturenbrett auch separat abschalten um die Funktion der vergleichsweise anfälligeren Batteriezündung (Kontakte, Zündspule) zu überprüfen.

Umkehrung: ein sicherer Funktionstest eines Magnetos ist, bei laufendem Motor nur das Kabel von der Zündspule abziehen. Bei gut feuerndem Magneto darf das (fast) keinen Einfluss auf den Rundlauf des Motors haben.

Hinweis: man sollte einmal pro Jahr, und das empfiehlt sich im Herbst, am Ende der Fahrsaison, die schwarze Kappe auf der Rückseite des Magnetos abnehmen. Geht gut im eingebauten Zustand, sind nur eine Rändelmutter für den Massekontakt sowie zwei

Klammern. Mittels eines Spiegels (Fotos Nr. 8/8a) kann sich dann schnell ein Bild vom Zustand des Unterbrecherkontaktes machen und mit einem Q-Tip den Abrieb ausputzen.

Kontakt:

**Alexander's Oldtimertechnik**

**49565 Bramsche**

Hemker Str. 74

Mobil : +49 176 233 433 23

Internet: [www.AlexandersOldtimerelektrik.com](http://www.AlexandersOldtimerelektrik.com)

**Einen guten Start für das Jahr 2021 wünscht Ihnen allen**

*Dr. Dr. Axel Zogbaum*

13

*Originale Zündspule aus den frühen 30er Jahren.*



*Alte Zündspule vorher ...*



14

*... und nachher – die neu gewickelte Spule.*

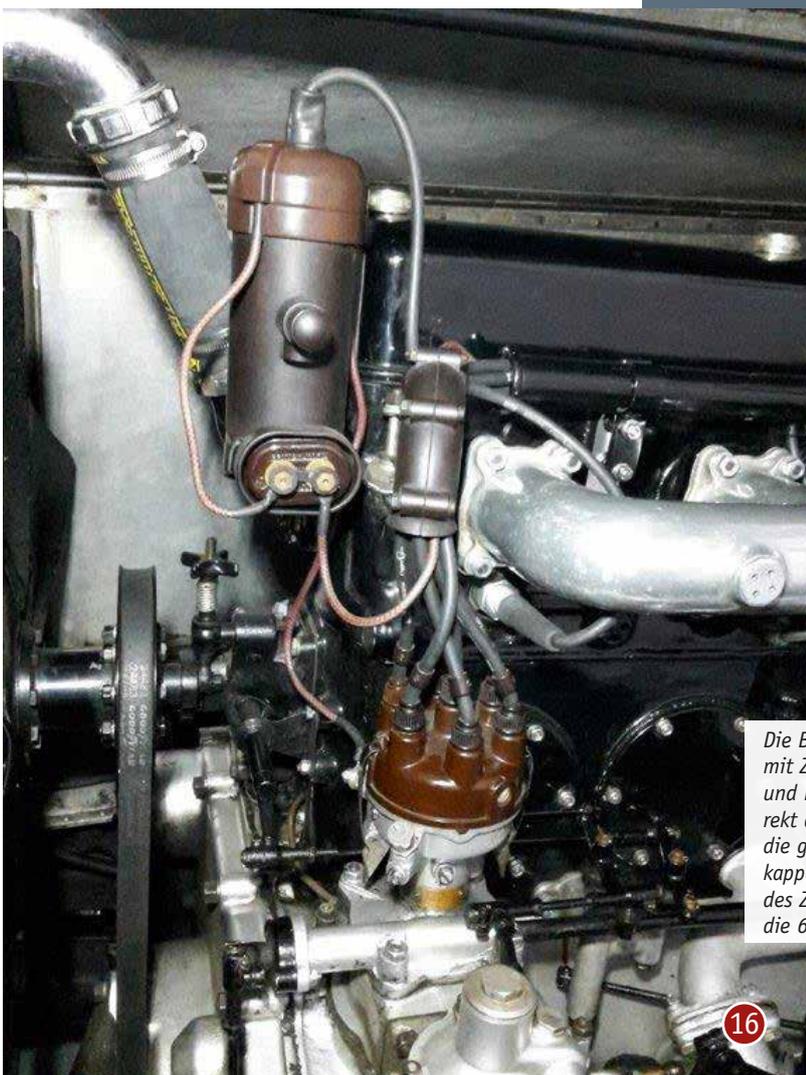


15



*Die Batteriezündung mit Zündspule oben und Ballistresistor direkt darunter. Unten die große Verteilerkappe zum Verteilen des Zündfunken auf die 6 Zündkerzen*

