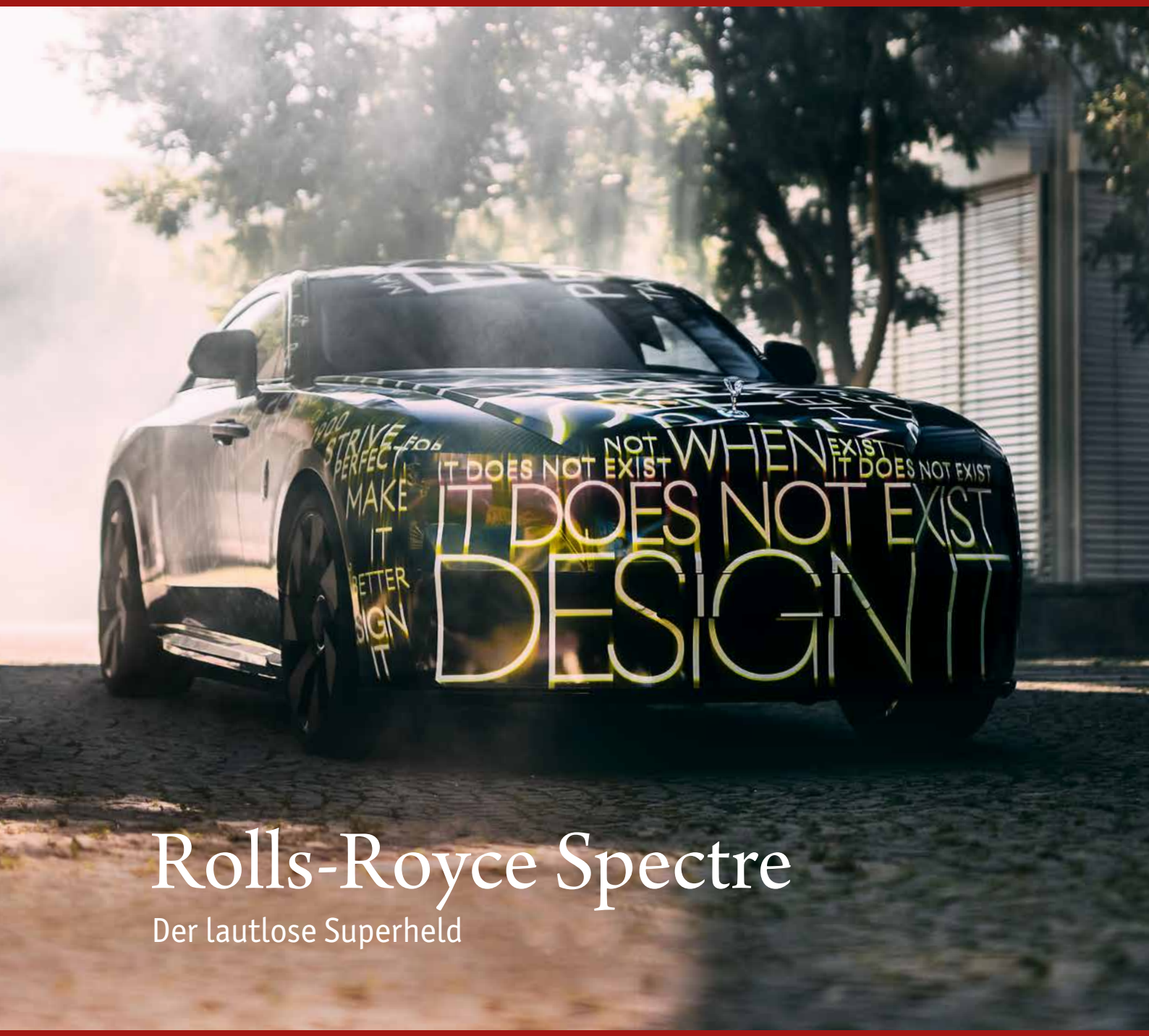
The International Club for Rolls-Royce & Bentley Enthusiasts | Magazin Nr. 4 | Dezember 2021

R·R·E·C



Rolls-Royce Spectre

Der lautlose Superheld

Was bitte ist Tradition?
Gebietstreffen Sektion Mitte

Unter günstigen Sternen
RREC-Herbsttreffen 2021

Bentley Continental GT Speed
Der harte Punch aus Crewe

Rolls-Royce Enthusiasts' Club
German Section

Häuser im Glanz der Lichter, Adventsstimmung überall ...

... das ist der Zauber der Weihnachtszeit. Genießen Sie diese ganz besondere Zeit und bleiben Sie gesund. Gerne beraten wie Sie bei Bedarf in allen Immobilienangelegenheiten und sind auch im nächsten Jahr wieder für Sie da.

Vereinbaren Sie dazu einfach einen Termin für eine unverbindliche und kostenfreie Marktpreiseinschätzung – online oder in unserem Shop. Wir freuen uns auf Sie!

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

„Das Leben bewahrt man sich nicht auf. Man genießt es in vollen Zügen – wie eine gute Zigarre!“

Arthur Rubinstein

Verehrte Freunde, liebe Enthusiastinnen und Enthusiasten, das Leben hat uns in den letzten zwei Jahren so einiges abverlangt, und nur mit Geduld und Stoizismus ließ sich die ständig wechselnde Gängelei ertragen. Oder auch nicht. Und ist noch nicht vorbei.

Natürlich sind wir froh, ohne Intensivstation, Beatmung und Langzeitfolgen davon gekommen zu sein (und mein/unser Mitgefühl denen, die es erwischt hat).

