The International Club for Rolls-Royce & Bentley Enthusiasts | Magazin Nr. 3 | September 2021

R·R·E·C

Bentley Flying Spur Hybrid

Coachbuilding
Die Wiederentdeckung

Tyrol Tour 2021
Rolls-Royce & Bentley

Rolls-Royce & Bentley Treffen
Kärnten

Rolls-Royce Enthusiasts' Club
German Section

WIEDER LIEFERBAR!

Das RREC Damentuch

- 120 cm x 120 cm
- reine Seide

Foto: D. Tresenreiter

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

Der kleine Unterschied

Gedanken zu Respekt und Differenzierung

Als ich jüngst meinen Rolls-Royce Silver Cloud III Mulliner Park Ward Two Door Saloon aus Versicherungsgründen begutachten ließ, schrieb der beauftragte Experte in seiner 30seitigen Oldtimer-Bewertung, es handle sich um das Design 2045. Er irrte, denn tatsächlich ist es das Design 2047. Egal. Oder nicht?

Wir Kenner und Enthusiasten unserer Marken haben uns geschult an der unglaublichen Vielfalt von James Young-, Mulliner-, Radford- usw-Karosserien, die einen Teil des Reizes unseres Hobbys ausmachen, und bei jedem unserer Club-Treffen gibt es weitere Design-Varianten wertzuschätzen und zu bewundern. Variety is the spice of life.

Aus dieser Fähigkeit, zu unterscheiden, entsteht unser Respekt für das Besondere, manchmal Einzigartige unserer Chromjuwelen. Differenzierung schafft Respekt. Ich gebe zu: zwei aus der Zeit gefallene Begriffe, die irgendwie durchaus zu unseren Autos passen. Wenn ich den Design-Sozialismus des heutigen Neuwagenangebots ansehe, werde ich das Gefühl nicht los, dass hinter dieser Gleichmacherei, diesem Fehlen von Unterscheidungsmerkmalen, ein zeitgeistiges Phänomen steckt.

Blickt man in die Geschichte der Gleichmacherei, so drängen sich Beispiel auf, die nachdenklich machen: Z.B. die Französische Revolution, die König und Adel abschaffte, dafür die Egalite´, den Citoyen und das Duzen zwingend vorschrieb, oder die russische Revolution, die streng und unbeugsam das Du und den Genossen einführte. Gleichmachereien, die einen neuen Menschen erschaffen und ins Paradies führen sollten.

Und heute? Wir mussten uns daran gewöhnen, ungefragt von Apple oder Ikea geduzt zu werden, um nur zwei Beispiele zu nennen. Dieser Duz- und Vornamen-Kultur folgen inzwischen viele, ist ja so cool und so bequem. Es ist ihnen nicht bewusst, dass sie auf Respekt verzichten, Differenzierungen und damit Kulturleistungen aufgeben.

Muss man da mitmachen? Ich finde: nein. Wir als Bentley- und Rolls-Royce-Fahrer sind sowieso etwas immuner gegen Zeitgeistkapriolen und gewohnt, nicht nur im automobilen Bereich zu unterscheiden, sondern auch im sozialen und zwischenmenschlichen. Wir setzen auf Unterscheidung, indem wir Siezen, wen wir nicht kennen, und Duzen, die uns nahestehen. Wir zeigen Respekt, wo Titel und Ehrungen zu benennen und nicht einfach wegzulassen sind.

Das mag uns und unseren Club differenziern. Aber wir sind eben Fahrer der Automobile, die für Zeitlosigkeit, Tradition, Qualität und Klasse stehen. Es lebe der kleine Unterschied!

Schreiben Sie mir Ihre Meinung dazu: chairman@rrec.de

Herzlichst!
Ihr Klaus Konopizky

R·R·E·C

CHAIRMAN'S NOTES

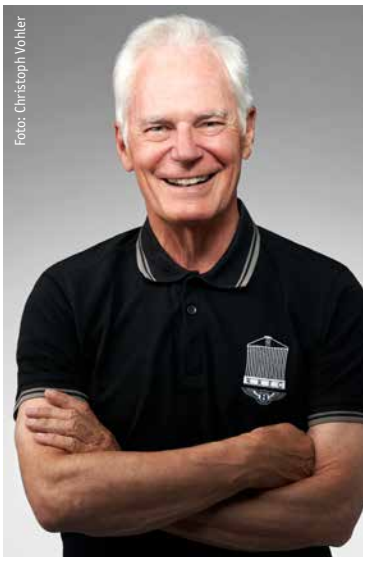


Foto: Christoph Vohler

Chairman@rrec.de

R·R·E·C

INHALT

24 Erste Ausfahrt nach dem bösen C.

12.06.2021 – Museumsdorf Glashütte in Baruth / Mark

In dieser Ausgabe lesen Sie:

3 **Chairman's Notes**

6 **Termine** – Was? Wann? Wo?

8 **Herbsttreffen des RREC 2021**
Einladung – geplantes Programm

10 **Die Wiederentdeckung des Coachbuilding**
Außergewöhnliche Karosserien

17 **Kleine Ausfahrt**
Nach langer Pause und vielen Absagen

20 **Absagen 2021, aber Treffen ...**
... an der MOTORWORLD München

24 **Erste Ausfahrt nach dem bösen C.**
12.06.2021 – Museumsdorf Glashütte in Baruth / Mark

28 **Staatslimousine von H.J. Mulliner**
Rolls-Royce Phantom IV, Baujahr 1954, Chassis-Nr. #B4BP7

32 **Der erste Stammtisch nach sehr langer Zeit.**
Endlich!

36 **Tyrol Tour 2021**
Rolls-Royce & Bentley

44 **Kärnten**
17. Internationales Rolls-Royce & Bentley Treffen 2021

48 **Stammkunde zu sein bewährt sich – immer wieder!**
Maxlrain Classic

52 **Pink und Türkis á la Goodwood**
Rolls-Royce in Pebble Beach

56 **Yacht-Ästhetik und Rolls-Royce Silver Cloud**
Von: Graham Hull – Rolls-Royce Chefdesigner von 1983 bis 1998

61 **HULL, Graham**
Rolls-Royce Motor Cars' Chief-Designer 1983 – 1998

62 **Episoden aus der Region Süd**
Dr. H. Martin Illner

63 **Episode 5 – vom Ovali-Käfer zum Bentley ...**
Karl Gollob (RREC Austria Section)

36 Tyrol Tour 2021

Rolls-Royce & Bentley

66 **Bentley Flying Spur Hybrid**
Die zweite Kraft im britischen Sporn

74 **Gute Vorsätze ...**
... Besuch der RREC Swiss Section

78 **Sicherheitsrelevanter Hinweis**
– für die Montage von Reifen mit Schlauch

82 **Nachruf – Tony James**
Ein Enthusiast hat uns verlassen

84 **Kleiner Marktplatz / Pinboard**
Private Angebote / Gesuche

86 **Kontakte**

87 **Neue Club-Mitglieder**
Impressum

www.rrec.de

Coach-building

Die Wiederentdeckung

10

R·R·E·C

CLUB

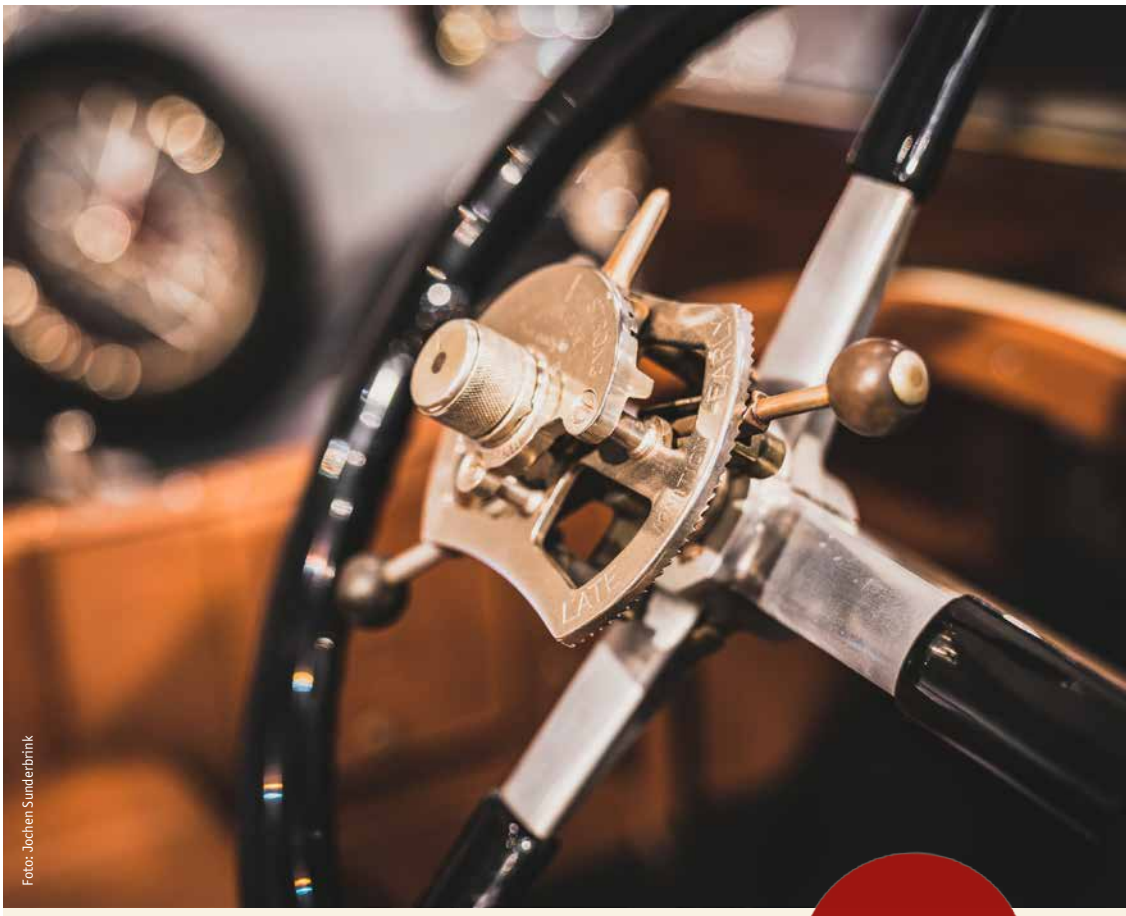


Foto: Jochen Sunderbrink

Termine 2021

www.rrec.de

RREC CLUBTREFFEN / VERANSTALTUNGEN

1. – 3. Oktober 2021
Herbsttreffen mit Mitglieder-versammlung und Wahlen
– Organisation Wolfgang Grau, Bad Hersfeld

20. – 21. November 2021
Jahresausklang der Region West auf der Wasserburg Anholt
– Anmeldung bei Dr. Frederik Vongehr: f.vongehr@gmx.de

12. – 12. Dezember 2021 ab 11 Uhr
Weihnachtsbrunch der Region Mitte
– in Gensingenbei Bad Kreuznach
https://classicx-landhaus.de
Anmeldung bei Thomas Parpart:
gebietsleiter-mitte@rrec.de

EXTERNE TERMINE

1. – 3. Juli 2022
RREC Annual Rally in Burghley House

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

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

Aktuelle Informationen und Details finden Sie stets im Mitgliederbereich unter Veranstaltungen oder Terminen auf unserer Website www.rrec.de

Bei Problemen mit Ihren Zugangsdaten bzw. beim Einloggen wenden Sie sich bitte an unseren Webmaster Herrn Ehrhardt, webmaster@rrec.de

Zeit, den Herbst richtig zu genießen ...

… und uns den erfolgreichen Verkauf Ihrer Immobilie zu überlassen. Profitieren Sie von der Expertise unserer Berater, wenn Sie Ihre Immobilie zum passenden Preis verkaufen möchten. Denn mit unserer langjährigen Erfahrung in der Immobilienvermarktung und unserem weitreichenden Netzwerk an Kaufinteressenten finden wir zeitnah genau den Käufer, der den Wert Ihrer Immobilie zu schätzen weiß.

Kontaktieren Sie uns gerne für eine unverbindliche Beratung und kostenfreie Marktpreiseinschätzung.

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

ENGEL & VÖLKERS

Herbsttreffen des RREC vom 1. – 3. Oktober 2021

Göbel's Schlosshotel in Friedewald

GEPLANTES PROGRAMM

Treffpunkt: **Göbel's Schlosshotel**
„Prinz von Hessen“
Schlossplatz 1, 36289 Friedewald
Telefon: 06674-92240

Foto: pixabay

FREITAG, 1. OKTOBER 2021

- 18:00 Uhr: **Mitgliederversammlung**
- Champagnerempfang
- 20:00 Uhr: Abendessenbuffet

SAMSTAG, 2. OKTOBER 2021

AUSFAHRT GRUPPE I „AUTOMOBILE WELT EISENACH“

awe automobile welt eisenach

- 07:30 bis 9:20 Uhr: Frühstücksbuffet
- 9:30 Uhr: **Abfahrt Gruppe I** zur Automobilen Welt Eisenach nach Roadbook, 46 km ca. 1,5 Stunden.
- 11:00 Uhr: Führung/Besichtigung des Automobilmuseums
- 12:15 Uhr: Fahrt mit dem Bus auf die Wartburg
- 12:45 Uhr: Mittagessen im Romantik Hotel auf der Wartburg
- 14:45 Uhr: Rückfahrt mit dem Bus zum Parkplatz
- 15:00 Uhr: Fahrt zurück nach Friedewald
- 17:00 Uhr: Ankunft in Friedewald
- 19:00 Uhr: Sektempfang
- 19:30 Uhr: Galabuffet, anschließend Musik und Tanz

AUSFAHRT GRUPPE II „WARTBURG“

- 07:30 bis 9:30 Uhr Frühstücksbuffet
- 10:00 Uhr: **Abfahrt Gruppe II** zur Wartburg nach Roadbook
- 12:00 Uhr: Ankunft auf dem Parkplatz Automobilen Welt Eisenach
- 12:15 Uhr: Fahrt mit dem Bus auf die Wartburg
- 12:45 Uhr: Mittagessen im Romantik Hotel auf der Wartburg
- 14:15/14:30 Uhr: Besuch der Wartburg
- 16:00 Uhr: Rückfahrt mit dem Bus zum Parkplatz
- 16:30 Uhr: Fahrt zurück nach Friedewald
- 17:45 Uhr: Ankunft in Friedewald
- 19:00 Uhr: Sektempfang
- 19:30 Uhr: Galabuffet, anschließend Musik und Tanz

SONNTAG, 3. OKTOBER 2021

- 8:00 bis 11:00 Uhr: Frühstücksbuffet und Abreise

Besuch der Wartburg nur bis max. 50 Personen möglich! *Wer zu spät bucht, ist dann automatisch in der Grupppe I.*

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

Organisation: Wolfgang Grau, Im Dunsbach 6, 36251 Ludwigsau, Tel.: 0175-27 07 247

Außergewöhnliche Karosserien

Die Wiederentdeckung des Coachbuilding

Das erste Beispiel der vielfältigen Möglichkeiten der neuen Plattform: der Rolls-Royce Sweptail

Die schönsten und spektakulärsten Automobile, die sich heute in Museen oder Sammlungen finden, tragen in aller Regel außergewöhnliche Karosserien, die in Kleinstauflagen oder gar als Einzelstück für besondere Kunden gefertigt wurden. Wie in der Haute-Couture übernahmen diese Aufgaben Spezialisten – Coachbuilder – in enger Absprache mit dem beauftragenden Kunden. Diese besondere Kunst fand ein weitgehendes Ende in den frühen Jahrzehnten der Nachkriegszeit, als die renommierten Autohersteller neue Modelle nunmehr mit selbsttragenden Karosserien einführten und in der Folge den Coachbuildern keine Rolling-Chassis mehr anboten. Bei Bentley und Rolls-Royce markiert die Einführung des T1 und des Silver Shadow 1965 diese Zäsur; nur für den Phantom konnten noch weiterhin Rolling-Chassis geordert werden. Da viele der anderen Hersteller wie Bugatti, Isotta-Fraschini oder Hispano-Suiza gänzlich untergingen, schien dieses besondere Kunsthandwerk dem Untergang geweiht.

Vorstellung des Bugatti Divo im Rahmen des Pebble Beach Concours 2018

Hätten Sie es erkannt: hier entsteht ein handgefertigter Rolls-Royce

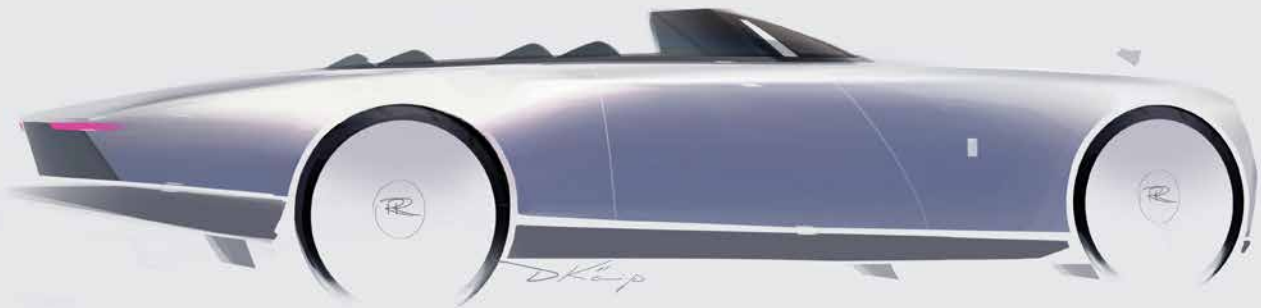
Glücklicherweise erkannten jedoch schon in den Fünfzigerjahren Firmen wie Chrysler das Marketingpotential spektakulärer Sondermodelle zur Markenpositionierung und ließ eine kleine Serie von Sondermodellen karossieren. Gleiches tat Fiat mit dem „Otto-Vu“, dessen gut einhundert Chassis neben Ghia auch von Pininfarina, Vignale und Zagato eingekleidet wurden; Karosseriebauer, die auch das Gros der frühen Ferrari-Chassis gestalteten. Aber gleichwohl, die nachfolgenden Jahrzehnte waren schwer und zahlreiche Coachbuilder mussten ihren Geschäftsbetrieb drastisch reduzieren oder gar einstellen.