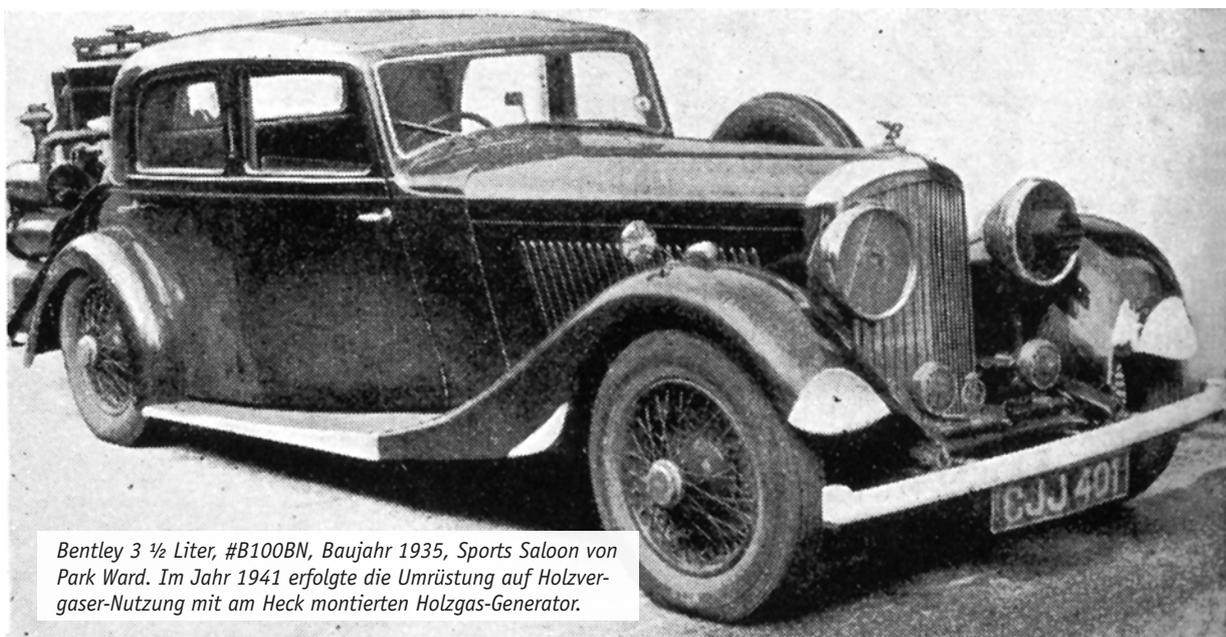
16



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

# Bentley und Rolls-Royce umgerüstet auf Holzvergaser-Nutzung

Der Mann war ‚kriegswichtig‘, denn er gehörte im II. Weltkrieg zu den Spezialisten, die entscheidend zur Entwicklung der Supermarine Spitfire beitrugen. Diesem Jagdflugzeug wird ein entscheidender Beitrag für den Sieg in der „Luftschlacht um England“ zugerechnet. Kaum verwunderlich, dass T.C.L. Westbrook seinen Bentley 3 ½ Liter auch über die Kriegszeit in Betrieb halten durfte. Ab 1941 setzte er bei seinem Auto mit Chassis-Nummer #B100BN auf alternativen Antrieb, denn er ließ einen Holzgas-Generator installieren. In der aktuellen Diskussion um alternative Antriebe tauchen viele Begriffe auf, aber nicht der vom Holzgas-Generator. Damit bleibt eine technische Entwicklung, die das Straßenbild in großen Teilen Europas während einer entscheidenden Epoche geprägt hat, nahezu spurlos verschwunden. Nicht einmal im „Reservat“ des Oldtimerbereiches boten sich nennenswerte Überlebenschancen.



*Bentley 3 ½ Liter, #B100BN, Baujahr 1935, Sports Saloon von Park Ward. Im Jahr 1941 erfolgte die Umrüstung auf Holzvergaser-Nutzung mit am Heck montierten Holzgas-Generator.*