Aber zwei Jahre auf der Standspur, das sollte reichen.
Konzentrieren wir uns jetzt auf die Zukunft, blicken wir nach vorn:

- da wird das Frühjahrstreffen in einer besonders schönen Gegend stattfinden, dem Rheingau, ausgerichtet von Thomas Parpart und Karl Muth: 28.04. bis 01.05.
- das berühmte Garagentreffen in Melle wird auch wieder stattfinden. Es hat sich über die Jahre zum größten deutschen Event unseres Clubs entwickelt und ist wie immer am Pfingstsonntag: 05.06.
- Maxlrain am Fronleichnamstag: ein Volksfest für Oldtimer-Liebhaber, ein RR- und B-Treffen auf dem Feldherrenhügel mit der Option, eine mehrtägige Ausfahrt durch Oberbayern dranzuhängen, organisiert von Jorun und Martin Illner: 16. bis 19.06.
- das Herbsttreffen in Frankenwalde, initiiert und durchgeführt von Hans Werner Dildei: 30.09. bis 02.10.

Das ist nur der momentane Stand: es werden noch weitere Events und zahlreiche Tagesveranstaltungen hinzukommen, die Sie aktuell auf unserer neuen Homepage abrufen können.

Und dann noch ein Blick zu unseren ausländischen Freunden (schließlich sind wir ein internationaler Club):

- natürlich Burghley House im Juni, das spektakuläre weltweit größte Treffen der Autos unserer Marken: 01. bis 03.07.
- aber auch Les Arts et Elegances de Chantilly bei Paris, nur ein Tag, aber sensationell gut: im September (genaues Datum steht noch nicht fest)
- auch der italienische Club plant eine Mehrtagesfahrt zu den oberitalienischen Seen: Juni
- doch auch die schweizerischen und die österreichischen Sektionen sind sehr aktiv, denken Sie an die jährliche Tirol-Tour oder Velden. Es empfiehlt sich, die vielen Veranstaltungen, die jetzt noch in der Planung sind, zeitnah zu checken

Es lohnt sich fast, den RREC-Terminkalender 2022 anzuschaffen (RREC.UK, Club Shop, 8 Pfund), um die vielen Termine stilgerecht zu planen und zu realisieren.

Denn das Leben bewahrt man sich nicht auf – man genießt es in vollen Zügen!

Ich hoffe, Sie/Euch bald und oft zu sehen.
Bis dann – mit den besten Wünschen!

Ihr Klaus Konopizky

R·R·E·C

CHAIRMAN‘S NOTES

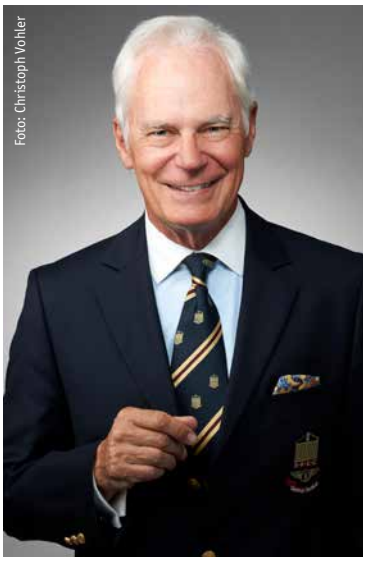


Foto: Christoph Vohler

Chairman@rrec.de

R·R·E·C

INHALT

22 Genuß-Trophy, Vol. Six
11. – 13. September 2021

In dieser Ausgabe lesen Sie:

3 **Chairman's Notes**

6 **Termine** – Was? Wann? Wo?

7 **Secretary's Notes**

9 **RREC-Frühjahrstreffen 2022**
Vorläufiges Programm

11 **Einladung**
Auf den Grünen Hügel von Maxlrain mit anschließender Voralpenland-Ausfahrt

12 **Rolls-Royce Spectre**
Der lautlose Superheld

14 **Was bitte ist Tradition?**
Gebietstreffen Sektion Mitte

22 **Genuß-Trophy, Vol. Six**
11. – 13. September 2021

32 **Der harte Punch aus Crewe**
Bentley Continental GT Speed

38 **Unter günstigen Sternen**
Das RREC-Herbsttreffen 2021

46 **Walter Owen Bentley**
(1888 – 1971)

54 **„Das beste Auto der Welt"?**
Rolls-Royce Silver Shadow 2 vs. Mercedes 450SEL 6.9

60 **Classic Expo Salzburg**
Vom 15. bis 17. Oktober 2021

64 **Auf der Startbahn nachts um halb eins**
Rolls-Royce Ghost II Black Badge

70 **Nicht zu fett und nicht zu mager, Gemisch, Verbrennung und SU-Vergaser**
Dr. Volkmar Kunde

78 **„Sleep well"**
Meeting bei Schuttenbach Automobile in Anzing

82 **50 Jahre CORNICHE**
1971 – 2021

88 **Episode 6**
Deutschland – ein Wintermärchen?

32 **Der harte Punch aus Crewe**
Bentley Continental GT Speed

91 **Neuvorstellungen**
Secretary – Dr. med. C. Sachweh
Treasurer – W. Lachermund
Kassenprüfer – R. Braun
Kasssenprüferin – Luise Bergsch
Webmaster – Ralf Bernert

98 **Verabschiedung**
Webmaster – M. Ehrhardt

100 **Pinboard**
Private Angebote

102 **Kontakte**

103 **Impressum**

www.rrec-germany.de

Auf der Startbahn nachts um halb eins

Rolls-Royce Ghost II Black Badge

64

R·R·E·C

CLUB

Foto: Jochen Sunderbrink

www.rrec-germany.de

Termine 2022

RREC CLUBTREFFEN / VERANSTALTUNGEN

23. Januar 2022 ab 12.20 Uhr
Neujahrstreffen der Region Süd-West im Rappenhof Weinsberg
– Organisation Oliver O`Keefe

29. April – 1. Mai 2022
Frühjahrstreffen in Gensingen / Rheinhessen
– Organisation Thomas Parpart
(s. Ankündigung auf S. 9)

5. Juni 2022 Pfingstsonntag
Garagentreffen in Melle
– Organisation Familie Zogbaum

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-germany.de

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

Liebe Enthusiasten,

meine langjährige Amtszeit neigt sich dem Ende und ich schreibe heute meine letzten Secretary Notes.