In jüngster Zeit entdecken die Hersteller von Luxusfahrzeugen das Potential individuell gefertigter Karosserien wieder neu; ist man doch damit in der Lage, die Marke „aufzuladen“, wie es so schön im Marketing heißt und mediale Aufmerksamkeit zu erlangen, während parallel die klassischen Automessen rapide an Bedeutung verlieren. Als Bühne nutzt man gerne exklusive Events wie den Pebble Beach Concours, wo beispielsweise Bugatti 2018 den neuen Divo präsentierte.

Bevor es jedoch soweit ist, muss aufwändig eine neue technische Plattform geschaffen werden, die die neuen Kleider auch tragen kann und darf. Bei Rolls-Royce ist dies ein über drei Jahre neu entwickelter Space-Frame Rahmen, der dann 2017 im neuen Phantom debütierte und auch die Basis des Cullinan und des neuen Ghost bildet. Diese Plattform ist jedoch konzeptionell so flexibel, dass im Kern nur vier Eckpunkte eines Wagens definiert werden müssen; mit Abständen, die der Designer nach Belieben festlegen kann. Auch alle anderen Designelemente wie Haube, Bodengruppe, Verstärkungen und Seitenkästen lassen sich nach Bedarf auslegen, so dass Rolls-Royce damit de facto dem klassischen Rolling-Chassis sehr nahekommt und alle früher so geschätzten Freiheiten beim Bau von Sonderkarossen zurückgewinnt.

Ein erstes Beispiel war der 2017 vorgestellte Rolls-Royce Sweptail. Er öffnete dem Werk den Zugang zu einer hoch interessanten Kundenklientel: Sammler und Kunst-Aficionados, die in einem nach ihren Vorstellungen gebauten Einzelstück ihre persönlichen Vorstellungen realisieren können.

Der Designprozess beginnt ganz klassisch mit Zeichnungen, aus denen am Ende ein 1:1-Tonmodell entsteht, das wiederum digitalisiert wird



Stilvoller lässt sich ein Picknick zu Lande wohl kaum gestalten

Der ikonische Kühlergrill hier als integraler Bestandteil des Designs

Nun legt das Werk nach, mit dem Rolls-Royce Boat Tail; entstanden aus Anfragen von drei Personen, die mit Rolls-Royce ihre besonderen Vorstellungen realisieren wollten. Ausgangspunkt des Designs war der Wunsch nach etwas, was man zuvor noch nicht gesehen hatte – möglichst angelehnt an eine Yacht der J-Class; große Kieljachten, mit denen in den dreißiger Jahren die America`s Cup Regatten gesegelt wurden.

Diese Entwicklung erfolgt in einem aufwändigen Prozess. Nachdem über Design-Skizzen das Grundkonzept mit dem Kunden abgestimmt ist, wird ein 1:1-Modell aus Ton gebaut, an dem sich dann all die noch notwendigen Feinarbeiten zur Optimierung ausführen lassen – natürlich immer in enger Kooperation mit den Kunden. Ist die endgültige Form gefunden, wird das Modell digitalisiert und dann die Formen für die Aluminiumpanele des Wagens erstellt.

Drei Versionen wurden vereinbart, mit gleicher Karosserie, jedoch hochgradig individuell ausgestaltet. Vorgestellt wird hier der erste Wagen; gestaltet nach den Wünsch des Kunden – angelehnt an einen 1932-er Rolls-Royce Boat Tail aus dessen privater Sammlung.

Auf beinahe 5,80 Metern Länge entfaltet der Wagen seine ganze Eleganz und Dynamik. Die Individualisierung erlaubt es beispielsweise, den ikonischen Kühlergrill in die Front vollständig zu integrieren. Blickfang ist aber unstrittig der Heckbereich mit dem beiden Schmetterling-artig sich öffnenden Abdeckungen, auf der einen Seite für Aperitifs, auf der anderen für eine kleine Küche inklusive Besteck – hergestellt bei Christofle in Paris.

Zwei passgenau gefertigte Kühlschränke können Champagner- oder Weinflaschen aufnehmen, so dass einem stilvollen Picknick wahrlich nichts im Wege steht.

Die Vorstellung der beiden anderen Wagen steht noch aus. Bleiben wir also gespannt, was uns die Zukunft noch bringt.

Text: Dr. Michael Berendes
Fotos: Rolls-Royce Motorcars und Dr. Michael Berendes

Exklusiv für Mitglieder RREC.de

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
- 10 % Nachlass auf die All-Risk-Prämie für RREC Mitglieder (D)
  (Rabatt nur gültig bei Vorlage der Mitgliedsbescheinigung in der deutschen Sektion des RREC)

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

Mannheimer

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

Von rechts: Jochen Scharf, Luise Bergsch, Karl Friedrich Kirchhoff, Karl Brinkmann, Franzis Margerie, Ralph und Sabine Pass, Jutta Schützler, Rudolf Bergsch. Leider nicht im Bild ist der Fotograf Dr. Ludwig Kreitner.

Nach langer Pause und vielen Absagen

Kleine Ausfahrt

Am 16.05.2021 trafen sich 10 Enthusiasten zur ersten gemeinsamen Ausfahrt, nachdem diese schon für den 02.05.2021 geplante Tour wegen Corona Inzidenzwerten nochmals abgesagt werden musste.

Wir trafen uns in Bonn-Nord an der BAB 555 Tankstelle.

Es war Mittag 12.00 Uhr als wir pünktlich alle eingetroffen waren. Selbstverständlich alle mit aktuellem, negativen Test und erste sogar schon durchgeimpft. Wichtige interessante Gespräche verzögerten dann aber die Abfahrt, so dass wir uns fast wie geplant um 12.45 Uhr auf den Weg ins Ahrtal machten.

Die Route quer durch die ehemalige Bundeshauptstadt Bonn vorbei am Zoologischen Forschungsmuseum König, dem Palais Schaumburg, ehemaligen Bundeskanzleramt und im Anschluss die Museumsmeile sind in nicht Corona Zeiten durchaus alle einen Besuch wert.

Leider derzeit alles Coronabedingt geschlossen.

Wir fahren die B 9 weiter Richtung Süden und kommen nach Bad Godesberg, von dem wir leider dank der Durchfahrt durch den geschwindigkeitskontrollierten Tunnel nichts sehen.

Doch es ist nicht weit, und links haben wir den Rhein in voller Pracht gleich mit schöner vorgelagerter Insel Nonnenwerth. Diese ist nach Verkauf, in privater Hand, derzeit nicht mehr zu besichtigen, so dass wir leider daran vorbei fahren müssen.

Es sind nur noch ein paar hundert Meter, unser erster Stopp Oberwinter ist erreicht. Ein kleiner Parkplatz oberhalb der Hauptstraße mit Blick auf den schönen Hafen und den Rhein.

Es öffnen sich die Kofferräume, und es kommen die diversen Picknickkörbe zum Vorschein.

Der Tisch ist gut gedeckt mit Brot, Butter, Käse, Frikadellen, portionierten Obstkörbchen und Erdbeerspießen. Auch die Sektkelche und Saftbecher bleiben nicht leer. Selbst Kerzenleuchter und Klappstühle werden sichtbar. Alles in allem: für das leibliche Wohl ist gesorgt, und die Gespräche über die wichtigen tausend Kleinigkeiten lassen die Zeit im Fluge vergehen. Das Wetter hält, und wir haben den Parkplatz für uns alleine, was es leicht ermöglicht die Gesprächsrunden weit auseinander zu ziehen.

Aber unser Ziel wartet, und erste Wolken ziehen auf, so dass wir uns wieder in die sicheren Autos zur Weiterfahrt zurückziehen.

Wir fahren weiter auf der B9 Richtung Remagen, wo wir die B9 rechts ab auf kleinere Nebenstraßen verlassen. Hier geht es leicht kurvenreich bergauf eine durchaus landschaftlich schöne Strecke bietet auch mehrmals schöne Aussichten auf Rhein und die rechte Rheinseite. Wir fahren vorbei an einer Straußenfarm, auch diese – sonst Ausflugziel – ist derzeit Coronabedingt geschlossen.

Nach Schloss Metternich kommen wir über den Berg nach Bad Neuenahr und durchqueren die Stadtmitte vorbei an durchaus interessierten Fußgängern.

Da die Zeit aber schon drängt, fahren wir gleich durch nach Ahrweiler wo wir die Fahrzeuge gut auf einem Parkplatz beieinander abstellen können. Der

Konzentrazion beim Genuß!

Diese beiden Bilder zeigen deutlich den Unterschied zwischen Köln und Düsseldorf: Köln sitzt auf der Stoßstange, Düsseldorf auf dem Stühlchen mit Kerzenleuchter.

Rundgang innerhalb der alten Stadtmauer entlang der geöffneten Geschäfte wird nicht nur von uns als wohltuend empfunden. Nach einer guten ½ Stunde sind wir wieder bei den Fahrzeugen und starten durch zum Ziel Weingut Brogsitter Sanct Peter.

Auch hier finden wir problemlos Parkplätze für unsere Autos auf dem abgesperrten Gelände. Im Gasthaus müssen wir uns alle mit unseren Negativtests einloggen und werden dann auf die Terrasse zu unseren zwei reservierten fein gedeckten Tischen unter großen Sonnenschirmen gebracht.

Nachdem wir alle Platz genommen und Getränke bestellt haben beginnt es zu regnen, aber wir rücken etwas enger unter die Schirme, es geht. Die Getränke kommen, und bevor wir das Essen bestellen können, wird aus dem Regen eine Sintflut und eine Sturmfront bläst uns die Gläser samt Tischdecke vom Tisch. Das Brot mit Dip schwimmt und wir flüchten in die Restauranträume. Die Terrasse ist verwüstet und der Geschäftsführer teilt uns mit, dass er uns in den Innenräumen nicht bedienen darf, wir die Getränke (so noch vorhanden) gerne austrinken dürfen, und er uns dazu einlädt. Aber leider müssen wir das Restaurant dann wieder verlassen, ohne zu essen.

Ein grausiges Ende eines schön begonnenen Tages. Drei Wagen fahren hungrig nach Hause, zwei Wagen fahren zwei Orte weiter nach Dernau, dort war das Unwetter vor einer Stunde durch, hier waren die Außenplätze trocken und wir haben zwar nicht Spitzenküche, aber durchaus gut gegessen und getrunken.

So haben wir nach fast einem Jahr mal wieder a´la Carte bestellt und gegessen und hoffen, dass es bis zu nächsten mal nicht mehr so lange dauert.

Text: Rudolf Bergsch
Fotos: Ludwig Kreitner

Spaziergang der Gruppe durch das noch schöne (heute zerstörte) Ahrweiler.

Nach dem Regenguß letzte Trocknungsmaßnahmen – zum Glück können alle noch lachen.

Frühjahrstreffen abgesagt, Bavaria Historic und Maxlrain abgesagt, Retro Classics Stuttgart abgesagt – auch deren Ersatztermin …

Wegen Corona schickte mir der ADAC am 3. Mai 2021 die Mail: Keine ADAC Bavaria Historic & kein Maxlrainer Oldie Feeling. Die Auswirkungen der Corona-Krise sowie die noch unabsehbaren Folgen in den nächsten Wochen und Monaten haben den ADAC Südbayern zur Absage des Maxlrainer Oldie Feelings an Fronleichnam (3. Juni) und der ADAC Bavaria Historic (3. bis 5. Juni) gezwungen.

Auf dem Parkplatz der Motorworld gab´s endlich ein Wiedersehen nach all den Coronaeinschränkungen und -absagen.

Ein Ausweichen auf einen späteren Zeitpunkt im Jahr 2021 ist wegen des nötigen planerischen Vorlaufs und weiteren terminlichen Kollisionen nicht möglich. So heißt es schweren Herzens: Auf ein Neues am **16. Juni 2022!**

In etwa zeitgleich hat sich das von uns gebuchte Hotel St. Georg in Bad Aibling bei uns gemeldet: Aufgrund der aktuellen Corona-Situation hat das Hotel im Juni 2021 geschlossen. Also wurde unsere für 3.-6. Juni 2021 geplante RREC-Wochenendveranstaltung auch in diesem Jahr mit weinenden Augen abgesagt. Eine Erklärung des bayerischen Ministerpräsidenten, Markus Söder, vom 4. Mai 2021 ließ jedoch hoffen: Öffnung der Außengastronomie ab KW 19. Wenn an Fronleichnam – 3. Juni 2021 – die Außengastronomie mit dann hoffentlich niedrigeren Inzidenzwerten geöffnet hat, dann lacht zumindest ein Auge. Dann treffen wir uns!!!

So war der Plan!

Außerdem hatte ich hinsichtlich der zu dieser Zeit sinkenden Inzidenzwerte eine gemeinsame Fahrt zur RETRO CLASSICS in Stuttgart (8.–11. Juli 2021) angepeilt.

Beides musste – ebenso wie unser großes alljährliches RREC-Frühjahrstreffen – abgesagt werden.

Mit regelmäßigem Blick auf die angeblich so wichtigen Inzidenzzahlen wurde auf den Moment gewartet, ab dem man wieder – mit einigermaßen Gewissheit auf eine tatsächliche Realisierung – irgendetwas organisatorisch angehen kann. Mit dem ständigen hin und her und wechselnden Zahlen konnte das zunächst nur eine Tagesveranstaltung sein.

Bei der Begrüßung durch Chairman Klaus Konopizky und Martin Illner konnten erfreulicherweise gleich die nächsten Events angekündigt werden.

Dann kam am 8. Juni 2021 die Pressemitteilung:

MOTORWORLD München – Neuer Treffpunkt der Mobilität

Das Münchner Szene-Highlight für Fahrkultur, Lifestyle, Events und Tagungen ist am Start – eine automobile Erlebniswelt in neuer Dimension.

München, 8. Juni 2021. Die Motorworld München hat ihre Türen geöffnet. Nach zwölfjähriger Projektentwicklungs- und Bauzeit ist mit ihr in München-Freimann eine automobile Erlebniswelt in einer neuen Dimension entstanden, ein imposanter Treffpunkt für Liebhaber und Freunde von Fahrkultur und Lifestyle – über 25 der weltweit wertvollsten und exklusivsten Fahrzeugmarken, ein umfassendes Spektrum an automobilen Dienstleistern und spezialisierten Werkstätten, zahlreiche Shops, verschiedene Eventlocations und 22 Tagungsräume, das Vier-Sterne-Hotel AMERON München Motorworld, eine vielfältige Gastronomie und vieles mehr. Der Eintritt ist an 365 Tagen im Jahr kostenfrei.

Ab dem offiziellen Eröffnungstermin brauchte ich natürlich noch einige Tage für die Organisation sodass wir uns schließlich – und endlich mal wieder – am 20. Juni 2021 treffen konnten. Für ein ausgiebiges Sonntagsfrühstück reservierte ich ab 9:30 Uhr im Außenbereich des Restaurants Bacio della Mamma – natürlich Corona gemäß mit entsprechendem Abstand – eine ausreichende Anzahl von Tischen. Die offizielle Anschrift des Restaurants bzw. der Motorworld lautet: Am Ausbesserungswerk 8.

Schließlich war die nahezu 200 m lange denkmalgeschützte Halle, die jetzt die Motorworld beherbergt, für Jahrzehnte die größte Reparaturwerkstatt für Dampf- und später Diesellokomotiven der Deutschen Reichsbahn und später der Deutschen Bundesbahn in Süddeutschland. Zum Zeitpunkt meiner Einladung war diese Anschrift noch so neu, dass sie weder unsere Navis noch Google kannten. Schließlich haben dann aber doch alle nahezu 30 TeilnehmerInnen hin gefunden und es sich schmecken lassen. Es gab zwar nicht das geplante große Frühstücksbuffet, doch ich denke, dass das zweitrangig war. Etliche von uns würden sich ja wohl auch für Knäckebrot und Mineralwasser treffen. Hauptsache ist doch, dass wir überhaupt mal wieder zusammen kommen, uns sehen, ratschen ... Wie wichtig das ist, lässt sich auch an den Anfahrtsstrecken erkennen. Da ist unser Wohnsitz in Rosenheim mit 80 km Abstand vergleichsweise nahe dran, wenn man sich die Tour von Petra und Helmut Eichhorn anschaut. Die fuhren exakt 200 km mehr.

Während ich 24 Stunden vorher noch mit dem Geschäftsführer Kontakt hatte, dass wir bei schlechtem Wetter in den Innenraum gehen müssen, war man dann am späteren Vormittag des Frühstücks froh, wenn man unter den großen Marktschirmen im Schatten saß oder – wie Klaus Konopizky – seinen Panamahut mitgebracht hatte.

Nach und nach machte man sich paarweise oder in kleinen Grüppchen auf Erkundungstour in der weitläufigen Halle der Motorworld – wie geschrieben – sie ist nahezu 200 m lang. Offensichtlich gab´s Einiges zu sehen und vor allem in unserer Runde zu reden. Denn erst nach 16:00 Uhr hieß es für die Letzten des harten Kerns: Start your Engines!

Text und Fotos: Dr. H. Martin Illner, Rosenheim

Coronabedingt hatte das Sonntagsfrühstück nur eine sehr kurze Vorlaufzeit von der ersten Infomail bis zur Durchführung – trotzdem saßen wir mit fast 30 Personen und dem angewiesenen Mindestabstand auf der Terrasse der Motorworld.

Wenn man in der Halle der Motorworld (Länge 185 m, Breite 90 m, Höhe bis 18 m) steht, dann kommt man sich ziemlich klein vor. Noch ist vieles nicht fertig. Wenn man wiederholt dort ist, dann merkt man jedoch, dass es mit den Shops, Glasgaragen … und deren Belegung vorwärts geht.

12.06.2021 – Museumsdorf Glashütte in Baruth / Mark

Erste Ausfahrt nach dem bösen C.

Noch kurz warten und dann gehts los – Treffpunkt in Berlin

Die Pferde (-stärken) stehen in den Boxen

„Und ich habe mich so gefreut!“ sagst du vorwurfsvoll,

wenn dir eine Hoffnung zerstört wurde.

Du hast dich gefreut – ist das nichts?

Marie Freifrau Ebner von Eschenbach (1830 – 1916)
Mährisch-österreichische Schriftstellerin

Hin her, her hin ... Können wir fahren oder nicht? Dürfen im Museum alle an der Glasbläser Vorführung teilnehmen? Wie wird das Wetter sein? Bei schlechtem Wetter dürfen wir nur unter speziellen Voraussetzungen das Lokal betreten, oder nur die Außenplätze nutzen.

Wenn auch schwierig, aber die Hoffnung wollten wir nicht aufgeben. Kurzentschlossen wurde die Ausfahrt angesetzt. Samstag gegen Mittag ging es los. Über die Bundesstraße 96 fuhren wir gemütlich über Zossen nach Baruth / Mark zum Museumsdorf Glashütte.