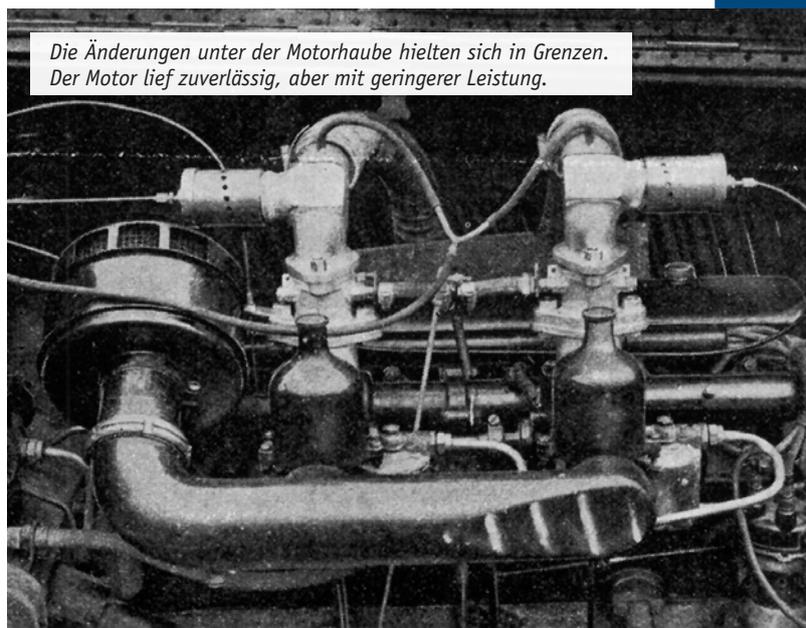
**A**utomobile mit Holzgasbetrieb hatten keineswegs erst Verbreitung gefunden – wie man vielleicht vermuten möchte – während des II. Weltkrieges. In Frankreich fuhren schon 1931 mehr als 15.000 Autos und nutzten die bei der Verbrennung fester Stoffe entstehenden Gase für Verbrennungskraftmaschinen. Sie fuhren billig und zuverlässig, aber der Betrieb war für den Chauffeur mit erheblichem Arbeitsaufwand verbunden. Er machte nämlich seinem Namen wieder alle Ehre. Der Berufsbegriff „Chauffeur = Heizer“ war abgeleitet von dem Wort „chauffer = heizen“ und stammte aus der Ära der Dampfmaschinen. Holzgasbetrieene Autos liefen nur, wenn der Gaserzeuger mit dem richtigen Holz sachgerecht beheizt worden war.

Man sollte sich deshalb mit dem Prinzip der Holzgaszerzeugung befassen; ohne den Kenntnisstand eines Ingenieurs anzustreben. Der Grundgedanke liegt darin, dass es dem Otto-Motor nahezu egal ist, ob er ein Gasgemisch nutzt, das aus Benzin entstanden ist oder sonstwie. Es muß nur mit ordentlichem Wärmewert verbrennen. Diese Voraussetzung bietet das beim Verbrennen von Holz entstehende Gas. Es ist zu filtern, damit kein Staub den Weg in den Motor findet und es muß gekühlt werden, weil die Gastemperatur im Generator durch den Verbrennungsprozeß auf etwa 300 bis 400 Grad Celsius steigt. Schließlich muß das Gas noch mit Luft gemischt werden – genauso wie das Benzin im Vergaser – bevor es im Motor als Energieträger Leistung bringt.

Die Änderungen unter der Motorhaube hielten sich in Grenzen. Der Motor lief zuverlässig, aber mit geringerer Leistung.

Gas hat gegenüber Benzin Vorzüge, weil es nur verschwindend geringe Ölkohleablagerungen an Ventilen oder Kolbenböden verursacht. Zudem verbrennt es deutlich weicher. Die üblicherweise bei 5:1 liegende Kompression der Vorkriegswagen konnte deshalb für den Gasbetrieb risikolos auf 9:1 angehoben werden. Kurbelwelle und Lager waren auch dann noch nicht gefährdet.

Allerdings sackt der Leistungswert um etwa 30 % ab, weil der Heizwert von Holzgas nur knapp mehr als 600 Wärmeeinheiten pro Kubikmeter beträgt, während er für ein Benzin-Luftgemisch etwas mehr als 900 Einheiten mißt. Außerdem verläuft die Verbrennung langsamer, deshalb ist die Vorzündung um bis zu 45 Grad zu vergrößern. Im Zusammenwirken bedeutet das deutlich geringere Beschleunigungswerte.



*Die Änderungen unter der Motorhaube hielten sich in Grenzen. Der Motor lief zuverlässig, aber mit geringerer Leistung.*

nigungswerte. Nicht die besten Voraussetzungen für eine gute Position unter den alternativen Antriebsarten; aber die Liste der Nachteile ist noch nicht vollständig.

Eine Gasgenerator-Anlage kommt auf ein Gewicht von mindestens 100 kg und hat enormen Platzbedarf. Je nachdem, ob vorne oder hinten angebaut, sorgte sie für kopflastiges oder hecklastiges Fahrverhalten. Die Reichweite mit einer Füllung lag bei etwa 100 Kilometern, deshalb mussten, womöglich auf dem Dach, Mengen zerkleinerten Holzes mitgeführt werden. Die Fahreigenschaften und insbesondere das Bremsvermögen der umgerüsteten Fahrzeuge veranlasste daher selbst Abgebrühte zu inbrünstigen Stoßgebeten.