Dabei erinnere ich mich gerne an die Veranstaltungen der letzten Jahre zurück. Nicht nur die vielen, von Ihnen organisierten Treffen waren Highlights, auch die gemeinsamen Fahrten nach Rockingham Castle bzw. Burghley House oder die Zusammenkünfte auf den Garagentreffen und zahlreichen Automobilmessen und, und, und.

Unseren Club betreffend haben wir in allen Vorständen, in den ich mitarbeiten durfte, viele Hürden gemeistert und unsere deutsche Sektion nach vorne gebracht. Nicht nur haben wir uns zusammen mit den anderen kontinentalen Sektionen Gehör beim Stammclub in England verschafft, Transparenz und Neuwahlen erreicht, auch unser Magazin ist mit den Jahren vielfältiger und noch enthusiastischer geworden. Das alles, Dank Ihrem Engagement und Ihrer Mitarbeit.

Ein Club lebt nicht durch den Vorstand, sondern durch seine aktiven Mitglieder! Dafür möchte ich mich an dieser Stelle recht herzlich bei Ihnen allen bedanken.

Ein weiterer Dank gilt unseren Past-Chairmen Helmut Eichhorn und Dr. Michael Berendes sowie den Mitgliedern der ausgeschiedenen Vorstände Martin Stürmer und Dr. Dr. Axel Zogbaum. Die Zusammenarbeit in diesem Ehrenamt war immer konstruktiv, auf Augenhöhe und zielführend – egal welche Angelegenheiten es zu meistern gab.

Dies gilt auch für Ihren amtierenden Vorstand mit Ihrem Chairman Dr. Klaus Konopizky, Hasso März und Marcel Schwab. Wir haben als Team, jeder mit seinem Schwerpunkt, hervorragend zusammengearbeitet.

Ich bin mir sicher, dass Sie auch mit Ihrem neu gewählten Vorstand wieder ein tolles und produktives Team an Ihrer Seite haben. Unterstützen Sie Ihren Vorstand weiterhin und bleiben Sie aktiv – so gut es die pandemische Lage zu lässt.

Ab dem 1. Januar 2022 steht Ihnen Dr. Christian Sachweh als neuer Secretary zur Verfügung. Er wird Sie in Clubbelangen unterstützen, beraten und ein offenes Ohr haben. Ich wünsche ihm an dieser Stelle alles erdenklich Gute für seine Amtszeit(-en), eine konstruktive Arbeit im Vorstand und den nötigen Enthusiasmus bei seiner ehrenamtlichen Arbeit.

Persönlich freue mich weiterhin auf Ihre Unterstützung bei unserem Clubmagazin, denn ich bin gebeten worden die Gestaltung hierfür weiter zu machen. Schreiben Sie Artikel, berichten Sie von Erlebnissen oder Pannen und schicken Sie mir schöne Bilder. Mit Ihnen zusammen möchte ich unser Clubmagazin auf dem gewohnt hohen Niveau halten.

Am Ende dieser Notes bleibt mir nur noch Ihnen allen und Ihren Familien eine fröhliche und geruhsame Weihnachtszeit zu wünschen, bleiben Sie gesund und unserem RREC enthusiastisch verbunden!

Ich freue mich auf das nächste Wiedersehen mit Ihnen und euch im neuen Jahr!

Ihre
Antje Zogbaum

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

VORLÄUFIGES PROGRAMM

RREC-Frühjahrstreffen 2022

Freitag, 29. April bis Sonntag, 1. Mai 2022

FREITAG, 29. APRIL 2022

ab 14:00 Uhr	Ankunft im ClassicX Landhaus & Hotel Kreuznacher Straße 61, 55457 Gensingen
18:00 Uhr	Sektempfang mit Begrüßung
19:00 Uhr	Rustikales Büffet im Landhaus

SAMSTAG, 30. APRIL 2022

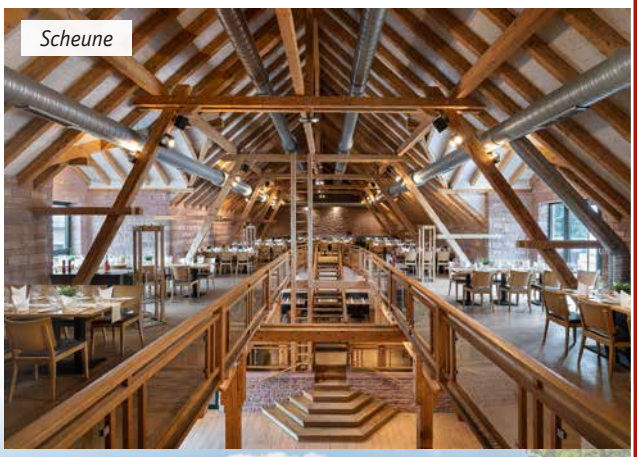
09:00 Uhr	Ausfahrt – Rheinhessen, Rhein und Hunsrück mit Zwischenstopps und Besichtigungen
13:00 Uhr	Mittagsrast im Weingut
14:30 Uhr	Weiterfahrt zum Classicbid Zentrum Rheinhessen in Grolsheim
15:00 Uhr	Besichtigung und Führung durch die Ausstellung von Classicbid mit Kaffee und Kuchen
17:00 Uhr	Rückfahrt zum Hotel nach Gensingen
19:00 Uhr	Shuttle Service nach Grolsheim
19:30 Uhr	Sektempfang
20:00 Uhr	Gala Dinner

SONNTAG, 1. MAI 2022

Frühstück und individuelle Abreise.