– aus aktuellem Anlass

Vom Wirt des Gasthofes REUNER wurden wir schon erwartet und eingewiesen.

Um allen in house Vorschriften aus dem Weg zu gehen, waren Tische auf der überdachten Terrasse für uns reserviert. Wir hatten die Wahl, feine regionale Speisen von der Karte, oder wer Lust hatte vom Buffet. Bei letzterem wurde nach Kelle abgerechnet. Man konnte sich seinen Teller individuell zusammenstellen und zahlte dann pro Kelle.

Weinstube mal anders – Terrasse auf ausgedientem Wagon

Die Anderen kommen gleich … Sylvia Senger, Henry de Winter und Bobby haben schon einmal Platz genommen.

Die Auswahl ist getroffen, bitte servieren Sie jetzt!

Dagmar und Winfried Czempiel warten auf den Kellenschlag regionaler Leckereien

Mister 1200 Grad

Im Museum bei der Glasbläservorführung

„Welche Vase hat dir denn besser gefallen?“ Freund des Clubs Frank Kunze und Dagmar Lindenau-Czempiel im Austausch

Feines aus Glas

Gut gestärkt und neugierig gingen wir ein paar Meter zu Fuß zum Glas-Museum. Bei der halbstündigen Glasbläservorführung haben wir die Entstehung wunderschöner Dekoartikel und Vasen erlebt. Was da so einfach aussieht, ist aber schon sehr anspruchsvoll und kräftezehrend. Im Anschluss schlenderten wir noch durch das Museum.

Beim REUNER Wirt hatte es uns so gut gefallen, kurzentschlossen kehrten wir nochmals ein und bei Kaffee und Kuchen ließen wir diese erste Ausfahrt gemütlich ausklingen.

Text und Fotos: Jens Meggeneder

Auf Heimfahrt – Der Lack vom T2 (Pewter) passt sich perfekt der Umgebung an

Rolls-Royce Phantom IV, Baujahr 1954, Chassis-Nr. #B4BP7

Staatslimousine von H.J. Mulliner

Die jüngere Schwester der englischen Monarchin war Prinzessin Margaret, der die Wahrnehmung verschiedener zeremonieller Pflichten als Mitglied der königlichen Familie oblagen; so dass ein angemessenes Automobil für nötig erachtet wurde. Die Wahl fiel auf einen Rolls-Royce Phantom IV mit Aufbau von H.J. Mulliner, der eine schwarze Lackierung erhielt. Weil dieser Wagen mit einem Automatik-Getriebe ausgestattet war, legte Prinzessin Margaret als moderne Frau Wert darauf, gelegentlich selbst zu fahren. Deshalb wurde der Fahrersitz mit einem Verstellmechanismus ausgerüstet, der auch die Sitzhöhe einzustellen erlaubte und mit Stoff bespannt war statt wie üblich mit Leder. Das Fahrgestell mit allen Antriebskomponenten, das sogenannte ‚rolling chassis', wurde im Februar 1954 geliefert und H.J. Mulliner brauchten für die Komplettierung mit einer Karosserie bis Juli 1954.

Die Bestellung bei H.J. Mulliner war diskret, weil als Besteller ein Baron Montaigne gelistet war, wenngleich anzunehmen ist, dass etliche Mitarbeiter um Rang und Namen der wirklichen Kundin wussten.

Für #4BP7 wurde ein Betrag von 4.600 Pfund Sterling in Rechnung gestellt; komplett mit Karosserie war das ein Vorzugspreis für die Prinzessin (aber dennoch Gegenwert für zwei hochwertige Häuser auf großzügigen Grundstücken in Londons Grüngürtel).

Die Prinzessin nutzte das Automobil bis 1987, als es mit lediglich 27.000 Meilen Tachostand an jemanden aus Essex verkauft wurde. Bis 2002 blieb es im Besitz von Mr. A.W.D. Adams, der es dann über P. & A. Wood, einen Händler für Rolls-Royce und Bentley, zum Verkauf anbot mit einer Tachoangabe von 58.000 Meilen. Im Frühjahr 2003 erwarb Bob Shaffner, Pennsylvania, USA, das Auto und ließ umsichtig bei P. & A. Wood einen peniblen Service durchführen mit der Maßgabe, jedwede notwendige Instandsetzung durchzuführen. Im Sommer 2003 erfolgte die Verschiffung in die USA und traf gerade rechtzeitig ein, um beim Jahrestreffen des Rolls-Royce Owners' Club of America – in jenem Jahr in Newport, Rhode Island – ausgestellt zu werden.

Bob Shaffner engagierte sich mit Akribie, die Staatskarosse wieder in den Zustand zu versetzen wie zum Zeitpunkt der Übergabe an Prinzessin Margaret. Deshalb wurden vor dem Verkauf 1987 entfernte Besonderheiten wie das Polizei-Blaulicht über der Windschutzscheibe und der Standartenhalter auf dem Dach wieder ‚wie original' angebracht. Bei Lejeune wurde eine Kühlerfigur ‚Pegasus' in Auftrag gegeben und mit Erlaubnis der Erben Ihrer Königlichen Hoheit gelang es zudem, das ursprünglich zugeteilte Kennzeichen PM 6450 wieder für #4BP7 ‚zu aktivieren' als legale Zulassung im Vereinigten Königreich.

Text: Klaus-Josef Roßfeldt
Foto: Roßfeldt-Archiv

Frank Wilke, Geschäftsführer
classic-analytics

classic-analytics

Markt-kommentar

Heimlich, still und leise hat es im Juni bei der RM Sotheby's Auktion in Liechtenstein einen neuen Auktionsrekord gegeben: Mit einem Hammerpreis von 2,1 Millionen Euro wurde ein Phantom IV von 1954 zum teuersten je auf einer Auktion verkauften Rolls-Royce! Völlig überteuert oder mehr als angemessen für ein Exemplar des seltensten Rolls-Royce Modells, noch dazu aus dem Erstbesitz von Prinzessin Margaret? Der überzeugte RR-Fan in mir sagt „angemessen", der langjährige, neutrale Marktbeobachter sagt „zu teuer".

Pro und Contra

Schauen wir zunächst auf die Haben-Seite und darauf, was für diesen Phantom IV spricht: Er ist das seltenste RR-Modell, gerade mal 18 Stück wurden gebaut, er hat einen exklusiv in diesem Modell verwendeten, technisch interessanten Reihen-Achtzylinder, er wurde von einem angesehenen Coachbuilder stimmig und qualitativ höchstwertig eingekleidet und er befand sich zum Auktionszeitpunkt in ansehnlichem Zustand (unser classic-analytics Mitarbeiter vor Ort vergab eine Zustandsnote 2- bis 3+). Jetzt nur Negativ-Seite: Große Limousinen, insbesondere mit „Formal Coachwork" sind seit Jahren auf dem Oldtimermarkt nicht gerade der Renner. Auch der Prinzessinnen-Bonus hält sich in Grenzen, zum einen, weil prominenter Vorbesitz nachweislich selten so wertsteigernd ist wie es sich der Eigentümer erhofft, zum anderen, weil alle Phantom IV ausschließlich an Königshäuser und Regierungsoberhäupter ausgeliefert wurden. Zum Schluss das Totschlagargument: Vor drei Jahren wurde selbst der Phantom IV der englischen Königin („Jubilee") erst im Nachverkauf einer Bonhams-Auktion mit Ach und Krach für nur GBP 800.000 verkauft! Diese Summe ist der aktuelle Maßstab. Gut, „Jubilee" war vom Zustand her etwas tatterig aber das tritt hier in den Hintergrund, denn in punkto Historie und Provenienz ist der jahrzehntelange Dienstwagen der englischen Monarchin von keinem anderen Rolls-Royce zu übertreffen.

Zu einem ähnlichen Ergebnis kamen im Vorfeld der Auktion anscheinend auch die Experten von

RM Sotheby's, die nach unseren Erfahrungen ihre Estimates meist sehr realistisch angeben. Hier kamen sie auf 400.000 bis 600.000 Schweizer Franken, das passt zu den 400.000 Britischen Pfund, für die dieser Phantom IV Mitte der 2000er Jahre von P&A Wood angeboten wurde – und das über mehrere Monate.

Erklärungsversuche

Warum also dieses außergewöhnlich hohe Verkaufsergebnis? Da kann man nur spekulieren. Der Phantom IV war Teil einer kleinen aber hochwertigen Rolls-Royce Sammlung, deren Eigentümer, ein Anwalt und Treuhänder aus Liechtenstein, zuletzt wegen Untreuevorwürfen und Zivilprozessen in die Schlagzeilen geraten war und der Fragen zum Grund des plötzlichen Verkaufs konsequent unbeantwortet ließ. So etwas nährt immer den bösen Verdacht, dass hier nur mitgeboten wurde, um möglichst hohe Verkaufserlöse zu erzielen, bestätigen oder widerlegen kann es niemand. Auffällig ist jedoch, dass auch einige andere Fahrzeuge dieser Auktion weit über Estimate verkauft wurden, ohne dass ein triftiger Grund hierfür erkennbar ist.

Möglich ist es auch, dass sich die Werte für wirklich außergewöhnliche Rolls-Royce Exemplare nach oben entwickeln. Das müsste dann aber durch künftige Auktionsergebnisse bestätigt werden.

Text: Frank Wilke
Fotos: Jens Nieth, Roßfeldt-Archiv

Endlich!

Der erste Stammtisch nach sehr langer Zeit.

17.06.2021

Nach über einem halben Jahr pausieren war es nun endlich wieder möglich und wir konnten uns wie gewohnt zum Stammtisch treffen.

Stammtischrefugium Restaurant Machiavelli

Überall gute Laune … Thomas Walter, Edda Cavaliere, Susanne Freiling, Winfried Czempiel

Susanne Freiling zu Winfried Czempiel: „Hast du schon alle Ottifanten?“

Corona hatte uns alle fest im Griff und der Besuch eines Restaurants war in den letzten Monaten fast unmöglich. Ohne viel zu überlegen wurde der Stammtisch einberufen und die Clubfreunde ließen sich nicht lange bitten.

Es gab viel zu berichten und an Themen fehlte es uns nicht. Wir diskutierten die aktuelle Lage, wie gehen wir damit um und wie wird es weitergehen. Wie werden die nächsten Clubtreffen aussehen, werden wir wieder Ausfahrten im gewohnten Stil durchführen können? Aber es war nicht den ganzen Abend so ernst.

Ein Clubfreund aus dem Sächsischen wartete sogar mit einer Essenz seiner Schuhkollektion auf. Über Geschmack sollte man sich ja bekanntlich nicht streiten, aber für reichlich Gesprächsstoff hat es an diesem Abend dennoch gereicht.

Clubhund Percy sitzt mal still, uffz

Diddi und Otto – Smaltalk mit Henry de Winter

In Plauderlaune – Winfried Czempiel mit Otto Waalkes und Begleitung

Dagmar Lindenau-Czempiel spricht ein Machtwort: „Percy!“

Angelika Schroeder Datow, Sylvia Senger, Edda Cavaliere freuen sich – endlich wiedersehen

Nach reichlichem Schmaus und vorangeschrittener Zeit ergab sich noch eine äußerst nette Begegnung mit den uns all bekannten Unterhaltern Diddi Hallervorden und Otto Waalkes. Tagesaktuelles, aber auch die Ottifanten an der Ladentheke wurden erörtert.

Die Uhr schlug nun fast Mitternacht und es war an der Zeit diesen kurzweiligen Abend zu beenden. Froh gelaunt und mit der Hoffnung sich nun wieder öfter treffen zu können, fuhren wir nach Hause.

Text und Fotos: Jens Meggeneder

Quizfrage … Wo kommen wir her?

Rolls-Royce & Bentley Tyrol Tour 2021

Kurz vor dem Ziel Hopfensee

Was für ein Gefühl

Ein Glücksgefühl, wir dürfen wieder ausfahren, wir dürfen uns wieder treffen, beisammen sein, diskutieren, gemeinsam gutes Essen und Trinken genießen.

Das Interalpenhotel Tyrol

Was für eine Location

Als eine der ersten größeren Veranstaltungen fand vom 24. bis 27. Juni die Rolls-Royce & Bentley Tyrol Tour 2021 statt. Mag. Andreas Brix hat den Mut gehabt, unter Corona-Bedingungen eine wunderschöne Tour zu planen und durchzuführen.

Morgendlicher Ausgangspunkt und abendlicher Rückkehrort war das, in allen Belangen, beeindruckende 5* Superior Interalpen-Hotel Tyrol. Sehr schöne große Zimmer, ein exzellenter Wellness Bereich für die Mußestunden, Speisen und Getränke auf höchstem Niveau und ein Frühstücks-Buffet, das seines Gleichen sucht und den ein oder anderen Teilnehmer bewogen hat, etwas früher aufzustehen, um in diesen Genuss zu kommen.

Die verschiedensten Raumangebote waren dann auch Garant für 3 wunderschöne Abende. Der Begrüßungs-Abend fand am Donnerstag auf der „Alm“ statt.

Rustikales Essen vom Holzbrett und Buffet, zünftige Hausmusik, gute Getränke und ebensolche Stimmung und Gespräche – ein rundum gelungener Abend.

Begrüßungsabend auf der „Alm“

Ursula und Josef Jörg sowie Silvia und Rudolfo Gütermann beim Begrüssungsabend auf der „Alm“

Liubor und Günther Griffka beim Galaabend in der Hofburg

Denise Kunze, Rita Müller-Brenner und Alexandra Schmid beim Galaabend in der Hofburg

Kornelia und Mag. Andreas Brix (Organisator) beim Galaabend in der Hofburg

Den Höhepunkt des Wochenendes stellte der Gala-Abend in der „Hofburg“ bei festlichem Essen und Live-Musik dar.

Was für Eindrücke

Die Lobby und …

… die Tiefgaragenvorfahrt im Interalpenhotel Tyrol

Nähert man sich dem Hotel, beeindruckt der mächtige Komplex auf einer Höhe von 1.300 m über Seehöhe, vor den imposanten Berggipfeln. Die Hotelvorfahrt befindet sich dann in der Tiefgarage, so elegant und hochwertig, dass man meint mit dem Auto direkt bis an die Rezeption gefahren zu sein.

Schloss Tratzberg

Innenhof von Schloss Tratzberg

Denise und Burkhard Kunze sowie Rita Müller-Brenner und Bernd Brenner

Familie Michael Eigenmann und Christoph Steiner

Die erste Tour am Freitag führte uns zunächst über diverse Panorama-Straßen nach Stans im Inntal, an den Fuß des Schloss Tratzberg, wo uns im gemütlichen Garten vom Schlosswirt ein köstliches, mehrgängiges Mittagessen serviert wurde.

Für den Aufstieg zum Schloss wurde dann das Fahrzeug gewechselt. Von Rolls-Royce und Bentley auf den Tratzberg-Express – bequem durch den romantischen Schlosswald.

Die Tochter des Schlosseigentümers Graf Enzenberg führte kurzweilig durch das Schloss und vermittelte lebhafte Eindrücke aus der Historie sowie dem heutigen Projekt ihres Vaters, das Schloss zu bewahren, zu beschützen und der Welt zugänglich zu machen.

Fahrzeugwechsel für die Auffahrt zum Schloss Tratzberg

Denise und Burkhard Kunze sowie Rita Müller-Brenner und Bernd Brenner

Daniel Martenet, Otto Eigenmann und Daniel Öttl

Robert Braun und sein RR Phantom III

Unterwegs zur Allgäuer Riviera

Einfach beeindruckend schön

Mittag am Hopfensee

Für den Samstag stand die Ausfahrt an die Allgäuer Riviera auf dem Plan – das Ziel, der wunderschöne Hopfensee in Füssen. Vom Hotel aus ging es über Leutasch, Scharnitz, Ammerwald durch die saftig grüne Landschaft, vorbei an beeindruckenden Bergen, durch urige kleine Orte.

Nach einem köstlichen, kurzweiligen Mittagessen dann zurück über Ehrwald, Grainau und Garmisch.

Daniel Martenet, Ursula Jörg, Walli Groenewold, Helli Oberegger, Edi Kopp

Toll organisiert

Besonders hilfreich für ortsunkundige Fahrer und Beifahrer, die so die Landschaft genießen können – Andreas Brix hat jeweils ein bis zwei Motorräder als „Hütehunde" für die Kolonne engagiert, die jeweils auf Abzweigungen hinweisen, Nachzügler einfangen und die Gruppe zusammenhalten.

Die Veranstaltungen von Andreas Brix enden traditionell mit einem Zusammentreffen am Sonntagmorgen, bei dem noch Ehrenpreise verliehen werden – hier seien zwei stellvertretend genannt.

Den Preis für die weiteste Anreise erhielt Walli Groenewold. Den Preis für das älteste Fahrzeug erhielt Robert Braun für seinen RR Phantom III von 1937.

Andreas Brix hat mit dieser Tyrol Tour 2021 wieder einmal ein wunderbares Treffen organisiert, das ganz sicher schon auf die nächste Veranstaltung in 2022 neugierig macht.

Text: Robert Braun
Fotos: Stefan Strigl

Hütehund und Wegweiser Armin Kröss

17. Internationales Rolls-Royce & Bentley Treffen 2021

Kärnten

Er hat es wieder getan

Trotz aller Unsicherheiten, die das Thema Corona Anfang Juli noch mit sich brachte – und aktuell wieder zurück bringt – hat Hermann Tratnik es sich nicht nehmen lassen, sein bei vielen Club Mitgliedern schon legendäres Rolls-Royce & Bentley Treffen in Velden am Wörthersee in Kärnten vom 30.06. – 04.07.2021 wieder zu planen, zu organisieren und durchzuführen.

Start in Velden vorbei am Falkensteiner Schlosshotel, der R-R 20/25 HP Roadster von Erich Sieber und Ruth Lashofer-Sieber

Ein Kurzurlaub für alle Sinne

Wer wollte und konnte, konnte am Mittwoch bereits anreisen. Nach der langen Zeit der Lockdowns gab es viele bekannte Gesichter zu treffen beim schmackhaften, reichhaltigen Begrüßungs-Imbiss.

Das Europa Hotel direkt am See, mit eigenem Seezugang und Liegebereich direkt am Wasser, bot danach schon das erste Mal die Chance, genau dort – oder im Spa Bereich – die Seele baumeln zu lassen und sich auf die kommenden Ausfahrten, kulinarischen Genüsse und Abendveranstaltungen mental vorzubereiten.