Die Andächtigeren konnten sich für ein Gebet schon vor Fahrtantritt Zeit nehmen, denn nach dem Befüllen des Holzvergasers und dem Anzünden war erstmal eine Zwangspause von guten 10 Minuten angesagt. Solange braucht es nämlich, bevor die unterste Holzschicht glüht und aus dem darüber geschichteten Holz hinreichend brennbares Gas herausgekokelt hat.

Dies wurde dem Motor zugeführt, den man möglichst mit Benzinbetrieb hatte anlaufen lassen. Über eine Armatur wurde allmählich immer mehr Benzin weg und Gas hinzu geregelt und das Auto lief. Wenn es erstmal lief, tat es das zuverlässig und ohne Aussetzer. – Wenn nicht gerade Winter herrschte. Niedrige Temperaturen verursachten nämlich, dass der im Holz zwangsläufig enthaltene



*Das Gewicht des am Heck montierten Holzgas-Generators wirkte sich auf das Fahrverhalten und die Brems-Eigenschaften aus.*

Wasserdampf in den Zuleitungsrohren zum Motor kondensierte, dann froren die Rohre in kürzester Zeit zu.

Das Gewicht des am Heck montierten Holzgas-Generators wirkte sich auf das Fahrverhalten und die Brems-Eigenschaften aus.

Fast vergessen ist das Abenteuer des Holznachfüllens, wenn der Brennstoff zur Neige ging. Wer

unterließ, nach dem Anhalten und Öffnen des Generatordeckels zunächst ein brennendes Streichholz in den Brennerkopf zu werfen – was mit leisem „Plopp“ quittiert wurde – hatte ganz schlechte Karten. Das noch im Brenner vorhandene Gas entzündete sich nämlich bei der Berührung mit Sauerstoff in einer mächtigen Stichflamme und konnte den unachtsam Nachfüllenden kräftig angesengt vom Auto werfen. Die Wartung umfaßte auch noch die Entsorgung von erheblichen Aschemengen, denn Holz verbrennt nicht rückstandsfrei.

Alles in allem also ein ganzes Bündel von Nachteilen, die durch keinen überragenden technischen Vorzug aufgewogen wurden. Allenfalls ein wirtschaftlicher Vorteil fiel ins Gewicht: Gegenüber dem teuren Benzin ließen sich die Betriebskosten um etwa 80 % reduzieren. Das war nicht ausreichend, solange nicht zusätzliche Zwänge die Umrüstung bedingten – und die kamen nach Ausbruch des II. Weltkrieges im Übermaß. In Deutschland hatte das Verkehrsministerium schon im Dezember 1939 die "Umstellung von Kraftwagen auf den Antrieb mit nichtflüssigen Kraftstoffen (Flüssiggas, Hochdruckgas, Generatorgas)" verordnet. Statt der Drecksarbeit mit dem Holzvergaser bevorzugten viele, auch in anderen Ländern Europas, eine Flüssiggas- oder Hochdruckgasanlage.



*Rolls-Royce Phantom I, #17CB. Nur noch die dreisitzige Bank vorne konnte genutzt werden, weil das 'Passagier-Abteil' des eigentlich als Tourer von Barker gestalteten Autos für den Einbau des Holzgas-Generators umgewidmet wurde – und im Anhänger wurde das für längere Touren zum Nachfüllen benötigte Holz mitgeführt.*

Auch für die neutral gebliebenen Länder galt sparsamer Umgang mit kostbaren Öl- und Benzinvorräten, weil der Nachschub nicht regelmäßig gesichert war. Dabei wurden die Schweizer ihrem Ruf überlegter Präzision gerecht, weil sie gesägtes statt gespaltenem Holz verwendeten, denn mit glatten Sägekanten rutschte es leichter nach im Gaserzeuger.

Den Unzulänglichkeiten der Gaserzeugung wurde nach dem Ende der Feindseligkeiten Tribut gezollt mit schnellstmöglicher Rückrüstung auf den weniger arbeitsintensiven Betrieb mit Benzin. Meist unmittelbar nach Kriegsende wurden die Anlagen als Schrott ausgemustert. Das war auch bei diesem Bentley 3 ½ Liter der Fall, der zudem seine originale Karosserie verschlissen hatte und „re-bodied“ wurde. Immerhin gibt es auch unter Rolls-Royce und Bentley Beispiele für eine Einrichtung, die einer halben Generation von Automobilen zu „Kraftstoff“ verholfen hatte – und im Rahmen eines Großversuchs bewiesen hatte, dass Holzgas als alternativer Antrieb nur im Notfall in Erwägung gezogen werden kann.