Das detaillierte Programm mit allen Anmeldeinformationen werden wir Anfang 2022 versenden.

ClassicX Landhaus & Hotel



Scheune

Mittelrheintal

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

Einladung

16. Juni 2022
bis 19. Juni 2022

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

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

© Jorun Illner-Illner

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

© ADAC

Programm: – soweit Corona das zulässt ... –

DONNERSTAG, 16. JUNI 2022

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

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

—

FREITAG, 17. JUNI 2022

Gemeinsames Frühstück im Hotel

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

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

—

SAMSTAG, 18. JUNI 2022

Gemeinsames Frühstück im Hotel

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

Gemeinsames Abendessen im Hotel

—

SONNTAG, 19. JUNI 2022

Gemeinsames Frühstück + Farewell / Individuelle Abreise

Die Teilnahme am Donnerstag in Maxlrain ist kostenfrei und kann auch einzeln gewählt werden.
Für die Teilnahme an der Ausfahrt Donnerstag-Abend bis Sonntag beträgt das Nenngeld 225,- €.

Bitte um Anmeldung bis spätestens 15. April 2022 an gebietsleiter.sued@rrec.de
mit offiziellem Anmeldeformular.

Bitte um eigenständige Hotelreservierung: Kontingent-Stichwort „RREC" bis 15. April 2022 (140, - €/DZ)

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

Haftungsausschluss: Die Teilnahme erfolgt vollständig auf eigenes Risiko.
Für etwaige Schäden befreit sich der Veranstalter sowie das Organisations-Team von jeder Haftung.
Eine Absage, sowie Änderungen oder Einschränkungen sind coronabedingt nicht auszuschließen.

Rolls-Royce Spectre

Der lautlose Superheld

Man kann an einen sehr bösen Gegenspieler von James Bond denken oder an eine Figur aus dem Comic-Universum, die bereits seit den 1940er Jahren durch die Gegend geistert. Egal wer oder was Pate für den nächsten Rolls-Royce stand, er wird mit zwei Motoren unterwegs sein und keinen Mucks von sich geben.

Ohne Öl, Benzin, Turbolader und Kolben. In rund zwei Jahren werden wir ihn dann erleben und wissen, ob die Reise für Rolls-Royce in ein neues Zeitalter erfolgreich sein wird. Mit dem Spectre geht die Reise los. Viel wissen wir noch nicht. Wir sehen ein Coupé. Natürlich umfangreich, dem Wraith nicht unähnlich. Deutlich über fünf Meter lang. Noch deutlicher über zwei Tonnen schwer. Der Rest ist Schweigen und wird über Vermutungen und einen Blick ins Technik-Regal bei BMW ein wenig aufgefüllt.

Da ist der BMW iX, den man als Basis ins Auge fassen kann. Immerhin mit Allradantrieb, umgerechnet 532 PS und einer maximalen Reichweite von 630 Kilometern eines Rolls-Royce durchaus würdig. Der Strom soll mit 200 kW in den über 100 kW/h fassenden Stromtank fließen. 120 Kilometer Reichweite in zehn Minuten, so BMW. Für einen Rolls-Royce sicher ein guter, akzeptabler Wert, wobei wir wissen, dass Spectre erst 2023 lebendig sein wird. Bis dahin können findige Entwickler die Energiedichte der Akkus erhöhen und den Ladezeitraum signifikant erhöhen.

Noch ein paar Werte, mit denen man rechnen darf: 0–100 km/h in 4,6 Sekunden, Top-Speed um 250. Dass dieser Brite dann im Blitzgewitter aus dem Stand losrennen wird, ist klar und auch wenn es eines Rolls-Royce im Grunde unwürdig ist, wir werden es erleben. Die Ampel springt auf Grün und der Spectre ist schon wieder verschwunden.

Was genau die Leute in Goodwood für den Innenraum planen, wissen wir natürlich nicht. Auch hier sind Ahnungen unterwegs. Nachhaltige Materialien, große Monitore, Automatisiertes Fahren der Stufe 3, also Hände weg vom Lenkrad aber auf der Hut bleiben. Der Chauffeur bleibt an Bord, die Technik passt auf. Einen Preis für das E-Coupé aus Goodwood haben wir noch nicht. Aber eine 3 ganz vorn dürfte uns nicht überraschen.

Und wir ahnen es natürlich. Der Spectre ist ein Botschafter. Es folgen E-Limousine und E-SUV. Bis 2030 sollen alle Modelle aus Goodwood an Tankstellen vorbei rollen. Mit einem Grinsen im Gesicht.

Text: Ralf Bernert
Fotos: Rolls-Royce Motorcars

Alle „Mann“ an Deck.

… Tradition?