R-R Corniche von Luise und Rudolf Bergsch

Bentley Continental R CH Mulliner von Gabriella u. Franz Keller

Am Donnerstagmorgen ging es dann los, vorbei am Faaker See, durch eine Vielzahl kleiner Orte.

Das Ziel, Tarvisio in Italien. Dort gab es eine ganz köstliche Jause auf italienische Art. Und dann wurde es das erste Mal spannend. Die Weiterfahrt ging über Pontebba über den Passo di Pramollo, den Nassfeldpass. Der Pass liegt auf 1552 m und die Straßen, abgesehen von den Steigungen und Spitzkehren, sind zumindest auf der italienischen Seite für unsere großen und teilweise alten Autos definitiv eine fahrerische

Rahel und Marcel Reist auf dem Scheitel des Nassfeldpass

Karin Pressl, Elfriede Feirer, Manfred Richter und Regina Unger

Nora Tratnik, Dr. Michaela und Sigurd-A. Muthwill

Helmut Eichhorn, Nora und Hermann Tratnik

1. Preis „gut behütet" Gabriele Forster-Riha mit Hotelchef Jakob Wrann, Josef und Elfriede Feirer und Alexander Riha

Herausforderung. Und natürlich kommt immer auch das Unvorhergesehene dazu – eine Baustelle. Die netten Bauarbeiter „winkten ein", denn z.B. bei Helmut Eichhorns R-R DHC dürfte weder links noch rechts mehr als ein Blatt Papier dazwischen gepasst haben.

Wie bei jedem guten Training – auf die Anspannung folgt die Entspannung.

Zu einem köstlichen Mittagessen auf der Terrasse kehren wir – zurück in Kärnten – ein im Hotel Schloss Lerchenhof. Dieser ist ein in den Jahren 1848 bis 1851 als Herrschaftssitz errichtetes Bauwerk in Untermöschach, einer Ortschaft in der Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See in Kärnten und heute denkmalgeschützt.

Freie Rückfahrt und den Nachmittag zur eigenen Verfügung, treffen sich am Abend alle wieder zu einem gemütlichen Abendessen im Europa Hotel.

Freitagmorgen – auf zu neuen Taten. Die Kolonne verlässt das Hotel über die Süduferstraße, vorbei am mondänen Falkensteiner Schlosshotel (welches für einen Tiefgaragenparkplatz 20,- Euro berechnet, für einen Parkplatz an der Promenade 50,- Euro), entlang am Ufer des Wörthersees. Etappenziel ist das prächtige Schloss Stadelhof in St. Donat. Bei einem Getränk, gibt der Schlossherr Hermann Fleischhacker gerne Auskunft über sein Meisterstück, die Renovierung des Schlosses unter ökologischen Gesichtspunkten.

Danach rollt der Konvoi weiter in Richtung Burg Hochosterwitz, eine Höhenburg sowie ein Wahrzeichen von Kärnten. Ein historisches Erlebnis.

Nach dem verdienten Mittagessen im Burgrestaurant gibt es eine launige Führung. Die Rüstkammer, die Waffensammlung und die interessante Bildersammlung aus der Renaissancezeit zeugen von der Geschichte dieser einmaligen Wehranlage. Wie gesagt, ein Kurzurlaub für alle Sinne.

Der auf den freien Nachmittag folgende Abend wird festlich.

„Alle unter einem Hut" so lautet das von Nora und Hermann Tratnik ausgegebene Motto. Urige, originelle, aufwendige und dezente Kreationen wurden getragen. Am Ende des Tages wurde eine Siegerin gekürt für ihr perfekt abgestimmtes Ensemble – Gabriele Forster-Riha.

Auf geht´s am Samstagmorgen, über die Villacher Alpenstraße auf den Dobratsch mit 1732 m über Seehöhe. Ein ordentliches Stück Arbeit für unsere Fahrzeuge. Unser Ziel ist der Alpengasthof Aichingerhütte, auf 1650 m Höhe. Dort werden wir belohnt mit einem atemberaubenden Ausblick auf den Naturpark Dobratsch und – natürlich – mit einem köstlichen Mittagessen.

Kurt F. Seeberger, Gebriella und Franz Keller, Manuela und Rudolf Pachmann auf der Aichinger Hütte

Bentley R-Type von Jane und Martin Falle und Bentley Mk VI, Mulliner im Park vom Schloss Stadelhof

Herwig Schropp, Elfriede und Josef Feirer, Karin und Gerhard Pressl beim Abendessen in Tracht

Zünftig, wie auf der Hütte, wird auch der Abend. Das Motto für den Samstag „Abendessen in Tracht".

Beim Frühstück am Sonntagmorgen werden die letzten Plaudereien ausgetauscht und dann die Heimreise angetreten.

Nora und Hermann Tratnik, exzellente, warmherzige Gastgeber, haben eine tolle Veranstaltung auf die Beine gestellt. Ein Kurzurlaub für alle Sinne ... Auf Wiedersehn am Wörthersee.

Text: Robert Braun
Fotos: Hermann Tratnik und Phil Langlotz

Bentley 4¼ L DHC Hooper von Kurt Gaggl vor dem Hotel Schloss Lerchenhof

Maxlrain Classic

Stammkunde zu sein bewährt sich – immer wieder!

Weil das traditionell große Oldtimer-Feeling und die Bavaria Historic in Maxlrain nun auch am Fronleichnamstag 2021 wegen Corona abgesagt worden waren, hat der ADAC Süd eine kleine Schwester – nur für einen Tag am 31. Juli 2021 – die Maxlrain Classic ins Leben gerufen. Während ich 2015–2019 alljährlich beim ADAC angefragt habe, ob wir unsere 1.000 m² Fläche auf dem Grünen Hügel beim Oldtimer-Feeling in Maxlrain bekommen können, rief der ADAC in diesem Jahr bei mir an: „Coronabedingt kochen wir Alles auf kleiner Flamme. Wir laden nur drei Markenclubs ein. Ihr seid ja quasi schon Stammgäste! Wollt ihr mit euren schönen Autos vom RREC – maximal 15 Fahrzeuge – dabei sein? Um 14:00 Uhr geht es offiziell los.“

Der Weg ist das Ziel – deshalb ging es vor allem über kleine Straßen und Sträßlein quer durch die oberbayerische Hügellandschaft und auch mitten durch einen Bauernhof hindurch.

Nach der Stärkung im Biergarten der Ayinger Brauerei formierten wir uns entlang der Dorfstraße zum Start auf die nächste Etappe.

Wäre ich 50 Jahre jünger, dann würde ich hier schreiben: Echt cool! Selbstverständlich sagte ich spontan zu. Alles andere würde sich finden.

Begeistert rief ich unseren Chairman an und der fand das zwar nicht „cool", aber „großartig". Das ist bei Klaus Konopizky in jedem Fall ein hochrangiges Attribut. Aber – kommen für die Zeit von 14:00–17:00 Uhr genügend TeilnehmerInnen? Da ich diesbezüglich Zweifel hatte beschloss ich eine Tagesveranstaltung und startete umgehend die Organisation.

Losgehen sollte es in Ottobrunn am Haupteingang von EADS. Eine erste Informationsmail mit dem Startpunkt und der Angabe, dass dieser Firmeneingang in der Hugo-Junkers-Straße liegt, bereitete das erste Problem. Weder die Navis unserer Mitglieder noch Google Earth kannten diesen Straßennamen. Also musste ein Lageplan mit genauen Informationen und in Ergänzung zu dem Lageplan des ADAC für das spätere Eventgelände her.

Die direkte Strecke von Ottobrunn zu dem Ziel im Sportpark in Bad Aibling bewältigt man in ca. 35 Minuten. Das lockt niemanden. Also fuhr ich kurzentschlossen nach Ottobrunn – mit Navi, analoger Landkarte auf Papier und meinem baustellenerprobten Klemmbrett. Nach einem halben Tag war ich wieder zuhause mit fünf DIN A 4 Seiten mit Streckennotizen. Da meine Strecke mit viel links und rechts, vorbei am Maibaum, abbiegen in Dorfmitte über Landstraßen und wirklich sehr kleine, einspurige Sträßlein und auch mal mitten durch einen Bauernhof hindurch gehen sollte, entschloss ich mich zu einem kleinen Roadbook. Das wurde dann rechtzeitig noch per E-Mail versandt und stand beim Start auch als Papierexemplar zur Verfügung.

Am 31. Juli starteten zunächst fünf Fahrzeuge in Richtung Aying. Das kennt man vor allem, weil dort ein recht gutes Bier gebraut wird. Und weil Bierbrauer zumeist auch gute Geschäftsleute sind, betreiben diese dort ein tolles Hotel mit Restaurant sowie – typisch für Oberbayern – ein Bräustüberl mit Biergarten. Zwischen Hotel und Bräustüberl erhebt sich eindrucksvoll der aktuell höchste Maibaum. Dessen Höhe sollte von den Teilnehmern – nach einigen Erläuterungen zur altbayrischen Maibaumtradition – geschätzt werden. Für die beste Schätzung gab es später einen Sixpack mit Bier aus der Ayinger Brauerei.

Wenn man in Oberbayern dann so ein Vormittagsziel erreicht, dann gehört es praktisch zum guten Ton – nein! – vielmehr ist es eine quasi verpflichtende Tradition, dass man „Weißwiaschd mid an siasn Sempf un Brezn" zu sich nimmt. Und wichtig: Will man sich nicht als unwissenden „Zuagroasten" (= Ortsfremder, Zugezogener ...) outen, dann bestellt man nicht ein Paar sondern zwei oder drei oder vier Stück.

Nach diesem Genussstopp ging es mit Zuwachs – nun mit 11 Fahrzeugen – weiter über Land-, Seitenstraßen und Sträßlein nach Valley. Dort betreibt Prof. Sixtus Lampl im Schloss und in einer alten, dorthin translozierten Sägewerkshalle sein Orgelmuseum mit mehr als 60 spielfähigen Orgeln. Da es derzeit

Gruppenbild auf den Parkplatz der Wallfahrtskirche Wilparting. Im Hintergrund sieht man den Wendelstein als die charakteristische höchste Erhebung im Rosenheimer/Chiemgauer Voralpenland.

Neben unserem Konvoi wird gerade ein Maibaum aufgestellt – ganz traditionell mit langen Holzstangen und Muskelkraft nach oben gestemmt. An ihm kann man sehen, dass so ein Maibaum nicht zwingend in den Farben unseres bayerischen Himmels in weiß und blau lackiert sein muss.

Als mittags die Sonne herauskam waren wir ganz froh, dass wir unter unseren Pavillons schattige Plätzchen hatten. Mit den ADAC-Gutscheinen konnten wir uns bestens versorgen. Nach der körperlichen Stärkung hatten wir dort die beste Position, um die eintreffenden Rallyefahrzeuge zu sehen.

coronabedingt keine Führungen gibt, habe ich – wie viele von euch wissen bin ich ja Sachverständiger für Holz und Holzschäden – einige Erläuterungen zu der speziellen Holzkonstruktion und der Geschichte des Gebäudes gegeben.

Dem Roadbook folgend erreichten wir nach der nächsten Etappe die Wallfahrtskirche von Wilparting. Wer jemals auf der Fahrt in den Urlaub (Richtung Salzburg, Brenner, Südtirol, Italien... oder zurück) am berühmt-berüchtigten Irschenberg auf der Autobahn im Stau gestanden hat, der hat – so ca. 500 m von der Fahrbahn entfernt – diese auffällig gelbe Barockkirche gesehen. Bis auf die Teilnehmer mit Hund waren Alle mit in der Kirche dabei und wurden von mir mit weiteren Informationen zum Thema Holz berieselt. Denn einige Jahre vorher hatte ich die Kirche begutachtet und anschließend eine Holzwurmbekämpfung mit einem speziellen Gas durchführen lassen.

Die holztechnisch geprägte Ausfahrt führte dann noch an einem mobilen Sägewerk und einer gerade laufenden Maibaumaufstellung vorbei. Ja – man liest richtig! Hintergrund: Wegen der Inzidenzzahlen im Frühjahr durften am 1. Mai 2021 keine Maibäume aufgestellt werden. Aber aktuell war es wieder möglich und so packten an vielen Orten die Burschen-, Maibaum-, Trachten- und Traditionsvereine an und wurden aktiv.

Von der Maibaumaktion ging's dann recht direkt in das Veranstaltungsgelände des ADAC am Ortsrand von Bad Aibling. Dort hatte meine Frau Jorun dafür gesorgt, dass unsere bewährten Maxlrain-Pavillons und Biergartengarnituren mit Tischdecken, Blumenschmuck und RREC-Wimpeln bereitstanden. Nach Wochen mit Regen und völlig unsommerlichem Wetter war dieser 31. Juli völlig anders. Wir hatten Sonnenschein und entsprechende Temperaturen. Man war froh um den Schatten der Pavillons und es wurden sogar mitgebrachte Stroh- respektive Panamahüte getragen. Einer aus unserer Runde – unterwegs mit einem älteren RR ohne Servolenkung und Klimaanlage und infolgedessen leicht verschwitzt – hat wohl einen speziellen Rekord aufgestellt: Vom Abstellen des Motors bis zum Griff an einen Maßkrug mit Radler (= Bier mit klarer Zitronenlimonade) brauchte er weniger als fünf Minuten.

Nach dem Einchecken – also dem coronabedingten Ausfüllen von kleinen Zetteln mit Namensangaben – gab es tatsächlich die vom ADAC angekündigten Verzehr- bzw. Getränkegutscheine. Dadurch war das Ganze so etwas wie eine „Geschlossene Gesellschaft", die innerhalb der Coronaregeln einen speziellen Stellenwert hat. Diese Gutscheine gab es in einer derartigen Menge, dass wir sie bis zum späteren Aufbruch gar nicht verbrauchen konnten. Bis dahin ging´s uns unter unseren Pavillons uns richtig gut. Da hatten wir auch den optimalen Standort und somit einen direkten Blick auf die rund 80 nach und nach zurückkehrenden Rallyefahrzeuge.

Zum Ausklang bzw. zum Abendessen fuhren wir weniger als 5 km in den nächstgelegenen Biergarten beim Bräustüberl am Schloss Maxlrain. Auf dem Parkplatz habe ich dann vorsorglich das Dach unseres „Azure" geschlossen, glücklich darüber in diesem nassen Sommer endlich mal wieder einen ganzen Tag offen unterwegs gewesen zu sein.

Es darf auch noch erwähnt werden, dass wir in dem Biergarten noch echte Spätankömmlinge willkommen heißen und so richtig glücklich machen konnten: Andreas Lingenfelser und Familie machten auf dem Weg von Salzburg einen Zwischenstopp und es gab zu recht später Stunde doch noch genug zu essen, damit schließlich alle satt geworden sind.

Text und Fotos: Dr. H. Martin Illner, Rosenheim

Nach und nach trafen alle 80 Teilnehmer des außerordentlich bunten Starterfeldes – vom open-top Trabbi bis zu PS-starker Corvette und diversen Jaguars – wieder ein.

Rolls-Royce in Pebble Beach

Pink und Türkis á la Goodwood

Alle Jahre wieder trifft man sich in Pebble Beach und Umgebung zur Monterey Car Week, immer im August und immer möglichst spektakulär. Mt reichlich VIP-Gedöns und noch mehr aufregenden Klassikern. Also Menschen und Autos. Und seit ein paar Jahren mischen sich allerlei Hersteller unter´s Volk, die ihre Neuheiten präsentieren. Schließlich wandert jede Menge finanzielles Potenzial über die Greens des Golf-Paradieses, genannt Pebble Beach. Und in diesem Jahr ist Rolls-Royce aus Goodwood mit zwei Modellen angereist, die ganz sicher zu den meist fotografierten Ausstellungstücken zählen werden.

Das Pärchen, Ghost und Cullinan, wurde neu eingekleidet. Bunt, sehr bunt. Und grell. Und auffallend. Tja und beim Anblick dieser beiden Exponate, stellt man sich unweigerlich die Frage, wer sich hinter das jeweilige Steuer eines solchen Autos trauen wird. Wir wissen es leider nicht, schätzen aber, dass es entweder jemand mit einer Papiertüte über dem Kopf sein wird oder eine Person, die sich noch nicht mal ansatzweise um die Meinung anderer Menschen kümmert. Nennen wir das mal Souveränität.

Zur Technik der beiden Modelle müssen wir nur ein Wort aufschreiben: Serie. Wenn man diesen Begriff in Tagen wie diesen überhaupt erwähnen muss. Bespoke, individual, limitiert, special operations und so weiter. Kaum ein Hersteller der oberen Preiskategorie, der dem Lockruf der „Special-Edition" nicht folgt. Rolls-Royce mischt da kräftig mit und folgt seiner Tradition. Ob es in der Vergangenheit jemals ein Model mit einer derart konsequenten Farbgebung gab, wissen wir nicht. Wobei wir uns an den ein oder anderen von Künstlern „bearbeiteten" Rolls-Royce erinnern können.

Die beiden Pebble-Beach Modelle jedenfalls geben Anlass zur Freude. Auch, weil der Mensch in Zeiten wie diesen, mehr über E-Mobilität, alternative Antriebsarten und recht kostspielige Lastenfahrräder lesen muss und der Anblick eines „Iced Turckese" Cullinan schlagartig von den übrigen Themen ablenken kann. Steht dann noch der Ghost in „Friskee Pink" daneben, verschwindet jeder Gedanke über Ladestationen und Dienstwagen-Previlegien im Nichts der allgemeinen Wahrnehmung. Und wir haben noch nicht mal die Türen der beiden Paradiesvögel geöffnet.

Dort, im Inneren, leben die beiden Farben fröhlich auf. Auch, weil sie dank glasklarer Kontraste, so richtig schön vor sich hin strahlen. Arktisweiß trifft Frsikee Pink. Eine Party ganz eigenen Art. Und weil das Thema Haptik in einem Rolls-Royce immer eine besondere Rolle spielt, dürfen wir uns vorstellen, wie sich der Wahlhebel rechts des Volants wohl anfühlt, nachdem er in Pink-Leather gehüllt wurde. Irgendwie sehen die Hebelchen aus, wie kunterbunte und quicklebendige Würmchen und wir ertappen uns dabei, wie der Begriff „Party" durch unser Hirn läuft und merkwürdige Lieder singt.

Mehr Worte wollen wir hier nicht aufschreiben. Der Text hat eh keine Chance gegen die Fotos.