### Technische Anmerkungen zur Feststoffvergasung

Durch Verbrennung kann aus festen Stoffen entzündbares Gas gewonnen werden. Dazu dienen je nach Art der Brennstoffe unterschiedlich ausgelegte Gaserzeuger, die im Prinzip einem Kohleofen ähneln.

Teerfreie Brennstoffe wie Holzkohle, Koks oder Anthrazit werden in einem Generator vergast, bei dem die Luft von unten eintritt und oben die Gase abgesaugt werden. Die unterste Kohlschicht wird entzündet und dank der nachströmenden Luft glühend gehalten. Die Luft durchströmt den Brennstoffvorrat und als Oxydationsprodukt entsteht Kohlendioxyd in der untersten glühenden Schicht aus Kohlenstoff. In der folgenden, glühenden aber weniger heißen Schicht, wird das Kohlendioxyd mittels Reduktion von Sauerstoff zu Kohlenoxyd reduziert. Das brennbare Gas macht etwa ein Viertel vom Volumen des Gesamtgemisches aus, das bei der Vergasung entsteht (die Hälfte etwa ist Stickstoff, den Rest teilen sich Wasserstoff, Kohlenwasserstoffe und Kohlensäure zu ungleichen Anteilen).

Bei teerhaltigen Brennstoffen wie Torf, Holz und Braun- oder Steinkohlenbriketts ist der chemische Prozeß nahezu identisch. Allerdings muß der Lufteinlaß oben liegen und das Gas unten abgesaugt werden; deshalb spricht man von absteigender Vergasung. Zunächst verursacht der Eintritt in die obere Schicht die Oxydation, also die Bildung von Kohlendioxyd, was mit der Verwandlung des Holzes in Holzkohle einhergeht. Dabei werden auch Wasser- und Teerdampf frei. Die Gase müssen wegen der unten liegenden Absaugung dann noch die sehr heiße unten liegende Zone passieren. Das Kohlendioxyd wird zu Kohlenoxyd reduziert unter Abgabe von Sauerstoff und auch die Teer- und Wasserdämpfe erfahren eine Umwandlung in brennbare Gase. Die Gesamtausbeute an entzündbaren Gasen gemessen in Anteilen am Volumen liegt geringfügig höher als bei der aufsteigenden Vergasung.

Um das Gas von mitgeführten Staubpartikeln zu reinigen, dienten Flüssigreiniger, Trockenfilter oder Fliehkraftentstauber, die manchmal in Kombination verwendet wurden. Ein Gaskühler, fast ausnahmslos fahrtwindgekühlt, sorgte für eine Temperaturminderung des Gases bis in einen Bereich zwischen 20 und 35 Grad. Außerdem kondensierte ein Teil des mitgeführten Wasserdampfes. Über einen Mischer in Form einer Kombination von Luftfilter mit Drosselklappe und Gaszuführung mit Drosselklappe wurde das Gemisch in die Ansaugkanäle des Motors gespeist.

*Text: Klaus-Josef Roßfeldt*

*Bilder: Roßfeldt-Archiv*



# Die Reflektor-Klinik – alles in neuem Glanz

Die Herbst- und Winterzeit ist bekanntlich die Zeit der Inspektionen und Restaurationen unserer schönen Wagen nach den genussvollen Sommerfahrten. Ok, dieses Jahr fielen die Fahrten etwas verkürzter aus, dafür aber (fast) immer in herrlichem Sonnenschein. Bei einer nächtlichen Heimfahrt bemerke ich, dass die Lichtausbeute der Scheinwerfer doch nachgelassen hat.

Beim Öffnen des Scheinwerferglases war die Ursache gleich sichtbar, der Reflektor ist in den letzten 80 Jahren doch etwas erblindet. Der laienhafte Versuch des Aufpolierens scheiterte kläglich (Foto Nr. 1 / 2).

## Also was tun?

Hier hilft nur noch die „Intensiv-Behandlung“ in einer „Spezialklinik“, und zwar in der Reflektor Klinik in Ilsede bei Braunschweig. Diese Firma verfügt über 30 Jahre Erfahrung in Neuverspiegelung von Scheinwerfern.

Dort können alle Reflektoren repariert und neu beampft werden. Die Arbeitsgänge umfassen, je nach Bedarf: Vorbereitung – entlacken, entrostern, sandstrahlen.