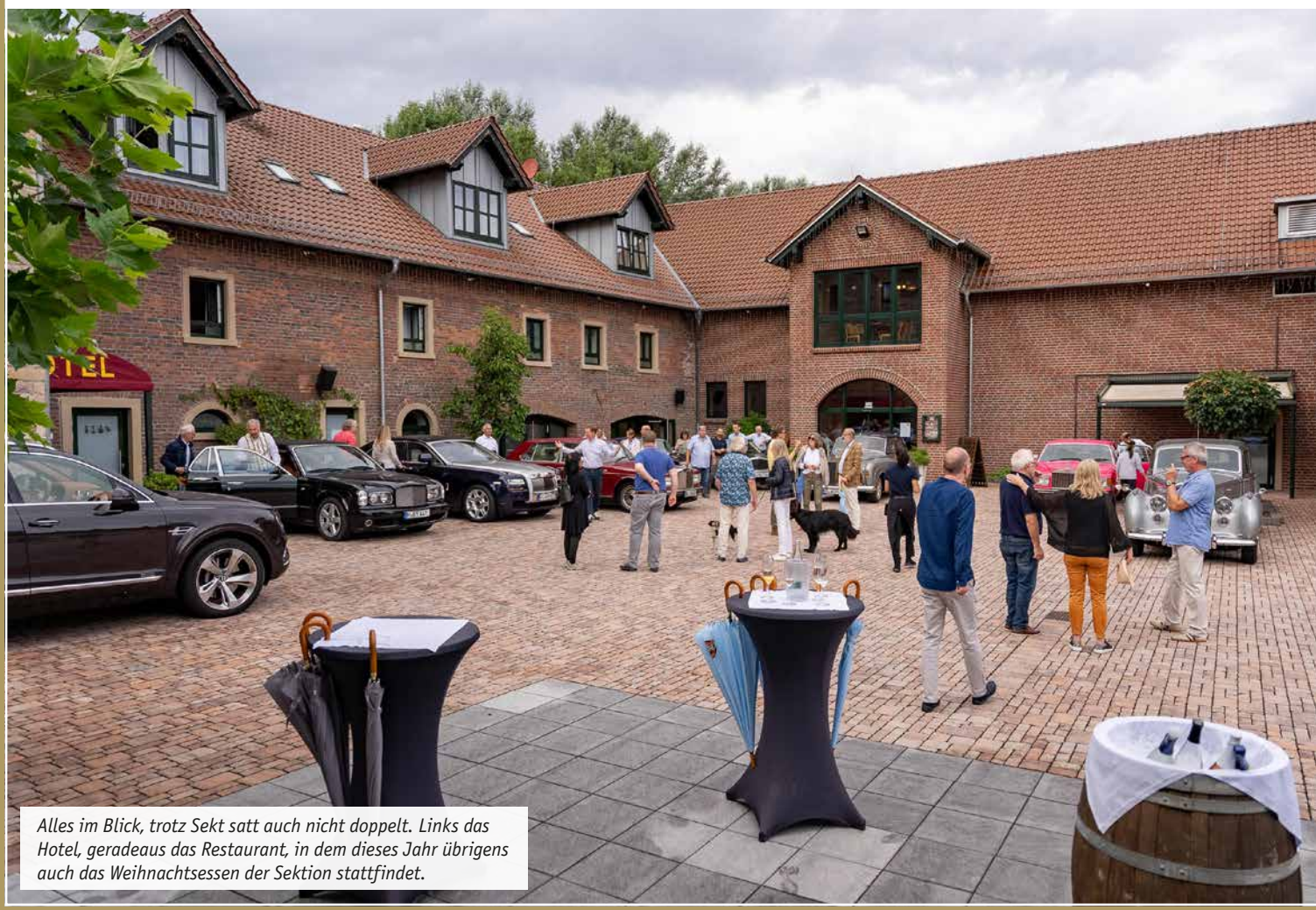
Tradition ist sicher nicht, dass die Wetteraussichten so schlecht sind, dass ein Teil der Teilnehmer des Gebietstreffens der Sektion Mitte am 22. August 2021 ohne ihr eigenes Fahrzeug ins ClassicX Landhaus & Hotel bei Gensingen in der Nähe von Bingen am Rhein kamen – eingeschlossen auch der Autor dieser Zeilen, der so aber in den eher seltenen Genuss kam als Beifahrer in unterschiedlichsten Autos mitzufahren. So unterschiedlich Rolls-Royce und Bentley nunmal sein können.

Abgeschirmt: Ingo Winterstein im Gespräch mit Chairman Klaus Konopitzky und Hermann Lentke. Daneben der Autor mit Ralph Hummel.

Karl Muth überreicht Past Chairman Michael Berendes den Duft der weiten Bentley-Welt. In der Mitte Heike Berendes.

„Neuwagen“: 89er Silver Spirit von Malte Sommer, und der erst vor kurzem aus England importierte Oxfordblaue Silver Shadow II von Greg Dauteuil.

Petra Dessoi und Heike Berendes.



Alles im Blick, trotz Sekt satt auch nicht doppelt. Links das Hotel, geradeaus das Restaurant, in dem dieses Jahr übrigens auch das Weihnachtsessen der Sektion stattfindet.

Tradition beim RREC ist schon eher, dass Petrus ein Einsehen hatte und statt eines angekündigten schweren Gewitters nur ein leichter Nieselregen beim Sektempfang auf dem Hof des Hotels unseres Clubfreundes (und Gründungsmitglieds) Karl Muth niederging. Ein Hof, der geradezu wie für die Aufstellung eines mittelgrossen Treffens gemacht ist. Alle Clubfahrzeuge fanden einen Platz und so konnte man sich inmitten dieses schönen Bildes wunderbar unterhalten. Ein paar neue Mitglieder (und Autos) fanden sich auch ein. So stand das Spätsommertreffen des Schlechtwettersommers 2021 von Anfang an unter einem guten Stern, oder passender, einem guten Spirit. Begleitet von einem Berufsphotographen von Mediabid, was man sicher an den trotz mittelprächtiger Witterung hervorragenden Aufnahmen unschwer erkennen kann. Deshalb gilt hier: wenig Text, viele Bilder. Als Designer weiss ich ja um den Wahrheitsgehalt des alten Spruches, dass ein Bild mehr sagt als ...