Text: Ralf Bernert
Fotos: Rolls-Royce Motorcars

ROLLS-ROYCE
MOTOR CARS

ROLLS-ROYCE
MOTOR CARS

Von: Graham Hull – Rolls-Royce Chefdesigner von 1983 bis 1998

Yacht-Ästhetik und Rolls-Royce Silver Cloud

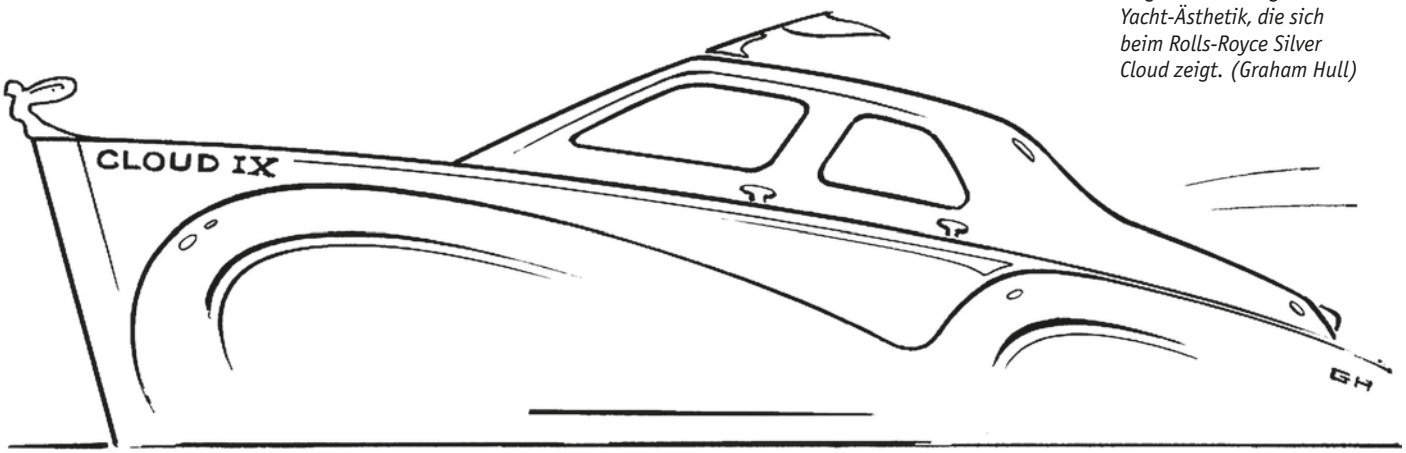
Automobilhistoriker mögen wohl argumentieren, dass der originale Rolls-Royce 40/50hp Silver Ghost das größte Exemplar der Marke ist – sicherlich die Grundlage der Legende. Aber wie wir wissen, kam er als ‚Running Chassis' zur Auslieferung, auf dem viele verschiedene Karosseriebauer ihre Kunst produzierten. Um ein Automobil als erfolgreiches Ganzes zu betrachten, muss die Trilogie aus Stil, Ausstattung und Dynamik harmonieren und von Geburt an vorhanden sein.

Für diesen Beobachter demonstriert der 1955 vorgestellte R-R Silver Cloud diese kritische Trilogie als Repräsentant der Marke (ich weigere mich, den Begriff ‚Brand' zu verwenden). Als Chefstylist war es Teil der Aufgabe, bei der Ablösung des Silver Spirit/Spur dem Vorstand Bereiche oder Merkmale von Rolls-Royce zu präsentieren, die das zentrale visuelle und haptische Vokabular und die DNA kommunizierten.

Für Chief Executives und Direktoren bestand zuvor vielleicht kaum die Notwendigkeit, sich mit der Ästhetik von Rolls-Royce zu befassen, allenfalls mit Teilaspekten wie "beeindruckendem Aussehen", "Qualität" und der Ausstattung mit einer Edelstahlskulptur in Anlehnung an die Form eines griechischen Tempels und der Spirit of Ecstasy.

Eine Hauptanforderung an den Silver Spirit war es, vor allem in Amerika, dass er im Straßenbild viel deutlicher Präsenz als der Silver Shadow zeigen sollte. Die Ablösung der Spirit-basierten Modelle bot den Anlass, noch einmal abzuwägen, was einen RR so besonders macht. Es wurde ein Maßstab

Rolls-Royce Silver Cloud I, Baujahr 1957, #LSGE 162, Sports Saloon.



Originalzeichnung der Yacht-Ästhetik, die sich beim Rolls-Royce Silver Cloud zeigt. (Graham Hull)

oder eine Vorlage benötigt, von der alle profitieren konnten – auch ich – und ich entschied mich für den Silver Cloud. Das Unternehmen erhielt ein perfektes Beispiel, das sich nachvollziehbar aus Erfahrung ableitete und bei weiterem Nachdenken zur Reflexion anregte.

Während der Cloud durchaus visuelle Elemente mit manchen zeitgenössischen Kreationen teilte, war dem seinerzeitigen Chef-Stylisten John Blatchley mit seinem Team eine raffinierte Aussage gelungen, die viel mehr war als die Summe der Teile. In den 1990er Jahren hätte der Silver Cloud in gewisser Weise als ein Anachronismus betrachtet werden mögen, indessen überwog eine schwer fassbare Aura jenseits seines historischen Status.

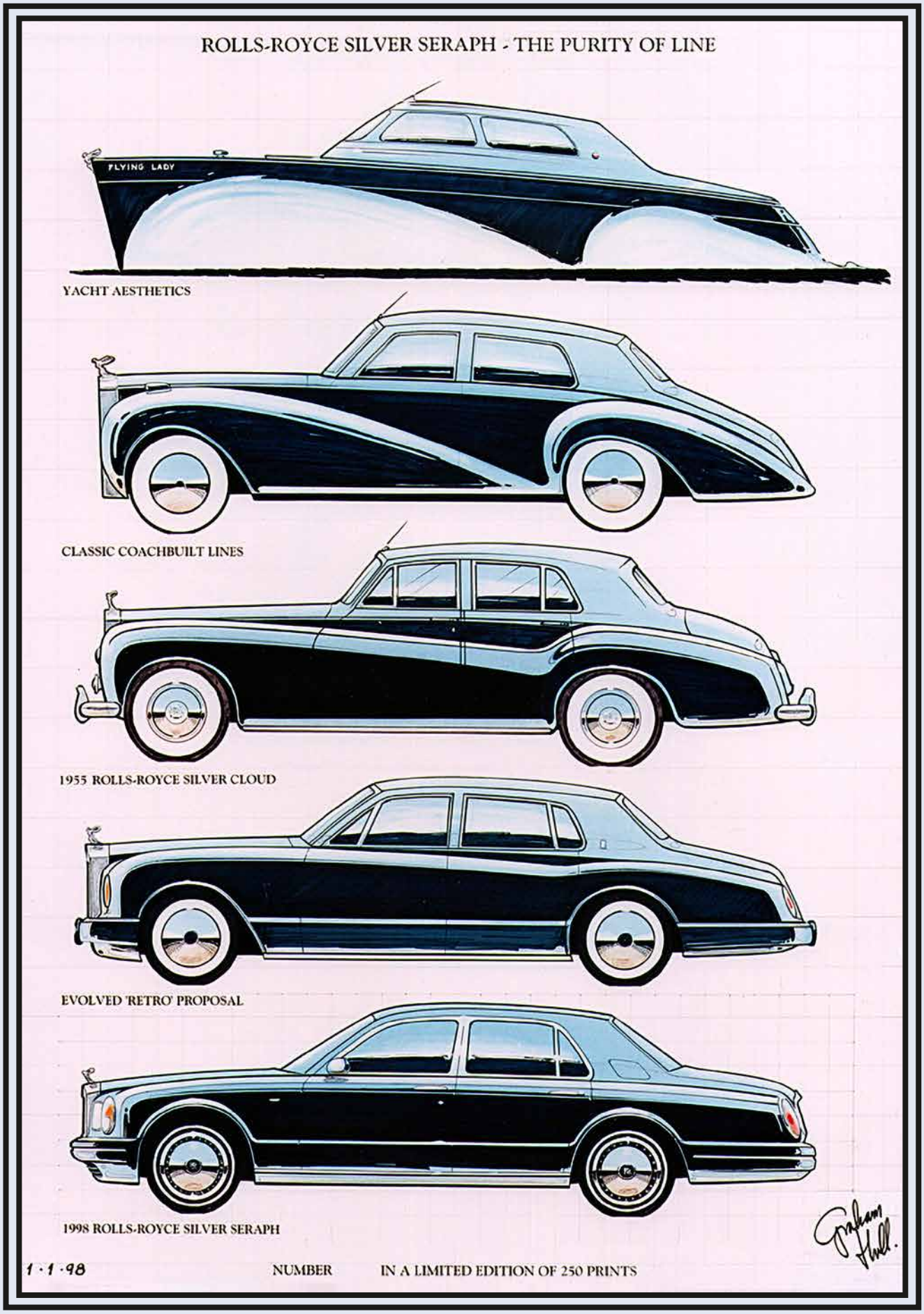
Yacht-Ästhetik

Die Idee einer Affinität zwischen Automobilen von R-R und Yachten entstand, als wir David Plastow (später Sir) einige Vorschläge für Camargue-Modifikationen demonstrierten. Wir hatten einen frühen Satz Leichtmetallräder auf einen Camargue montiert und die Standhöhe angepasst, indem wir die vordere Aufhängung leicht absenkten und die hintere anhoben. Ich argumentierte, dass diese Autos mit der Nase hoch standen, was bei der Beschleunigung noch weiter hervorstach – vergleichbar einem Schnellboot.

Diese spontane nautische Analogie kam mir wieder in den Sinn, als ich versuchte, die Anmutung der visuellen Reize des Cloud zu analysieren. Lag da im Verborgenen eine unterschwellige Botschaft hinter dem klassischen Stil des Silver Cloud? Nicht in Abrede zu stellen ist, dass auch heute noch die ultimative Form einer Luxusreise die Yacht darstellt. Züge sind Massentransportmittel, Flugzeuge auch – selbst Privatjets sind kein Selbstzweck, sondern Transport von A nach B. Eine Yacht hingegen muss nicht an einem bestimmten Ort sein, um ihre Existenz zu rechtfertigen; sie ist eine eigenständige Einheit, ein begehrenswerter Ort, an dem man sich ohne Abhängigkeit von örtlichen Gegebenheiten aufhält. Während ein Rolls-Royce in erster Linie ein Transportmittel ebenfalls ist, schafft er für seine Insassen eine besondere Umgebung, ein eigenes isoliertes Ambiente – so wie es eine Yacht bietet.

Bei der Analyse der Körpersprache der Cloud war der nautische Vergleich noch offensichtlicher als beim Camargue dessen latentes Image von "Powerboating". Als hinsichtlich Silver Cloud zu Merkmalen einer Yacht Bezug genommen wurde, hat niemand dieser Analyse oder Interpretation widersprochen.

In der Seitenansicht steht der Kühler, wie ein Bug, senkrecht oder leicht nach vorne geneigt und sehr hoch. Die fließenden vorderen Kotflügel sind wie Bugwellen, und die geschwungenen hinteren Seitenteile gemahnen an Sekundär- oder Heckwellen. Das Heck ist niedrig und zeigt Drang nach vorn. Oberhalb der Gürtellinie ist die Passagierkabine leicht nach innen gezogen; ein RR-Merkmal, das dem ‚Catwalk' von Yachten der 1920er und 1930er Jahre nicht unähnlich ist. Oft gibt es einen Mast/eine Antenne. Ist es also wirklich zu phantasievoll, die Spirit of Ecstasy als Äquivalent einer Galionsfigur zu betrachten?


ROLLS-ROYCE SILVER SERAPH - THE PURITY OF LINE
FLYING LADY
YACHT AESTHETICS
CLASSIC COACHBUILT LINES
1955 ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD
EVOLVED 'RETRO' PROPOSAL
1998 ROLLS-ROYCE SILVER SERAPH
1·1·98
NUMBER
IN A LIMITED EDITION OF 250 PRINTS

Vorschlag aus 1989 für einen neuen Silver Wraith mit Yacht als Hintergrund als Verweis auf den Stil bestimmende Elemente. (Graham Hull)

Die PR-Abteilung von Crewe war überzeugt vom Rendering der Cloud-"Yacht", die sich in den Silver Seraph verwandelt, und verteilte es 1998 als Druck in limitierter Auflage an die zur Vorstellung des neuen Modells geladenen Journalisten.

Die Entscheidung für einen Cloud als Benchmark wurde in Gesprächen immer aufs Neue bestätigt. Chris Bangle, der nicht völlig unumstrittene Chefdesigner bei BMW, erwähnte, dass er einmal ein Gemälde von der hinteren Tür des Cloud angefertigt hatte – ein esoterisches Thema, bis man die Raffinesse der Oberfläche dieses Panels studiert.

Ein britischer Filmproduzent, der in Amerika lebt, erzählte mir kürzlich von seinem Cloud, in den er eine umfangreiche Picknick-Einheit im Kofferraum eingebaut hatte – wieder Lifestyle vor dem reinen Transport. Als ich in den 1990er Jahren mit amerikanischen Besitzern sprach, äußerten sie mir gegenüber, dass sie zwar die Shadow und Spirit sehr schätzten, aber mehr noch von den Linien bei Cloud und Corniche fasziniert waren.

Abb. links: Purity of Line – die Yacht-Ästhetik des Silver Cloud wirkte sich aus auf das Erscheinungsbild des Rolls-Royce Silver Seraph. Ein limitierter Druck für die Launch-Journalisten 1998.

Boots- und Schiffsdesign-Zeichnungen

Ich habe einige Jahre lang mit William ‚Bill' Allen und Martin Bourne zusammengearbeitet, beide Mitglieder von John Blatchleys kleinem Team. Folglich weiß ich, dass sie nicht bewusst Yachten im Sinn hatten. Bill Allen (dem eine Schlüsselrolle beim zweitürigen Modell von Mulliner Park Ward zukam, das als ‚Corniche' bekannt wurde) verglich den Cloud mit einem edwardianischen Wohnzimmer auf Rädern. Aber bezeichnenderweise verfügten Blatchley, Allen und Bourne über die traditionellen Fertigkeiten der Karosseriebauer beim Lofting*, das aus dem Bootsrumpfbau stammte und später für Flugzeug- und Automobilbau adaptiert wurde. Bei dieser Technik wurden Sätze von Aluminiumkurven mit festem Radius oder Sweeps und auch "französische Kurven" verwendet, um Linien in voller Größe zu zeichnen, aus denen Schablonen für Spantenabschnitte usw. geschnitten wurden. Viele eng beieinander liegende Abschnitte bildeten glatte, integrierte Oberflächen – ähnlich wie bei Computern. Diese Fähigkeit erklärt zum Teil, wie attraktiv einige Autoformen aus den 1930–60er Jahren waren, bevor amerikanische Modelliertechniken in Originalgröße die Norm wurden.

**Lofting – benannt nach einem Loft auf Bootswerften für groß dimensionierte Zeichentafeln.*

Reinheit der Linie

Im Mittelpunkt des Cloud-/Yacht-Vergleichs steht das Konzept der Reinheit der Linie. Wie eine klassische Yacht ist dem Silver Cloud eine ungezwungene Eleganz zu eigen, die für den Silver Seraph eine essentielle Überlegung war.

Ich habe versucht, in meinen Memoiren mehr vom wohltuenden Einfluss des Silver Cloud auf die Linienführung beim Silver Seraph zu beschreiben. Aber es wäre falsch, hier die grundlegenden Fragen drastisch geänderter Vorschriften sowie der Technologie und der modischen Veränderungen von den frühen 1950er Jahren bis zur Wende zum neuen Millennium zu übersehen. Man denke nur an die Aerodynamik und natürlich an die Wiedergeburt von Bentley ... Ich zitiere meinen alten Mathelehrer: "Tempora mutantur, nos et mutamur in illis" (Die Zeiten ändern sich und wir ändern uns mit ihnen).

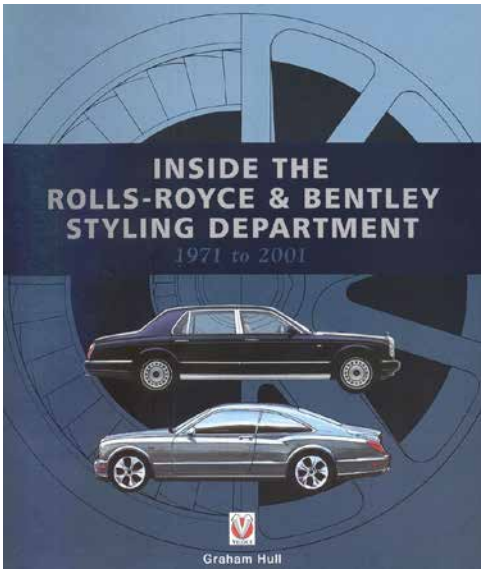
In den 1990er Jahren entwarfen und bauten wir einen 'Cloudesque'-Phantom als Spezialauftrag eines Liebhabers dieses Stils. Über Retro-Styling lässt sich streiten, aber gerade im Fall des Crewe-Produkts gilt es, die Technikgeschichte und vor allem die betroffenen Personen zu würdigen. Der Einfluss der Yacht-Ästhetik erfordert ein wenig Vorstellungskraft, ist abernicht einfach von der Hand zu weisen.

Text und Zeichnungen: Graham Hull
Fotos: Klaus-Josef Roßfeldt

Graham Hull ist Autor des Buches

INSIDE THE ROLLS-ROYCE & BENTLEY STYLING DEPARTMENT 1971 to 2001,

das eine Fülle von Detailinformationen und viele nie zuvor gezeigte Zeichnungen und Bilder enthält; Preis (nach Anpassung wegen der seit Brexit verteuerten Anlieferung aus England) 65 EURO plus 8 EURO Versand; verfügbar bei www.rrab.de.



Rolls-Royce Silver Seraph, Baujahr 1999, #SCALA61E7YCX04057, Sports Saloon

Graham Hull im 'Studio' im Werk in Crewe im Juni 1991 mit diversen Entwürfen von Rolls-Royce Motors' SZ-Generation.

HULL, Graham – Rolls-Royce Motor Cars' Chief-Designer 1983 – 1998

Als Absolvent des Royal College of Art wurde Graham Hull von Fritz Feller ausgewählt, als dieser in den 1970er Jahren das Design-Team bei Rolls-Royce erweiterte. Hull engagierte sich so erfolgreich, dass er 1983, als Feller in den Ruhestand ging, zum Chef der Abteilung befördert wurde.