Danach folgen Grundierung und Hochglanzlackierung, speziell außen. Abschließend erfolgt die originale Alu-Beschichtung im Hochvacuum mit abschließender Schutzschicht – fertig! (Fotos Nr. 3, 4, 5)

Für den ganzen hochtechnischen Aufwand werden ca. 2 Wochen veranschlagt, einen Kostenvoranschlag zum Festpreis (!) gibt es grundsätzlich vorab! Man kann seine Scheinwerfer gut gepolstert verpackt hinschicken oder auch selbst in Ilsede vorbeibringen.

Auf der sehr informativen Homepage erfährt man noch weitere interessante Details: [www.reflektorklinik.de](http://www.reflektorklinik.de)

Adresse: **ReflektorKlinik**, Bodenstedtsweg 2,  
31246 Ilsede / Braunschweig,  
Tel.: +49 5172 946 98 43



Marchal Reflektor nach kläglichem Poliersversuch.



Allzeit bestes Licht und beste Sicht!

Dr. Dr. Axel Zogbaum

Neu verspiegelter Reflektor des Marchal Scheinwerfers.



Die lackierte Rückseite mit dem original Schild.



Neu lackierte Rückseite, leider war das Schild nicht zu erhalten. Für den Massekontakt musste leider etwas Farbe abgekratzt werden.



Das Glas des Marchal Such-Scheinwerfers.

*Damit zum Fest nur noch  
der Kamin knistert:*

# GRÜNER RECORD-FILM

*Der Schallplatten-Tiefenreiniger*

*Mehr Info's auf  
📺 [www.astatdirekt.com](http://www.astatdirekt.com)*



Service . Reparatur . Restauration . An-/Verkauf

*...erste Adresse für außergewöhnliche Automobile*

**SCHUTTENBACH**  
AUTOMOBILE  
*10 Jahre*

IN ANZING

**MIRBACH**  
AUTOMOBILE DIE BEGEISTERN



**Mitglieder erhalten 10%  
auf Original Ersatzteile**

Freier spezialisierter Service-Fachbetrieb

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

Gutenbergstrasse 11 · 85646 Anzing bei München  
Telefon 081 21/427-0 · Fax 08121/427-20 · [info@schuttenbach-automobile.de](mailto:info@schuttenbach-automobile.de)

Fachbetrieb für  
historische Fahrzeuge

[www.schuttenbach-automobile.de](http://www.schuttenbach-automobile.de) . [www.mirbach.de](http://www.mirbach.de)

Car Wash by Bentley –

# Wenn der Spur nicht mehr glänzt

Wir alle kennen das. Da sitzt der Vogel auf dem Ast und lacht. Darm-entleerung auf dem Silver Spur. Für den Vogel die natürlichste Sache der Welt, für uns eine Sauerei erster Kategorie. Was tun, hat sich Mike Sayer, Head of Product Communication in Crewe gefragt und ein paar Tipps aufgeschrieben, die man sich mitten in die Garage hängen sollte.