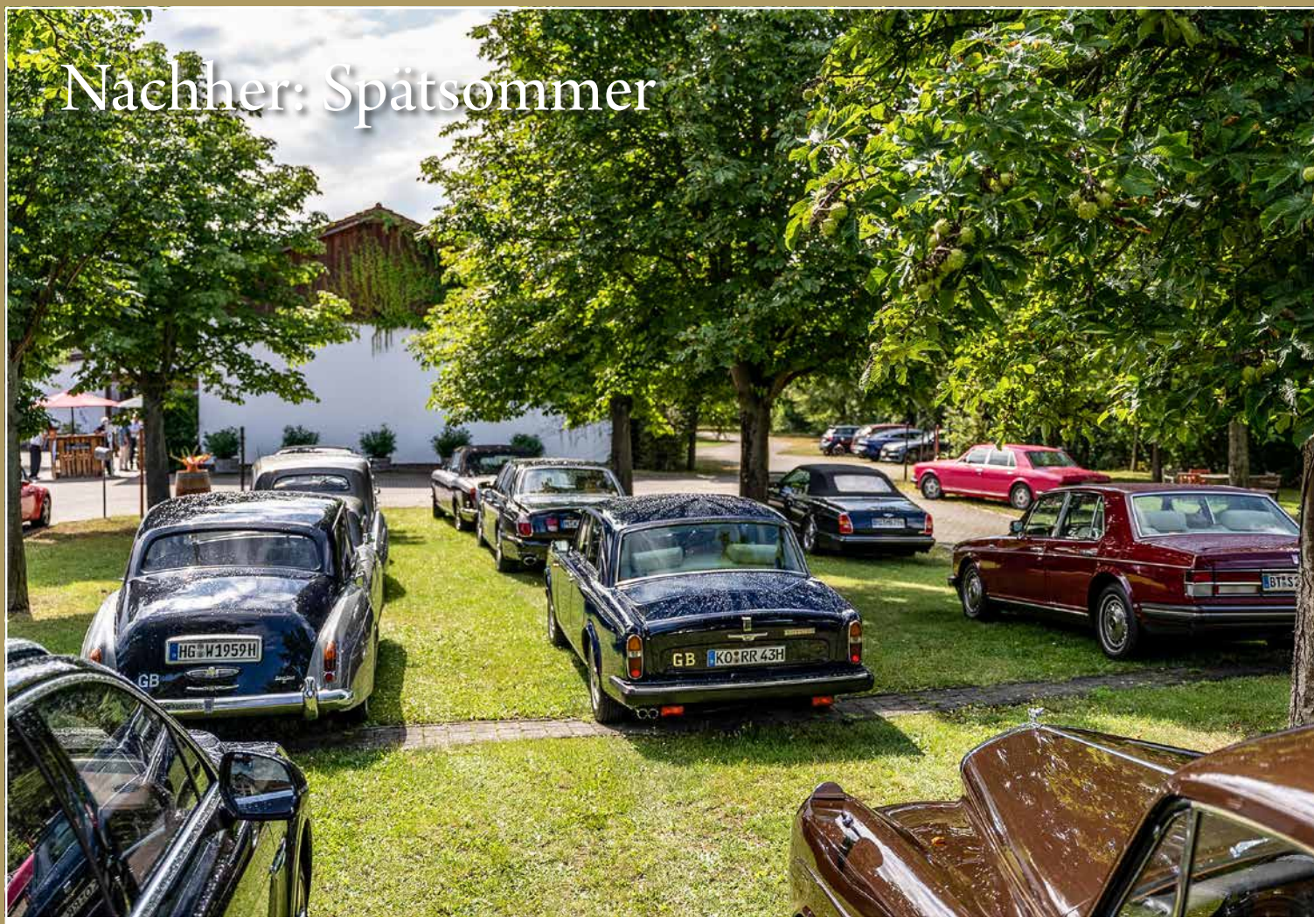
Tradition in der Sektion Mitte hat mittlerweile auch Karl Muths Sektempfang – und fast auch schon eine Preisverleihung, bzw. diesmal sogar deren zwei! Past Chairman Michael Berendes, aus dem nahen Mainz ange"reist", war sichtlich überrascht, als er nach kurzer Ansprache einen Bentley Azure-Duft überreicht bekam – wie passend für jemanden, der neben seinem Azure noch zwei tolle klassische Bentley sein eigen nennt!

Schneller Trip im Ghost vom ClassicX Landhaus zum Weingut Schnell.

Don´t jump the queue: Eintreffen auf dem Weingut im rheinhessischen Zotzenheim.

Vorher: Frühherbst

Nachher: Spätsommer



Weinbauerin Schnell (links) in ihrem Element.

Nur zu Anfang waren Dach und …

Ursula Muth mit Enkel Yannick

… „Heizung“ nötig. Danach herrschte „Club“wetter.