In der Folge oblag ihm die Modellpflege des Rolls-Royce Silver Spirit wie auch der weiteren Varianten des Autoherstellers. Ein ‚großer Wurf' gelang ihm mit dem Konzept für ein zweitüriges Bentley Coupé, das für die Eigenständigkeit dieser Marke (zu jener Zeit zu Rolls-Royce gehörend) als Bentley Continental R mit großem Erfolg am Markt eingeführt wurde. Vor allem aber hatte Graham Hull die Aufgabe zu meistern, für das Mainstream-Model, d.h. für die Fahrzeuge der Generation Silver Spirit, das Nachfolgemodell zu gestalten. Als 1998 die Ablösung mit dem Rolls-Royce Silver Seraph erfolgte, bestätigte allgemeine Anerkennung, dass er diese Aufgabe kompetent und überzeugend gelöst hatte. Indessen begann der Mutterkonzern Vickers just im Jahr 1998 Verhandlungen, Rolls-Royce an einen neuen Eigentümer zu verkaufen. Die daraus resultierenden Entwicklungen setzten für die Produktion des Silver Seraph schon nach relativ kurzer Zeit den Schlußpunkt – das von Graham Hull gezeichnete Modell blieb nur 5 Jahre am Markt.

Die als Bentley Arnage mit identischem Blechkleid, aber komplett anderer Motorisierung (V8 Motoren mit Turbolader bei Bentley, V12-Motor bei Rolls-Royce) aus der Produktion in Crewe stammenden Modelle hatten einen deutlich längeren Lebenszyklus. Nachdem zunächst unter Federführung von Ingenieuren des neuen Bentley-Eigners VW die Fahrzeugtechnik eine umfassende Aufwertung erfahren hatte, erfolgte eine subtile Modernisierung der Karosserie der 4-Türer. Dadurch erlebte die ursprünglich von Graham Hull entworfene Linienführung mit einer neu gestalteten Frontpartie einen „zweiten Frühling".

Text: Klaus-Josef Roßfeldt
Fotos: Roßfeldt-Archiv

Graham Hull 1998 bei der Vorstellung des Rolls-Royce Silver Seraph

Die Episoden aus der Region Süd sollen ein fester Bestandteil des Magazins werden – in diesem Heft folgt Episode 5

In den vorherigen beiden Ausgaben unseres Magazins im März und Juni 2021 hatte ich – speziell für die coronageprägte und so eventlose Zeit – jeweils zwei Episoden für das Magazin verfasst bzw. von Mitgliedern verfassen lassen und noch ein wenig überarbeitet.

Nachdem diese „Corona" bzw. der Pandemieverlauf in den vergangenen Wochen unser Clubleben zumindest ansatzweise wieder hat aufleben lassen und man darüber auch wieder berichten kann, gibt es in dieser Ausgabe nur eine – nun die Episode 5. Darin könnt Ihr jedoch nicht, wie zuletzt angekündigt, lesen, wie ich selbst vor einigen Jahren vom einigermaßen normalen Autovirus zum RR- bzw. B-Virus und damit zu meinem ersten Bentley gekommen bin. Vielmehr bekommt Ihr das Ergebnis davon, dass ich bei unserem letzten Event am 31. Juli unseren RREC-Freund Karl Gollob – vom RREC Austria und fast schon zu Bayern gehörig, nämlich aus dem Salzburger Land – hinsichtlich meiner Episoden-Strategie angesprochen habe. Und???

Karl hat prompt geliefert! Eine Woche später hatte ich einen tollen Text, den ich nur wenig überarbeitet habe und drei Fotos dazu. Seine sehr persönlich geschriebene Geschichte – Vom Ovali-Käfer zum Bentley – ist unsere Episode 5.

Aber – keine Sorge – die Episoden 6 (von Mitglied Adolf Tahedl) und 7 (eine Wintergeschichte von mir) sind schon in Vorbereitung.

Und übrigens – die angefragten Fotos von Euren Vierbeinern (mit und ohne Fahrzeug) – z. B. von Sir Henry, Amico, Naomi ... nehme ich nach wie vor sehr gerne per Mail oder notfalls auch in Papierform entgegen. Schließlich soll die Reihe der Episoden ja konsequent fortgesetzt werden. Die Idee zu dem tierischen Artikel hatte ich schon, bevor ich eine regelmäßige Kolumne im Alpine Eagle, dem Magazin der RREC Swiss Section, gefunden habe. Dort kommt regelmäßig von einem Terrier namens Friso Frech. Und der schreibt mitunter auch ziemlich bissig.

Also – haltet Euch bitte nicht so vornehm zurück sondern schickt mir ein paar Fotos!!!

Da muss nicht zwingend ein RR oder B drauf sein. Ihr könnt es so machen, wie meine Katze Bella: Wenn keiner der Bentleys da ist, dann gebe ich mich auch mal mit dem Jaguar zufrieden.

Dr. H. Martin Illner

Vom Ovali-Käfer zum Bentley…

VORGESCHICHTE

Ich bin in einem 600 Einwohner Dorf in Tirol aufgewachsen und da war es üblich seine Traktoren (Steyrer, Lindner) und Autos (VW Käfer; Mercedes 170 bzw. 180) selber zu warten. Später waren zwei meiner Nachbarsöhne Mechaniker (VW bzw. Postgarage). Wir haben am Wochenende immer fleißig geschraubt und so war mein erstes Schrauberfahrzeug ein VW Käfer, der es meistens auf mehr Reparatur- als Fahrstunden brachte. Es folgten in den nächsten Jahren diverse weitere VW Käfer in verschiedensten Formen. Meine spätere Frau Andrea hatte den VW Baja California Buggy am meisten geliebt. Meine drei Kinder liebten zwar den Ovali Käfer und das alte Original Käfer Cabrio aber gemeinsame Ausfahrten mussten sich auf geringe Kilometer beschränken, da der Platzmangel offensichtlich war.

MEIN ERSTER BENTLEY

Die Wende brachte meine Berufstätigkeit als Betriebsleiter bei dem Erdölpionier James Van Sickle. Er entdeckte sehr bald meine Leidenschaft für ältere Autos und so wurde ich „verpflichtet“ mit dem alten Firmenwagen – einem Bentley R LHD (eine Österreich-Auslieferung an seinen Vater) – Bewegungsfahrten zu machen, damit er nicht nur in der Garage verstaubt. Meine Familie schätzte dieses Fahrzeug sehr schnell und so wechselte es für einen sehr geringen Betrag 1996 in meinen Besitz, sobald der Firmenbesitzer beschlossen hatte, seine komplette Firma wegen Desinteresse seiner eigenen Jugend zu verkaufen und ich ihn bei diesen Vorhaben unterstützen konnte.

Der erste Bentley war ein R-Type LHD und hatte tatsächlich seine Erstauslieferung nach Österreich. Seit 1996 – also mittlerweile bereits seit einem Vierteljahrhundert – gehört er zum Fuhrpark.

Meinen 50sten Geburtstag sollte der zweite Bentley bereichern. Der MK IV Special stammt aus einer kleinen Sonderserie von Derry F. Mallalieu mit diversen Verfeinerungen. Sie wurde Anfang der 70 Jahre auf aufbereitete MK VI Chassis montiert. Die Bauzeit betrug 4 – 6 Monate für den Holzrahmen und die Aluminiumkarosserie je nach den Sonderwünschen des Käufers.

In meiner unmittelbarer Nachbarschaft lebte damals Rudi Dvorak (später ein Gründungsmitglied der RREC Austria Section), den ich von diversen Oldtimer-Ausfahrten mit dem Käfer Cabrio kannte. Er hatte selbst einen Bentley R restauriert und half mir mit diversen Ratschlägen, nun unseren Bentley R fahrbarer zu machen. Der Firmenmechaniker Franz Leisser unterstützte mich auch tatkräftig dabei. Die nächsten Jahre sind immer wieder private Ausflüge damit gemacht worden bzw. war der „R" ein beliebtes Hochzeitsfahrzeug in unserem Bekanntenkreis. Natürlich besuchten wir diverse Oldtimer Veranstaltungen in der unmittelbaren Umgebung. Bei einigen Bergstrecken wurde das von Anfang bekannte Motorproblem (5 Zylinder?) immer wieder offensichtlich. Während einer längeren Berufstätigkeit in England entschloss ich mich 2000 das Motorproblem zu beheben. Der Zylinderkopf wurde in einer von Helmut Goigner (heute Präsident der RREC Austria Section) empfohlenen Werkstätte abgebaut und schnell war ein schadhafter Kolbennachbau als Verursacher des Problems erkannt. Die Ersatzteilbeschaffung war, dank meiner wöchentlichen Flüge nach London, nach mehreren Wochen abgeschlossen. Nach dem Zusammenbau war das Problem behoben und es folgten viele weitere Ausfahrten, auch durchaus Touren mit 600 Kilometer. Wir sind dann 2004 dem RREC Austrian Section beigetreten, und die Anzahl der Ausfahrten hat zugenommen.

Der alte Nitrolack verlangte immer ein aufwendiges Polieren, das anfänglich mein Sohn Christoph gerne übernommen hatte, da er so sein Taschengeld aufbessern konnte. Später musste ich das selber machen, jedoch hat meine Frau Andrea mich dabei gerne unterstützt. Sie hat sich auch einige Male den „R" ausgeborgt, um die von ihr betreuten Jugendlichen für ihre außerordentlichen Leistungen zu belohnen. Nachdem nach fast 20 jähriger Nutzung durch uns an einigen Stellen kleinere Rostansätze erkennbar waren, der Lack am Dach einige Risse zeigte und an diversen Stellen durchpoliert war, entschied ich mich für eine aufwendige Neulackierung. Die Firma Pásztor Classic (Budapest) übernahm diese Arbeiten und zurück kam 2015 ein sehr schöner Bentley R, der mich weiterhin auf vielen Touren begleiten durfte und mich auch weiterhin begleiten wird.

MEIN ZWEITER BENTLEY

In mir reifte der Gedanke mir noch einen weiteren Bentley zuzulegen und so war der 50. Geburtstag eine willkommene Gelegenheit, dies in die Tat umzusetzen. Mein Sohn Christoph überredete mich, keine weiter Limousine zu kaufen, sondern etwas mit einem größeren Spaßfaktor und möglichst offen. Meine Frau Andrea nützte diese einmalige Gelegenheit und so wurde der Fuhrpark (Ford T BJ. 29; Käfer BJ. 54 & BJ.60 und Käfer Cabrio BJ 64 sowie eine VW T1 Kastenwagen BJ. 62) veräußert.

Nach Studium der Marktlage fiel die Wahl auf einen Bentley MK VI Special von Mallalieu Engineering. Diese kleine Sonderserie von Derry F. Mallalieu mit diversen Verfeinerungen wurde Anfang der 70 Jahre auf aufbereitete MK VI Chassis montiert. Die Bauzeit betrug 4 – 6 Monate für den Holzrahmen und die Aluminiumkarosserie je nach den Sonderwünschen des Käufers. Mein Wagen war die Nummer 3! Er war lange Zeit im Besitz von Heinz Werner Schimanko einer durchaus schillernden Figur des Wiener Nachtlebens. Der Bentley wurde entsprechend auffällig vor seinen Lokalen mit so einschlägigen Namen wie Moulin Rouge oder Eden Bar geparkt.

Das Erscheinungsbild des MK VI Special erregte fast überall, wo er auftauchte, ein gewisses Aufsehen, aber auch Diskussionen in den Reihen der Bentley-Puristen. Mir machte der Wagen auf Grund seiner Fahreigenschaften auf kurvenreichen Passstraßen viel Spaß und die Ausflüge nach Kärnten und Italien sind in bleibender Erinnerung.

Leider hatte ich bei der Rückfahrt von einer Oldtimerausfahrt eine Kollision mit einem Reh und danach war der rechte Scheinwerfer im Kühlergrill. Wir konnten diesen Schaden notdürftig reparieren aber ein Besuch bei der Firma Pásztor Classic war somit notwendig. Inzwischen ist der Bentley wieder zurück und wartet auf Ausfahrten.

MEIN DRITTER BENTLEY

2014 und 2015 arbeitete ich in Gabun auf mehreren Bohrungen im Regenwald. Damit meine Motivation nicht abgleitet, beschloss ich mich selbst zu belohnen: Mit einem Bentley Continental GT Speed. Meine Frau Andrea war nach einer Testfahrt so begeistert von dem Auto, dass wir sehr schnell einen entsprechenden Wagen fanden. Inzwischen haben wir viele Langstreckenausflüge nach Holland, Deutschland und die Schweiz gemacht und auch diverse RREC Veranstaltungen besucht.

Die drei Bentleys sind sehr unterschiedlich und jeder bereitet auf seine Art ein gewisses Vergnügen. Heute lebe ich im Salzkammergut* und bei schönem Wetter genieße ich mit den älteren Bentleys die unmittelbare Umgebung und bei Clubtreffen in der weiteren Umgebung darf der GT uns begleiten.

Text und Fotos: Karl Gollob (RREC Austria Section)

**Mit diesem Wohnsitz ist Karl Gollob recht nahe an der Grenze zu Oberbayern. Nachdem wir zu dem Frühjahrstreffen 2019 eine ganze Reihe von Mitgliedern der RREC Austria Section im Chiemgau begrüßen konnten, hat sich der Kontakt zwischen Bayern und Österreich intensiviert. Ich war 2019 mit meiner Frau Jorun bei einer tollen Mehrtagestour in der Südsteiermark und zur Weihnachtsfeier im „Sacher" in Wien. Weiteres bremste Corona dann erst einmal aus. Doch jetzt freuen wir uns, dass es wieder mehr „Freiheiten" und Möglichkeiten für Zusammentreffen gibt. Wir hoffen, dass unsere „Nachbarn" aus dem „Salzburger Land" künftig recht oft den Weg nach Oberbayern finden werden.*

Dr. H. Martin Illner

Konsequenterweise fehlte noch ein Daily Driver aus dem Hause Bentley. Nach einer Probefahrt fiel die Entscheidung dann auf diesen Continental GT Speed.

Die zweite Kraft im britischen Sporn

Bentley Flying Spur Hybrid

Sind wir jetzt überrascht? Nein, keineswegs. Dass der Bentayga-Antriebsstrang mit V6 und E-Motor nun auch im Viertürer ohne Heckklappe sein Werk verrichten wird, war glasklar. Immerhin geht es um die Beyond100-Strategie und die klingt nicht nur nach Vorwärtsgang.

Immer perfekt gekleidet

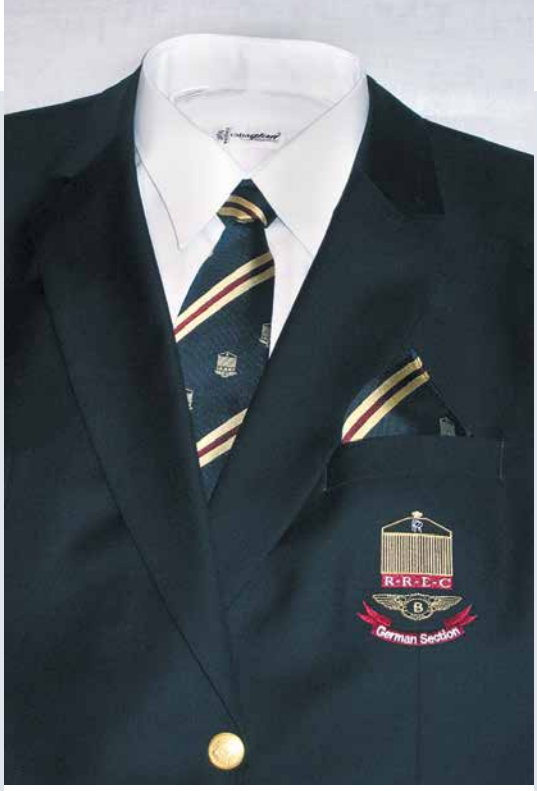
Das RREC German Section Clubjacket

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

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

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

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



Rolls-Royce Enthusiasts' Club
German Section

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

Während die Kolleginnen und Kollegen in Goodwood gleich den großen Schritt zur reinen E-Mobilität wagen, ist Bentley eher ruhiger unterwegs. Das Zauberwort heisst Hybrid und das bedeutet, auf dem Weg zu kompletten E-Mobilität werden den Verbrennern E-Motoren zur Seite gestellt. Als Leistungslieferanten und Verbrauchs-Reduzierer. Ein Blick auf die Datenblätter zeigt uns den Weg.

Ein Vergleich liefert dann auch interessante Fakten. Der Flying Spur V8 mit vier Litern Hubraum steht mit 550 PS, 770 Newtonmeter Drehmoment und 4,1 Sekunden bis Tempo 100 km/h auf seinen Rädern und der Hybrid? Sechs Zylinder mit drei Litern Hubraum. 544 PS 750 Newtonmeter und 4,3 Sekunden bis 100 km/h. Diese Werte schafft die Limousine natürlich nur mit dem Kombinat aus Verbrenner und E-Motor. Der steuert 100 kW Leistung bei, plus 400 Nm Drehmoment. Den Verbrauch haben die Leute in Crewe noch nicht aufgeschrieben, sie messen noch und liefern dann später. Der Blick auf die Werte des Bentayga Hybrid liefert einen Hinweis: 3,3 bis 3,6 Liter Super.

Damit stehen nun drei Varianten des Flying Spur im Regal der Händler. Der V8, der W12 und der Hybrid. Rein äusserlich hat man den Hybrid mit eher schüchternen Erkennungszeichen versehen. Der Schriftzug „Hybrid“ ist an beiden vorderen Radhäusern zu sehen. Die vier Endrohre sind oval und dann ist da noch die Klappe, hinter der sich ein Universalbuchse zur Aufnahme von elektrischer Energie befindet.

Zum Thema Laden und Stromspeicher gibt es nicht so viele Informationen. Der Akku kann 14,1 kWh speichern, es dauert rund 2,5 Stunden bis ein vollständig entladener Akku wieder komplett beladen ist. Eine Schnellladefunktion gibt es nicht. Der Bentley kann lediglich im AC-Modus beladen werden. Die Limousine startet immer im E-Modus, erst wenn man ein wenig mehr Gas gibt, springt der V6 an.

Odyssean Edition

BENTLEY
3500 TU

ODYSSEAN
EDITION

CAR
CLIMATE
APPS
MODE
E-FLOW
STATISTIC
TIMER
EV
EV DRIVE
HYBRID
HOLD

Hybrid

Im Innenraum ist das Thema Hybrid nicht wirklich präsent. Über einen neue Taste werden die drei E-Modi gesteuert:

E-Drive: rein elektrisches Fahren
Hybrid: beide Motoren treiben den Wagen an. Dabei kümmert sich das Navigationssystem um die effizienteste Route. Das Ziel: maximale Reichweite
Hold: der Verbrenner treibt an, der E-Motor wird kaum oder gar nicht verwendet, damit der Akku nicht weiter entleert wird.