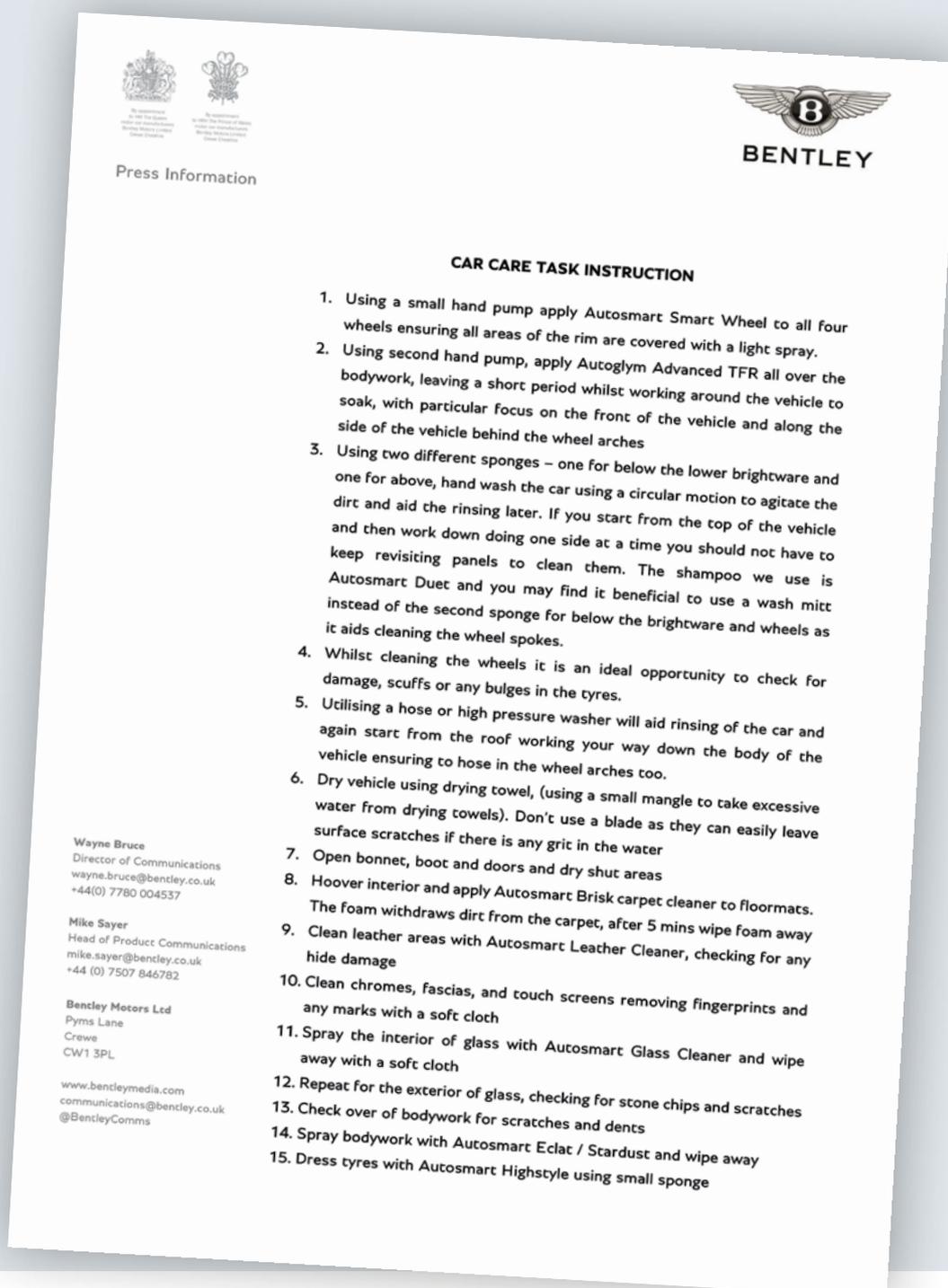


**A**bermillionen Flying Spur sind unterwegs. Verdreht, eingesaut, die Spuren der letzten Schlammenschlacht noch auf den Radhäusern sind schon eingetrocknet und haben mit dem Lack eine Symbiose gebildet, die man auch als Bentley-Drecks-WG bezeichnen darf. Die Limousine aus Crewe ist groß und bietet reichlich Raum für Mutti Natur und ihre dreckigen Kinder. Und weil man bei Bentley das Motto: „Take care of your Spur“ ausgerufen hat und wir im Moment eh nix besseres zu tun haben, hier nun die ultimative Liste plus einen Hinweis auf ein Video, das man sich auch gern dreimal ansehen darf: <https://www.youtube.com/watch?v=DNZKvM8l4ns>

Und wer sich jetzt fragt, weshalb man den Chef der Produktkommunikation mitsamt seiner Tochter vor eine Kamera stellt und beide den Pressewagen schrubbten läßt, der wird schnell auf die Idee kommen, dass ein Lockdown manchmal blinden Aktionsmus fördert.

Text: Ralf Bernert

Fotos: Bentley



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 Bekleidungsanbieter für Damen und Herren ([www.kuhn-cf.com](http://www.kuhn-cf.com), E-Mail: [info@kuhn-cf.com](mailto:info@kuhn-cf.com)) verfügt über 17 Filialen in ganz Deutschland und sogar eine in Wien!

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

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



Rolls-Royce Enthusiasts' Club  
German Section

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



## 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 Edelstahluspuffanlage,  
neuer Tim Payne Overdrive für schonende problemlose lange Fahrten 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, BJ. 1937 ALS SALOON

### Preis auf Anfrage

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

#### ABSOLUTER TOP ZUSTAND:

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



**Kontakt:** Dr. Dr. Axel Zogbaum | [dr.zogbaum-melle@t-online.de](mailto:dr.zogbaum-melle@t-online.de) | Tel. 05427-1060 ab 20.00 Uhr