Tradition ist mittlerweile aber vor Allem auch das Hauptziel unseres Spätsommertreffens. Zum dritten Mal Ende August fuhren wir nach einer Stunde in Gensingen zum Weingut Schnell am Ortseingang des rheinhessischen Weindorfes Zotzenheim, zwischen Bingen und Bad Kreuznach gelegen. Hier, unterhalb der Weinberge, entwickelte sich schon beim ersten Treffen 2019 eine im besten Sinne familiäre Atmosphäre, und nicht anders war es im Coronajahr Nr.2. Auch hier ein Hof, auf dem unsere Fahrzeuge Platz finden, sogar unter schönen Bäumen. Die Winzerfamilie Schnell hatte wie gewohnt ein reichhaltiges kaltes Buffet zwischen den Gebäuden aufgefahren, einen Grill gab es auch, dazu natürlich den hauseigenen Wein, bzw. Weine, Sorten wie Merlot, Pinot Noir, Chardonnay, Rosé etc., die so gut sind, das von uns am Ende die 6er Kartons im Dutzend vom Hof gefahren wurden. So liess es sich unter den Schleppdächern gut fachsimpeln und smalltalken. Joachim Becker, der fast alles an seinen Fahrzeugen selbst repariert und mittlerweile so etwas wie ein privater „Marque Specialist“ ist und uns gerade in letzter Zeit exzellente, bis ins Kleinste beschriebene, technische Artikel im Magazin beschert hat, bekam für seine dergestalten Leistungen von Karl Muth eine gläserne Trophäe überreicht.

Malte Sommer und Frank Eisenmann aus der Region West lassen sich vom Hausherrn nachschenken.

Tradition: das Buffet. Links Peter Lindner (der sich nach dem Teffen eine Corniche gönnte), Malte Sommer, Günter Kaufmann, Ingo Winterstein und der Autor.

Der Sommer ist wieder da: „Jojo“ Mang-Heideckes Silver Spirit in Telekom-Magenta.

Ein paar Tropfen auf dem Lack erhöhen den Glanzeffekt!

„Specialist" Joachim Becker hat so einiges zum R-Type zu sagen (hier der von Michael Schönemann, rechts), ist es doch das Schwesterfahrzeug seines fantastischen Silver Dawn.

Joachim Becker mit der verdienten Auszeichnung für die besten technischen Clubartikel. Links: Günther Kaufmann, rechts Ursula und Karl-Rolf Muth.

Auch schon Tradition: die Treckertour durch die Zotzenheimer Weinberge.

Endlich gehts wieder bergauf: Christiane Winterstein et al, gut versorgt auf der Weinbergexkursion.

Noch eine Tradition ist die Traktorausfahrt hoch in die Weinberge, auf dem Planwagen natürlich gut mit den Erzeugnissen des Schnell´schen Betriebes versorgt. Zweimal ging die Tour bei immer schönerem Sonnenschein nach oben bis zur großen Schaukel mit herrlichem Blick zig-kilometerweit über einen guten Teil Rheinhessens. Im wahrsten Sinne beschwingt konnte dann ein jeder die Heimfahrt antreten, bzw., im Falle unseres Chairmans Klaus Konopizky eine wahre Reise bis ins doch recht ferne München.

Same procedure as every year würde ich sagen, also – see you in 22!

Am Anfang schrieb ich davon, diesmal nur als Beifahrer dabeigewesen zu sein. Das soll sicher nicht zur Tradition werden. Aber es hat etwas Schönes, was man sonst eher selten erfährt: man lernt andere Fahrzeugtypen kennen und so vielleicht auch mal einen, den man eines Tages vielleicht selbst sein eigen nennen möchte. Nur so eine Idee: vielleicht kann man ja auch mal ein besonderes Treffen veranstalten, in dem man untereinander etappenweise die Autos tauscht.

Text: Norbert Andrup
Fotos: Mediabid, ergänzt durch einige des Autors

Very special: Tankdeckel von Klaus Konopizkys Arnage.

Ob im Rolls-Royce, Bentley oder auf der Schaukel: Florian Lentke ist immer dabei.

Luzie, mittlerweile zum „Hofhund“ der Region Mitte avanciert.

„Meditation“ bei einem Glas Merlot.

Was für eine „Terrasse“!

11. – 13. September 2021

Genuß-Trophy, Vol. Six

Auch in diesem Jahr hatten wir – trotz Corona-Pandemie – das Glück, die Genuß-Trophy Vol. VI in einem Zeitfenster durchführen zu können, in dem – außer „ertragbarer" Corona-Regularien – so gut wie keine Einschränkungen das schöne Wochenende trübten. Natürlich gab es im Rahmen der Besichtigungen einige Auflagen – u.a. das Tragen von Masken in geschlossenen Räumen – oder als Gruppe teilweise nur Außenbesichtigungen durchführen zu können, doch für das Gala Dinner am Samstagabend in der Halle von Hans-Werner, gab es keine diesbezüglichen Einschränkungen.

Wir erinnerten uns selbstverständlich mit Wehmut an die letztjährige Veranstaltung, die uns in das Ahrtal nach Bad Neuenahr geführt hat und an die vor wenigen Wochen in dieser Region eingetretene Katastrophe.

Es ist sicher etwas ungewöhnlich, den Bericht über eine Veranstaltung mit deren Ende zu beginnen. Aber der Chairman unseres Clubs, Dr. Klaus Konopizky, charakterisierte in seiner Dankesrede nach einem fulminanten Essen am Samstagabend die

Mittagsrast – die „Pferde“ sind versorgt

von unserem Mitglied Dr. Hans-Werner Dildei erneut perfekt organisierte und ausgerichtete 6. Ausgabe der Genuß-Trophy (11. – 13.09.2021) so treffend, dass ich seine Worte an den Anfang meines Berichtes stellen möchte.