Über die App „My Bentley" läßt sich der Ladevorgang auch aus der Ferne steuern. Wer nicht mehr weiß, wo sein Flying Spur steht, kann sich den Weg zum Wagen über die App anzeigen lassen. Und wenn´s im Winter draussen bitter kalt ist, genügt ein Fingerdruck und das Innere des Bentley wird auf gemütliche 22 Grad vorgeheizt.

Kommen wir zur unwichtigsten Information. Den Preis. Bentley hält sich noch bedeckt, zumindest Ende August 2021. Bestellen kann man sofort, geliefert wird Ende diesen Jahres. Ach ja, drei Felgengrößen stehen zur Auswahl: 20, 21 und 22 Zoll.

Und weil Sondereditionen seit Jahren en voque sind, werden 100 Exemplare des Flying Spur Hybrid in der „Odyssean" Edition angeboten. Die Technik bleibt bei diesem Sondermodel unangetastet. Dafür stehen für individuelle Wünsche die Optik und das Interieur betreffend natürlich jede Menge Optionen bereit.

Text: Text: Ralf Bernert
Fotos: Bentley Motorcars

Gute Vorsätze …

… die man sich in der Silvesternacht macht, werden meist schnell wieder über Bord geworfen. Es gibt aber auch Gegenbeispiele! Und damit starteten die Kontakte zum RREC Austria 2019. Corona bedingt gab's dann zunächst eine längere Pause, bevor es 2021 zur RREC Swiss Section ging.

In der Region Süd war Jörg Thuss mit seiner Frau Claudia ein sehr engagierter Gebietsleiter. Auch heute noch wird von dem einen oder anderen Event erzählt, den die beiden organisiert haben. Auf ihn folgte für relativ kurze Zeit Bernd Rath und dann die Frage: Wer macht weiter?

Weil ich mich und auch meine Frau Jorun erst kurz vorher von zwei anderen zeitintensiven Ehrenämtern getrennt hatten, wollte ich mich nicht gleich wieder binden. Einer aus der Münchner Runde wurde dann Nachfolger, hat sich aber auch recht schnell wieder von seiner Aufgabe – noch vor der Planung für das Frühjahrstreffen 2019 – distanziert. Wieder brauchte der Süden einen Neuen.

Daraufhin hatten Klaus Konopizky, Jörg Thuss, Antje Zogbaum … Gespräche mit mir. Auch bekam ich eine Liste mit den Aufgaben eines Gebietsleiters … Sie las sich nicht gerade spektakulär. Aber …

… noch immer hatte ich Worte von Jörg Thuss im Ohr. Er meinte, dass man sich wirklich ernsthaft mit der Aufgabe befassen muss und, dass man stets das „E" aus dem Kürzel RREC als dessen wichtigsten Bestandteil sehen muss:

E – wie Enthusiasmus !!!

Also startete ich im Herbst 2019 mit guten Vorsätzen und wurde aktiv:

11/2019 – Baustellenbesichtigung Motorworld und gemeinsames Abendessen
12/2019 – Mittagsmeeting auf der RETRO CLASSICS BAVARIA in Nürnberg
12/2019 – Fahrt zur Weihnachtsfeier des RREC Austria in Wien
01/2020 – Neujahrsempfang und Besuch des Hopfenmuseums in Wolnzach
02/2020 – Gemeinsame Bahnreise zur RETRO CLASSICS in Stuttgart

Enthusiastische Aktivitäten müssen dokumentiert werden! Deshalb gibt es seit meiner ersten Veranstaltung in 11/2019 ein Gästebuch. Das begleitet uns nun bei jedem Event und mittlerweile wird auch schon gerne nach hinten zurückgeblättert, um nach vergangenen Veranstaltungen zu schauen.

Enthusiasmus sollte es meiner Meinung nach auch über die Grenzen der Region Süd hinaus geben. Seit der Teilnahme einiger Clubfreunde vom RREC Austria bei unserer „Bayerischen Lake & Mountain Tour", dem Frühjahrstreffen 2019, halte ich Kontakt zur dortigen Section. Beim Frühjahrs-Galaabend hatte Christian Schöggl vorgeschlagen, dass meine Frau und ich zum Herbstevent in die Südsteiermark kommen: Und – wir kamen und genossen im offenen Azure freundschaftliche und sonnige Oktobertage zwischen den dortigen Weinbergen. Dort erfolgte dann die Einladung des Austria Chairman Helmut Goigner zur Weihnachtsfeier nach Wien. Damit die neuen Kontakte lebendig bleiben und sich weiter entwickeln, nahm ich die Einladung ins Hotel Sacher gerne war. Zwischendrin trafen wir dann noch Alexander und Gaby Riha anlässlich des Internationalen Holzbauforums in Innsbruck.

Bis dahin wurden die guten Vorsätze tatsächlich auch umgesetzt. Aber – die RETRO CLASSICS in Stuttgart haben grade noch die Kurve gekriegt. Wir waren am 27. Februar dort und die italienischen Firmen sind schon gar nicht mehr angereist. Ab März 2020 hat uns Corona dann heftig ausgebremst. Am 15. März startete mein Sommersemester an der TH Rosenheim bereits online und ohne Studierende in den Hörsälen. Vorbei war es erst einmal mit eigenen Events und an grenzüberschreitende Aktivitäten war gar nicht mehr zu denken.

An Fronleichnam 2020 gab es kein großes Oldtimer-Feeling am Schloss Maxlrain, jedoch immerhin ein Tagestreffen im dortigen Biergarten. An dessen Nachmittag wurde die Idee geboren, angesichts der seinerzeit niedrigen Inzidenzzahlen, für ein

Wochenend-Treffen in der Region Süd. Auf Wunsch einiger Mitglieder aber mal nicht in Oberbayern/im Raum München. Das habe ich dann spontan organisiert und im August in kleiner aber sehr gemütlicher Runde realisiert.

Echten „Dusel" hatte unser Clubfreund Thomas Walter mit seinem Team, die ein tolles Herbsttreffen in und um Leipzig herum organisiert haben. Da haben wir die Region kennen und schätzen gelernt und dabei von Corona relativ wenig gemerkt. Doch kurze Zeit später hatte es dort mit die höchsten Infektionswerte von ganz Deutschland. Nach diesem echten Highlight gab es nur noch das „Little Oktoberfest" zu dem Renate Günther und Klaus Müller/M&R Automobile GMBH nach Günding bei Dachau die RREC Region Süd eingeladen haben. Da war dann erstmals Karl Gollob aus dem Salzburger Land mit von der Partie. Anscheinend hat´s ihm und seiner Frau gefallen, denn wir haben ihn nun – quasi als Vertreter von RREC Austria – wohl öfter in unseren Reihen.

Danach war´s dann erst mal wieder vorbei mit den Clubaktivitäten und die „dritte Welle" machte sich breit. In Winter und Frühjahr 2021 ging erst einmal wieder nichts. Absage folgte auf Absage! Und dann haben wir im Juni und Juli immerhin doch noch je ein Tagesevent hingekriegt, wie hier im Magazin zu lesen ist.

Für den Juli erhielt ich – nachdem die Grenzen wieder durchlässiger wurden – einen Auftrag als Sachverständiger in der Nähe von Zürich. Meinen guten Vorsatz, RREC-Mitglieder zu kontaktieren, wenn ich unterwegs bin, ließ ich sofort wieder aufleben und mailte in die Schweiz – unter anderem an den dortigen Chairman. Und dann ...

... besuchten wir Alexandra und Herbert Schmid in ihrem Schweizer Domizil am Südufer des Bodensees.

... trafen wir uns mit Hanspeter Flückiger und bekamen von ihm eine Führung durch sein Hobelwerk in der Nähe von Zürich. Ihn kenne ich schon seit unserer Holztechnik-Studienzeit in Rosenheim – also seit rund 40 Jahren. Aber erst die Begeisterung für unsere Fahrzeuge hat uns im RREC wieder zusammengebracht.

... folgten wir der Einladung des Chairman Jürg Bihn zum Juli-Monatstreffen der Swiss Section auf deren Landsitz „Erdengut" bei Langenbruck im Kanton Basel Land.

Das „Erdengut" ist ein vielfältiger Gebäudekomplex, der dem Schweizer Club enorme Möglichkeiten bietet. Es liegt auf über 900 m Seehöhe, mitten in der Natur und ohne direkte Nachbarschaft. Zahlreiche Übernachtungsmöglichkeiten, Gemeinschaftsräume

Der Landsitz „Erdengut" der Swiss Section ist ein umfangreicher Gebäudekomplex mit etlichen Gebäudeteilen und zahlreichen Räumen und Übernachtungsmöglichkeiten. Aktuell finden bereits die traditionellen Monatstreffen der Schweizer Clubfreunde dort statt.

und eine professionelle Gastronomieküche laden zu Aktivitäten, Treffen ... ein – erfordern aber auch etliche Maßnahmen, um das Ganze zu einem dauerhaften Anziehungspunkt zu machen.

Aktuell finden die regelmäßigen Monatstreffen dort statt und am 17. Juli stand ich mit Jürg Bihn in der großen Küche, um für die fast 30 erwarteten Gäste neben einer entsprechend großen Salatmenge die sogenannten „Älpler Magronen" zuzubereiten. Wikipedia beschreibt sie folgendermaßen:

„Älplermagronen ist der Name eines Gerichts aus dem schweizerischen Alpengebiet, bestehend aus Teigwaren, Kartoffeln, Rahm, Käse und Zwiebeln. Der Name setzt sich zusammen aus Älpler als Bezeichnung für Sennen auf den Alpen und Magronen, was als Lehnwort vom italienischen Wort maccheroni übernommen wurde."

Beim gemeinsamen Essen wurden Jorun und ich – dann auch noch hochoffiziell – als RREC-Abordnung der Region Süd begrüßt. Nach dieser gemeinsamen Mittagsspeisung hätte man sich anschließend – angesichts der oben genannten Zutaten – auf einen ausgedehnten Verdauungsspaziergang in der herrlichen Landschaft machen müssen. Älpler Magronen – die haben den auf den Almen körperlich tätigen Menschen (= Älpler) früherer Generationen die notwendige Energie und Arbeitskraft gewährt. Aber – genau wie bei uns in der German Section stehen nun mal gemütliches Beisammensein und miteinander reden im Vordergrund. Und so saßen wir – und saßen wir – in der Nachmittagssonne vor dem Haus und, ebenfalls wie bei uns, brach man so nach und nach auf. Zum Schluss war auch der harte Kern weg. Nur Jürg Bihn, Claudia Müller, meine Frau und ich blieben dort. Schließlich saßen Jürg und ich noch bei einem Absacker und vertagten das, was wir schon seit Freitagnachmittag besprechen wollten, auf den Sonntagmorgen nach dem Frühstück. Typisch: Beide haben wir Professoren- und Doktortitel – aber das mit dem Vertagen, das haben wir genauso gut hingekriegt, wie wir es von unseren Studierenden kennen.

Nach dem Sonntagsfrühstück und der Besprechung machten Jorun und ich uns auf die Rückfahrt nach Rosenheim und hatten ein wenig ein schlechtes Ge-

Am Erdengut ist man inmitten der Berge und schaut von der Terrasse auf die ausgedehnte voralpine Hügellandschaft des Baseler Landes.

Wie man sieht legen die Mitglieder – und hier sogar der Präsident der Swiss Section – Hand an, wenn es um die Mittagsverpflegung bei den Monatstreffen geht. An dem großen Edelstahlgarer – gerade geht´s vorwärts mit den Älpler Magronen – kann man sehen, dass die dortige Küche echten Gastronomiestandard hat und bestens für die Versorgung größerer Gruppen geeignet ist.

wissen, weil wir Jürg und Claudia das „Klar Schiff machen" überlassen haben. Aber wir hatten ja auch ein paar Kilometer mehr vor uns sowie ein Fährüberfahrt über den Bodensee. Genau 470 km waren es dann einschließlich einer längeren Umfahrung wegen einer unfallbedingt gesperrten Autobahn. Nach rund sieben Stunden waren wir wieder gut zu Hause angekommen. Und immerhin – mehr als die Hälfte der Zeit konnten wir mit offenem Dach fahren.

Fazit: Es waren tolle Tage! Nun haben wir einen guten Vorsatz mehr auf der Agenda. Auch die Kontakte zu den Clubfreunden in der Schweiz sollen vertieft werden. Man braucht Enthusiasmus, muss es wollen, muss miteinander kommunizieren und schließlich ergeben sich daraus gute Gründe, dass die RRs & Bs mal wieder über eine längere Strecke bewegt werden.

Text und Fotos: Dr. H. Martin Illner, Rosenheim

Nach der nicht gerade kalorienarmen Mittagsversorgung wurde der entspannte Kreis der Mitglieder zunächst immer größer und dann wieder kleiner, weil nach und nach aufgebrochen wurde. Offensichtlich kann man´s dort – vor allem wenn die Nachmittagssonne sich durch die Wolken gekämpft hat – hervorragend aushalten.

Klaus-Josef Roßfeldt

SICHERHEITS-RELEVANTER HINWEIS

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

– für die Montage von Reifen mit Schlauch

Zur Mitte des Jahres 2021 erfolgten endlich Lockerungen der Einschränkungen in Folge der Covid19-Pandemie – prompt führte die erste längere Tour mit einem Rolls-Royce Silver Wraith im Juni 2021 nach München. Indessen wären meine Frau und ich beinahe nicht unversehrt am Ziel eingetroffen und dann gäbe es die nachstehend eingeklinkten Fotos nicht:

Rolls-Royce Silver Wraith, Baujahr 1955, #ELW15, Touring Limousine von Park Ward im Park von Schloss Nymphenburg, München und vor dem ‚Vierzylinder' der BMW-Group, München. Ab Ende August 2021 (natürlich in Abhängigkeit vom Pandemie-Geschehen, also noch nicht endgültig festgelegt) ist im benachbarten BMW-Museum eine Ausstellung mit Schwerpunktthema ‚Nachhaltigkeit' geplant.

Auf der Hinreise trat auf der Autobahn in Höhe Erlangen ein 'Plattfuß' vorn rechts auf und zwang zum Wechsel aufs Reserverad. Es hätte sich wegen Luftverlust beim Reifen auch ein 'Reifenplatzer' ergeben können mit 'Einschlag in die Leitplanken'! Ärgerlich, weil im letzten Jahr vier neue Pneus aufgezogen worden waren. Angeliefert beim Reifendienst in Schwerte, wo wir wohnansässig sind, und auch hier am Ort montiert. Besonders ärgerlich, weil mir ein Dejá Vu widerfuhr – und etwas auftrat, vor dem ich ausdrücklich gewarnt hatte. Entgegen sonstiger Gepflogenheit konnte ich aber in 2020 – weil wegen Corona-Beschränkungen strikt verboten war, die hiesige Werkstatt zu betreten – nicht 'dabei stehen und die Arbeit kontrollieren'.

Vor etlichen Jahren hatte ich zu genau diesem Problem, dass als 'SICHERHEITS-RELEVANT' bei der Montage von Reifen mit Schlauch unbedingt zu beachten ist, eine Warnung verfasst. Langjährigen Club-Mitgliedern mag die eventuell noch in Erinnerung sein, weil sie im Club-Magazin veröffentlicht worden ist. Ein Ausdruck dieser Notiz war auch dem Reifendienst hier am Ort ausgehändigt worden. Zudem wurde jedes Mal, wenn bei einem unserer Klassiker Reifen dort montiert wurden, wie ein Mantra die Warnung wiederholt. – Und so findet sich auch hier erneut weiter unten für die Club-Mitglieder die überarbeitete Version der Darstellung aus 2011.

Es ist von München nach Holzkirchen, wo MOR (Münchner Oldtimer Reifen) ihren Sitz haben, 'nur ein Katzensprung'. Dort zeigte sich bei Demontage des 'platten Reifens', dass dessen Luftverlust durch exakt das Problem verursacht worden ist, welches bei korrekter Montage eliminiert gewesen wäre.

Die daraufhin veranlasste Demontage auch aller anderen Reifen zeigt, dass bei KEINEM die in den Reifen geklebten Etiketten entfernt worden waren; bei einem weiteren zeigte sich bereits 'Verklebung' von Schlauch und Reifen, wenngleich der Schlauch noch nicht 'durch' war.

Ein ‚Windfall Profit' meines Besuch bei Münchner Oldtimer Reifen (MOR) war die Feststellung, dass bei den genieteten Felgen auch KEINE Felgenbänder aufgelegt worden waren. Wäre der Schlauch nicht beschädigt worden durch die ‚Verklebung', hätte permanent als latentes Risiko gedroht, dass der Schlauch sich 'an der Innenseite aufscheuerte', weil die Nietenköpfe zwar rund geschliffen sind, aber 'vorstehen'.

Reifen 7-50x16 mit eingeklebten Stickern.

Der durch ‚Verklebung' von Schlauch und Reifen verursachte Defekt am Schlauch.

Bei genieteten Felgen wird – wenn die Montage wie bei MOR sorgsam und korrekt erfolgt – zum Schutz des Schlauchs ein Felgenband aufgezogen.

Ich muss feststellen, dass mich die Akribie, mit der bei Münchner Oldtimer Reifen (MOR) gearbeitet wird, sehr beeindruckt hat – und ich bin nicht in der PR-Abteilung von MOR. Aber für die Zukunft nehme ich allenfalls das Manko in Kauf 'Felgen durch die halbe Republik zu schicken' und Reifen mit Schlauch bei MOR montieren zu lassen. Das ist allemal weniger aufwendig, als mit einem klassischen Auto wegen eines Reifenplatzers 'von der Straße zu fliegen'.

Abhandlung vom 6. Dezember 2011:

Reifen mit Schlauch: Gefahr erkannt, Gefahr gebannt!

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

Bei Rolls-Royce und Bentley aus den Modellserien, die nach dem II. Weltkrieg aufgelegt worden sind, sind die Reifen stets mit Schlauch zu montieren. Denn die Felgen von Bentley Mark VI und Bentley R-Type sowie Rolls-Royce Silver Wraith und Rolls-Royce Silver Dawn lassen wegen ihrer Ausführung KEINE schlauchlose Montage von Reifen zu. Dies gilt auf jeden Fall; es ist belanglos, ob man Diagonal-Reifen aufzieht oder sich für die moderneren Gürtelreifen entscheidet.