# 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

### Secretary

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

### Deputy Chairman

**Hasso März** | Tel.: 02151-9341748  
E-Mail: deputy.chairman@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

### Gebietsleiter Mitte, PLZ 6, 35-36, 54-56, 97

**Thomas Parpart** | Tel.: 0611-23160  
E-Mail: gebietsleiter.mitte@rrec.de

### Pressofficer

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

### Gebietsleiter Süd-West, PLZ 70-79

**Oliver O'Keefe** | Tel.: 0170-2970007  
E-Mail: gebietsleiter.suedwest@rrec.de

### Anzeigen

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

### Gebietsleiter Süd, PLZ 8 und 9 ohne 98, 99

**Prof. Dr. Martin Illner**  
E-Mail: rrec.sued@gmx.de

### Artikelannahme

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

### Gebietsleiter Ost, PLZ 0, 19, 98, 99

**Irene Wiens** | Tel.: 0172-3838799  
E-Mail: gebietsleiter.ost@rrec.de

### Gebietsleiter West, PLZ 40-59 (ohne 54-56)

**Rudolf Bergsch**  
E-Mail: gebietsleiter.west@rrec.de

### Gebietsleiter Berlin, PLZ 1 ohne 19

**Jens Meggeneder** | Tel.: 0172-6094554  
E-Mail: gebietsleiter.berlin@rrec.de

### Gebietsleiter Nord, PLZ 2 u. 3 (ohne 35 u. 36)

**Jörn Gerdau**  
E-Mail: gebietsleiter.nord@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 Nach-  
lesen auch auf der Website  
im Mitgliederbereich unter  
„Technische Tipps“.





## Ihr Erfolg im Mittelpunkt.

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

▣ **Mehr Leistungen**

<http://www.canzlei-schwab.de/focus.html>

▣ **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](http://www.canzlei-schwab.de)

## Wir begrüßen unsere neuen Club-Mitglieder

**Dr. Malik Engelmaier | Kraiburg**  
**Olaf Lehrmann | Bremen**

## Club-Jubiläen

*(Oktober – Dezember)*

Dirk Geffken	40 Jahre
Werner Mork	40 Jahre
Wolfgang Bräutigam	25 Jahre
Walter Frank	10 Jahre
Peter-Michael Hahn	10 Jahre
Antje Zogbaum	10 Jahre

## Impressum

Rolls-Royce Enthusiasts' Club  
for Rolls-Royce and Bentley Enthusiasts  
German Section e.V.  
[www.rrec.de](http://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](mailto:redaktion.clubmagazin@rrec.de)

### Anzeigen- und Artikelannahme:

Antje Zogbaum  
E-Mail: [secretary@rrec.de](mailto:secretary@rrec.de)

### Layout:

Werbeagentur W. Böttger e.K.  
[www.boettger-werbung.de](http://www.boettger-werbung.de)

### Druck:

Bruns Druckwelt GmbH & Co. KG  
Trippeldamm 20 | 32429 Minden  
[www.bruns-druckwelt.de](http://www.bruns-druckwelt.de)  
Auflage: 800

### Verkaufspreis:

Pro Heft: 20,- Euro

### Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:

Ausgabe 1/2021 am 15.02.2021



Rolls-Royce Enthusiasts' Club  
German Section



# GHOST



## ROLLS-ROYCE MOTOR CARS

Rolls-Royce Motor Cars Berlin  
Riller & Schnauck GmbH  
+49 30 790095 606  
[rolls-roycemotorcars.com/berlin](https://rolls-roycemotorcars.com/berlin)

Rolls-Royce Motor Cars Munich  
Schmidt Premium Cars GmbH  
+49 89 45 22 4180  
[rolls-roycemotorcars.com/munich](https://rolls-roycemotorcars.com/munich)

Rolls-Royce Motor Cars Dresden  
Thomas Exclusive Cars GmbH  
+49 351 404 64 21  
[rolls-roycemotorcars.com/dresden](https://rolls-roycemotorcars.com/dresden)

Rolls-Royce Motor Cars Cologne  
Procar Automobile GmbH & Co. KG  
+49 223 491 5127  
[rolls-roycemotorcars.com/cologne](https://rolls-roycemotorcars.com/cologne)

Fuel economy and CO<sub>2</sub> results for Ghost: 347-358 g/km.  
Combined consumption: 15.2-15.7 litre / 100km 18-18.6 mpg.

Figures are for comparison purposes and may not reflect real-life driving results, which depend on a number of factors including the accessories fitted (post-registration), variations in weather, driving styles and vehicle load. All figures were determined according to a new test (WLTP). The CO<sub>2</sub> figures were translated back to the outgoing test (NEDC) and will be used to calculate vehicle tax on first registration. Only compare fuel consumption and CO<sub>2</sub> figures with other cars tested to the same technical procedure.