Fast ausnahmslos ist die Qualität heute verfügbarer Reifen bei weitem besser als das vor Jahren und Jahrzehnten der Fall gewesen ist. Für mich war es deshalb unverständlich, wie verblüffend häufig Reifenpannen auftraten – auch nicht erklärlich damit, dass unsere alten Autos meistens auf langen Strecken gefahren werden und deshalb relativ hohe jährliche Kilometerleistungen absolvieren. Die Reifenwahl erfolgte mit großer Sorgfalt und bei der Montage von Gürtelreifen sind die betreffenden Versionen vom TÜV geprüft, freigegeben und in den Fahrzeugpapieren eingetragen worden. Dennoch waren über einen Zeitraum von nur 3 Jahren folgende Pannen zu listen: Beim Rolls-Royce Silver Dawn auf einer Fahrt nach Düsseldorf ein Reifenplatzer hinten rechts, etliche Monate später auf einer Rückfahrt von Paris ein Reifendefekt vorne rechts. Vor wenigen Wochen ein Alarmruf unserer Tochter, an deren Bentley R-Typ auf der Autobahn bei relativ hohem Tempo ein Reifen hinten die Luft verloren hatte; bis sie den Wagen zum Stehen brachte, war der Reifen regelrecht zerfetzt. Schließlich fand ich in der letzten Oktoberwoche 2011 einen unserer Rolls-Royce Silver Wraith in der Garage auf einem Plattfuß vorne links stehend an.

Schneller Vorlauf: Die Ursache ist festgestellt, wurde behoben und damit sollten solche mysteriösen Vorfälle der Vergangenheit angehören. Das Lob dafür gebührt dem kompetenten Inhaber einer Fachwerkstatt. Denn der wies darauf hin, dass bei den Qualitätskontrollen der Hersteller in die Reifen eingeklebte Sticker eine verheerende Nebenwirkung haben können. Nach meiner Erfahrung finden sich üblicherweise zwei solcher Aufkleber, womöglich als Beleg für erfolgreiche Qualitätskontrolle, an der Innenseite von Reifen. Die präsentieren sich etwa so wie auf diesen Bildern:

Aufkleber in einem Gürtelreifen, innen aufgebracht „ab Werk" (womöglich als „Qualitäts-Sticker" nach Kontrolle?)

Solche Aufkleber im Reifen können den Schlauch äußerst unheilvoll beeinträchtigen, wie die hier eingefügten Bilder zweifelsfrei beweisen:

Schlauch aus einem „platten Reifen" – der zeigte Luftverlust nach dem Einstellen in die Garage und wurde deshalb nicht „im Fahrbetrieb zerfetzt", was die Fehlerfeststellung erschwert oder unmöglich gemacht hätte.

So eindeutig, dass es „gerichtsverwertbar" wäre, die gefährliche Einwirkung auf den Schlauch (der an dieser Stelle Luft durchließ) durch das anliegende kleine Aufkleber-Etikett innen am Reifen!

Die nahe liegende Erklärung ist, dass nach dem Aufpumpen der Schlauch mit dermaßen viel Druck auf im Reifen angeklebte Sticker oder Etiketten presst, dass eine geringe Menge Klebstoff am Rand austritt. An dieser Stelle ‚verklebt' sich der Schlauch mit dem Reifen. Bei jeder Radumdrehung walkt der Reifen und zerrt mit einem gewissen Krafteintrag an der verklebten Stelle. Es ist lediglich eine Frage der Zeit, wann sich beim schwachwandigen Schlauch schließlich Rissbildung zeigt mit schleichendem Luftverlust oder sogar einem ‚Reifenplatzer'. Ob aufwendige Untersuchungen ergäben, dass nicht Walken während der Fahrt eine mechanische Beeinträchtigung verursachte, sondern eine chemische Reaktion etwa mit Bestandteilen des Aufklebers oder des Klebemittels maßgeblich sein könnten, ist bei diesem Schadenbild quasi belanglos. Man sollte nach dem Motto handeln: Gefahr erkannt – Gefahr gebannt!

Bei der Montage neuer Reifen unbedingt darauf beharren, dass zunächst sämtliche Aufkleber innen am Reifen entfernt werden. Selbst wenn sich die Aufkleber ‚abziehen lassen', sollte man verlangen, dass die betreffende Stelle ‚gerauht' wird, damit eventuelle Klebstoff-Anhaftungen restlos beseitigt werden. Erst dann den Reifen mit Schlauch auf die Felge ziehen lassen.

Wie eingangs erwähnt, gilt dieser Rat für alle Automobile aus der frühen Nachkriegszeit, bei denen zwingend der Reifen mit passendem Schlauch montiert werden muss; bei späteren Modellen mit schlauchlosen Reifen können Aufkleber keinen Schaden anrichten. Eventuell mag es auch für Vorkriegs-Fahrzeuge geboten sein, diesen möglichen Schwachpunkt auszuschließen. Denn ich erinnere mich, dass bei der „Alpine `93", als mit etwa 50 Rolls-Royce Silver Ghost eine Tour über Tausende von Kilometern durch die Alpen absolviert worden ist, eine unglaublich hohe Zahl von Reifenpannen auftrat trotz perfekt für diese Tour vorbereiteter Fahrzeuge. Durchweg alle erreichten das Ziel. Es gab keinen einzigen Ausfall wegen Technik-Problemen. Indessen war es ‚auf halber Strecke' erforderlich, ein Kontingent von Reifen einfliegen zu lassen, um die Weiterfahrt zu ermöglichen – wogegen es 1913 bei der originalen „k.u.k. Österreichischen Alpenfahrt" beim Rolls-Royce Team nicht einen einzigen Strafpunkt wegen Reifenproblemen gegeben. Nicht auszuschließen, dass 1993 bei den Vorkriegswagen das hier geschilderte Problem eine Rolle spielte, aber unerkannt blieb?

Text und Fotos: Klaus-Josef Roßfeldt

Ein Enthusiast hat uns verlassen

Tony James,

Past Chairman, RREC Ltd

Liebe Mitglieder,

Wenn Sie die Informationen aus dem Hunt House gelesen haben, wissen Sie, dass unser ehemaliger Chairman Tony James uns am 19.07.21 verlassen hat. Seine Frau Mary, die sein größter Fan war, schrieb, dass sie schweren Herzens berichten müsse, dass er bis zum letzten Tag seine technischen Talente dem Club und Mitgliedern zur Verfügung stellen konnte. Sein Vorbild, Sir Henry Royce, hat ihn seit Anfang an inspiriert, sei es als Chairman oder als Registrar der RR 20/25 Type.

Es war kein einfaches Amt, das des Chairmans. In einer Zeit, wo sich große Veränderungen abzeichneten stand er auch schon einmal alleine auf weiter Flur. Trotzdem, sein Wahlspruch war immer: „We are a Club, not a battle field"!

Viele Vorhaben und seine Kreativität hat er nicht immer umsetzen können (z.B. den Aufbau eines Museum oder parallel zum Elektronikfortschrittes im Auto eine Testeinrichtung für Club-Mitglieder etc.

Eins haben wir alle gelesen: „**seine** Spares Corner", später in neu benannter Form. Auf sein Wissen konnte kein Mitglied verzichten. Ich auch nicht! Wir saßen einmal bei ihm zuhause (ganz in der Nähe des Hunt Houses) vor dem Kamin und ich suchte seinen Rat, da ich mit dem Zwischengas beim Derby Bentley Probleme hatte. „Ich verstehe Deine Frage nicht – ich schalte nie!" kam die überraschende Antwort zurück. Wie, was, wo??? „Ich höre mit dem linken Ohr das Getriebe und mit dem rechten Ohr das Motorengeräusch und wenn die beiden übereinstimmen schalte ich – ohne Kupplung! ... und das so wenig wie möglich!" So hat fast jedes Mitglied von seinem Know-how und, unvergesslich, von seinem Enthusiasmus für die Mitglieder profitiert: mein Zündschlüssel im Bentley S1 Continental brach im Zündschloss ab – das war das Ende der Heimfahrt nach dem Annual Concours für mich. Nicht für Tony! Er fuhr abends noch ins Hunt House um mir einen neuen Schlüssel zu schleifen ...

Ein technisches Genie, immer bereit für den Club, hat uns verlassen. Wie schrieb Mary: „I am sure you will be sad to hear he's gone, but I really hope he will not be forgotten".

Text: Rolf Kuhnke

AXTHELM

MANUFACTURED CLOTHING

„Tradition ist unsere Leidenschaft"

www.sigridaxthelm.de

Sigrid Axthelm · Bekleidungsmanufaktur · Hauptstr. 21 · 55608 Bergen · Tel. 0173-2075170

Service . Reparatur . Restauration . An-/Verkauf

...erste Adresse für außergewöhnliche Automobile

SCHUTTENBACH AUTOMOBILE IN ANZING

10 Jahre

&

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

Fachbetrieb für historische Fahrzeuge

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

FREESE Werbung & Design

Kleiner Marktplatz

ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD III

BJ. 1964

Linkslenker, Chassis-Nr. LSEV 403,
TÜV 06/2022,
Farbe: Pewter over Velvet Green

Seit 2008 in meinem Besitz. Vorbesitzer war Dr. Dr. Axel Zogbaum, der den Wagen komplett restaurieren ließ. Doku mit Fotos der Arbeiten vorhanden.

2007 erhielt der SC beim Treffen des RREC in GB den Preis als bestes Fahrzeug in seiner Klasse.

Classic Data Gutachten von 2013 (!): Gesamtzustand 2+, Wert laut Gutachten: 92.400,- EUR.

Preis: VB

Kontakt: Hans-Joachim Kaufmann | E-Mail: hjkaufmann102@aol.com | Tel.: 0231-484720 | Mobil: 01577-8959444

Pinboard:

Gesucht wird aus dem ehemaligen Besitz (1981–83) von Peer Günther, Griesheim ein RR Silver Cloud II Bj. 1962 in Burgundy mit hellem Leder, rhd, Fahrgestell-Nr. SAE655.

Hierzu habe ich noch aus Erstausstattung RR die original Frontscheibe, das RR-Radio und die Nebel/Blinker-Scheinwerfer, + viel Geschichte zum Auto (u.A. eine Reifenpanne mit Elton John im Fond). Würde dies gerne dem aktuellen Besitzer zukommen lassen. Der Wagen wurde 1983 von Auto Becker verkauft, um bei einer Benson&Hedges Reklametour teilzunehmen. Auffällig sind: eine diskret verbaute Bose Anlage mit Verstärker unter dem Fahrersitz, ein Pioneer Cassetten Radio, Blinker vorne unter der Stoßstange (damalige TÜV Anforderung).

Ich würde mich freuen, wenn sie den Kontakt herstellen könnten, sollte der Wagen noch bei einem RREC Mitglied weltweit irgendwo sein. Ich selbst war übrigens 1981(?) bei dem RREC-DE Treffen in Solingen/Schloss Burg tagsüber dabei.

Kontakt: peerguenther@web.de

GESUCH:
RR Silver Cloud II (Bj 62)

GESUCHE:

- **New Silver Spur Bj 1997 bis 2000**
- **Rolls-Royce Ghost, Sondermodell Art Deco**

Kontakt: Thilo Preller
thilo.preller@engelvoelkers.com
Mobil: 0151 – 44 00 66 77

ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD III

LHD, BJ. 1964, LSGT449

Wir schreiben das Jahr 1964.

Mein Rolls-Royce Silver Cloud III verlässt das Werk in Crewe, einem Industriestandort nahe Manchester und wird in die Vereinigten Staaten ausgeliefert. Martin Luther King bekommt den Friedensnobelpreis, Malta wird unabhängig, und die Beatles singen ‚I want to hold your hand'.

Viele Jahre später kehrt das Fahrzeug nach Europa zurück und ziert die Sammlung eines Rolls-Royce-Liebhabers in Portugal. Der Fuhrpark wird schließlich aufgelöst und der Silver Cloud kehrt an einen Fachhändler in Großbritannien zurück, von wo er dann schließlich seinen Weg nach Berlin fand. Das ist nun über vier Jahre her und ich trenne mich nur sehr ungern von diesem Auto, war es doch schließlich der Grund für diese Marke ins Schwärmen zu kommen und den RREC kennenzulernen. Neuerungen im Fuhrpark bringen Änderungen mit sich.

Der Wagen wurde bei einem Aufprall im Straßenverkehr beschädigt. Aus heutiger Sicht, Glück im Unglück, denn das Auto wurde von dem Karosseriemeister René Große in Wusterwitz bei Brandenburg an der Havel in den jetzigen Zustand versetzt.

René Große ist der Fachbetrieb wenn es um Oldtimer Instandsetzung geht. Er arbeitet u.a. auch exklusiv für die Museen von BMW und AUDI.

Der alte Lack musste bis auf das Blech abgetragen werden.

Nach dem Abtragen des alten Lacks wurden Blechteile und (erstaunlich) wenige kleine Roststellen behandelt und fachmännisch ausgebessert, erst dann wurde der neue, moderne Lack aufgetragen.

Durch ein Gutachten der Lackspezialistin, Frau Dr. Gundula Tutt aus Vörstetten konnte der Originallack sehr genau ermittelt werden.

Dem Originallack (Auslieferungszustand) ist die Werkstatt sehr nah gekommen, denn es wir mit einer namhaften Lack Manufaktur zusammengearbeitet. Diese Manufaktur mischt den Lack nach „alter Rezeptur", also Bestandteile wie sie früher verwendet wurden, kommen hier zum Einsatz. Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Einige technische Details wurden in der Vergangenheit bereits bearbeitet, manches kann sicher in der Zukunft noch gelassen angegangen werden.

So hat das Auto recht neue AVON Weißwandreifen, der Tank wurde in Neuzustand versetzt und der Tankanzeigenschwimmer erneuert, um nur einiges zu nennen.

Das Auto hat ein H-Kennzeichen und TÜV und ist ganzjährig angemeldet und verbringt seine Freizeit in einer Garage.

Weitere Details und viele Bilder auf Nachfrage.

Standort des Autos ist Berlin und es kann sofort übernommen werden.

Preisvorstellung: 88.000,- €

Kontakt: Jens Meggeneder | E-Mail: info@jensmeggeneder.de | Mobil: +49 172-609 4554

ROLLS-ROYCE CORNICHE CONVERTIBLE

BJ. 1985, KM 42.588

Cabrio Farbe Acryl-weiß,
Innen magnolia/ weißes Leder
Erstzulassung auf Ulrich Voskamp
#SCAZD0008FCX 10256

- **Handbuch und Bordwerkzeug sind vorhanden**
- **auch eine Alarmanlage in der Kühlerfigur**
- **weißes Lederlenkrad**
- **der Wagen ist serienmäßig ausgestattet**

Das Fahrzeug befindet sich in erster Hand.

Es ist unfallfrei und in einem sehr guten Zustand.

Preis: 79.000,- €

Kontakt: Vivienne Voskamp für Ulrich Voskamp | E-Mail: vs@justblack.de | Mobil: 0173-3214903

R·R·E·C

KONTAKTE

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

Gründer: Friedhelm Luckenburg, 10. Mai 1975

VORSTAND

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gebietsleiter Süd, PLZ 8 und 9 ohne 98, 99
Prof. Dr. Martin Illner
E-Mail: rrec.sued@gmx.de

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

Gebietsleiter Berlin, PLZ 1 ohne 19
Jens Meggeneder | Tel.: 0172-6094554
E-Mail: gebietsleiter.berlin@rrec.de

Relationship Officer – Bentley und Rolls-Royce Motorcars
Ralf Bernert | Tel.: 040-41305473
E-Mail: ralf.bernert@exclusive-life.de

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

Canzlei Marcel Schwab
Wirtschaftsprüfer • Steuerberater

Ihr Erfolg im Mittelpunkt.

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

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

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

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

Wir begrüßen unsere neuen Club-Mitglieder

Luise Bergsch | Köln
Markus Bergmann | Bad Aibling
Johann Goss | München

www.rrec.de

Impressum

Rolls-Royce Enthusiasts' Club
for Rolls-Royce and Bentley Enthusiasts
German Section e.V.
www.rrec.de

Herausgeber:
Rolls-Royce Enthusiasts' Club
German Section e.V.
c/o Antje Zogbaum
Auf dem Rott 7 | 49328 Melle

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

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

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

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

Verkaufspreis:
Pro Heft: 20,- Euro

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:
Ausgabe 4/2021 am 15. Oktober

Rolls-Royce Enthusiasts' Club
German Section

Rolls-Royce Motor Cars Berlin
Riller & Schnauck GmbH
+49 30 7900 95612
rolls-roycemotorcars.com/berlin

Rolls-Royce Motor Cars Munich
Schmidt Premium Cars GmbH
+49 89 4522 4180
rolls-roycemotorcars.com/munich

Rolls-Royce Motor Cars Dresden
Thomas Exclusive Cars GmbH
+49 351 404 640
rolls-roycemotorcars.com/dresden

Rolls-Royce Motor Cars Cologne
Procar Automobile GmbH & Co. KG
+49 223 491 5127
rolls-roycemotorcars.com/cologne

Fuel economy and CO_2 results for Ghost: 343 g/km (*); 359-347 g/km (#).
Combined consumption: 18.8 mpg / 15.0 ltr/100 km (*); 17.9-18.6 mpg / 15.8-15.2 ltr/100 km (#).

The fuel efficiency specifications are determined according to the European Regulation (EC) 715/2007 in the version applicable at the time of type approval. The figures shown consider optional equipment and the different size of wheels and tyres available on the selected model. Changes of the configuration can lead to changes of the values. The figures marked with (*) are based on the new test (WLTP) and are translated back into outgoing test (NEDC) in order to ensure a comparison between the vehicles. The figures marked with (#) are already based on the new test (WLTP). For vehicle related taxes or other duties based (at least inter alia) on CO_2 emissions the CO_2 values may differ to the values stated here. They do not relate to any one particular vehicle, nor are they part of any offer made, rather they are solely for the purpose of comparing different kinds of vehicle. Further information about the official fuel consumption and the specific CO_2 emissions of new passenger cars can be taken out of the "Guide to Fuel Consumption, CO_2 Emissions and Electricity Consumption of New Passenger Cars", which is available at all selling points and at http://carfueldata.direct.gov.uk/ in the United Kingdom, http://www.dat.de/angebote/verlagsprodukte/leitfaden-kraftstoffverbrauch.html in Germany and or your local government authority.

© Copyright Rolls-Royce Motor Cars Limited 2021. The Rolls-Royce name and logo are registered trademarks.