Er sagte, sinngemäß, dass dieses Treffen in mehrfacher Hinsicht ein hoher und besonderer Genuss sei, weil wir

- nach langer Zeit der durch die Corona-Pandemie erzwungenen Abstinenz wieder mit Freunden und Gleichgesinnten zusammen sein können,
- mit unseren wunderschönen Fahrzeugen endlich wieder im Rahmen einer geselligen Ausfahrt unterwegs sein können,
- eine den meisten Teilnehmern bisher unbekannte, sehr schöne Gegend Deutschlands auf wenig befahrenen Nebenstrecken „erfahren“ haben,
- am Nachmittag Köstlichkeiten einer der beiden besten Patisserien Deutschlands genießen konnten, und zwar auf dem Gelände bzw. in der staunenswerten Automobilsammlung unseres Clubmitgliedes Bernd Hess, begleitet von Kaffeesorten nach Herzenslust,
- schließlich einen Champagner-Empfang mit dem anschließenden außer- gewöhnlichen Abendmenü samt erlesenen Weinen inmitten der „Schätzchen“ unseres Clubfreundes Hans-Werner in seiner Halle im nahe gelegenen Neu-Anspach und an festlich gedeckten Tischen erleben durften, wobei wir uns um die Heimfahrt keine Gedanken machen mussten, denn Hans-Werner hatte, wie bereits für die Hinfahrt, Taxis bestellt.

La Vecchia Banca – ein Echter Genuss-Tempel

Wer die Wahl hat, hat die Qual – noch vor dem ersten Gang musste bereits die Auswahl für den Lunch des Folgetages getroffen werden

Je später der Abend, umso strahlender die Gesichter

Herzliche Begrüßung und Aufbruchstimmung im Foyer des Hotel Steigenberger Bad Homburg

Dem ist eigentlich nichts hinzuzufügen. Dennoch will der Autor dieser Zeilen im Folgenden versuchen, einen möglichst zutreffenden Eindruck dieses besonders gelungenen und schönen Wochenendes in Bad Homburg zu vermitteln.

Die Teilnehmer, es waren in diesem Jahr 31 an der Zahl, hatten z. T. sehr lange Anfahrten unter die Räder genommen. Sie kamen aus München, Düsseldorf, Köln und vom Niederrhein. Andere hatten deutlich kürzere Wege. Am einfachsten war es für den Verfasser dieses Berichtes: Er wohnt mit seiner Frau in Bad Homburg, mithin dem Standort für die Veranstaltung.

Bisher hatte Hans-Werner Dildei die Genuß-Trophies dergestalt organisiert, dass die Teilnehmer am Freitag nach Bad Homburg anreisten, dort in dem renommierten Hotel „Steigenberger“ übernachteten und die Fahrt am Samstagmorgen von hier aus startete. Die Route führte sodann in eine reizvolle Gegend mit einem Mittagessen unterwegs, dem Galadinner am Samstagabend am Ort der Übernachtung und Heimfahrt von dort am nächsten Tag.

Weil infolge der Corona-Pandemie lange Zeit ungewiss war, ob die Veranstaltung in diesem Jahr überhaupt stattfinden konnte und weil Hans-Werner damit rechnen musste, die Fahrt u.U. sehr kurzfristig absagen zu müssen, entschied er sich dafür, die diesjährige Genuß-Trophy in seiner heimatlichen Umgebung zu planen. Denn auf diese Weise wäre im Falle einer Absage der organisatorische und zeitliche Aufwand leichter zu verschmerzen gewesen. So entstand die Idee, die Fahrt durch den Hintertaunus, die Wetterau und den Vogelsberg zu unternehmen. Und was für eine schöne Fahrt wurde es!

Das bisherige Konzert am Freitagabend in der Klinik Hohe Mark, Oberursel aus Anlass der Vernissagen der jährlich dort stattfindenden und von der Stiftung Dr. Hans-Werner Dildei geförderten Kunstausstellungen konnte wegen der Corona-Pandemie ebenfalls nicht stattfinden. Als Ersatz hatte Hans-Werner ein Abendessen in dem Bad Homburger Restaurant „La vecchia banca“ arrangiert.

Obwohl kurz vor dem Treffen, im Foyer des Steigenberger Hotels Bad Homburg um 19:15 Uhr – nach einem schwül-warmem Spätsommertag – ein heftiges Gewitter mit starkem Regen herunterging, tat dies der guten Stimmung und der Vorfreude auf die nächsten Tage keinen Abbruch.

Die Trophy kann beginnen

Bei dann nur noch leichtem Regen konnten wir zu Fuß, ausgestattet mit zahlreichen Steigenberger-Schirmen, die ca. 500 m zum Restaurant „La vecchia banca“ nahezu trocken zurücklegen.

Das Restaurant befindet sich in einem historischen Bankraum (wie der Name bereits vermuten lässt) mit opulenter Gestaltung aus dem Ende des 19. Jahrhunderts. Der „Padrone“ hatte gemeinsam mit Hans-Werner für uns ein Spezialmenü zusammengestellt, welches bereits am ersten Abend keinerlei Wünsche offen ließ. Verschiedene italienische Vorspeisen, wie Vitello tonnato, gegrillter Octopus, Thunfischtartar mit Limettensaft, Caprese und vieles mehr, in einzelnen Gängen auf kleinen Vorspeise-Tellern serviert, wurden abgelöst von dem süditalienischen Nudelgericht „Trofie mit Vongole und Steinpilzen“ und mit dem zur Wahl stehenden Hauptgericht „Saltimbocca alla Romana“ oder „Schwertfisch in Voltino mit Aubergine und Kräutern auf Orangensauce“ vollendet. Den krönenden Abschluss bildete ein frisch zubereitetes „Tiramisu“ vom Feinsten.

Eine sehr gute Weinkarte zu moderaten Preisen rundete das perfekte Dinner des ersten Abends ab. Viele zufriedene Gesichter und viel Lob, verbunden mit der Hoffnung es möge so weiter gehen, bestätigten dies. Als „Bettlektüre“ gab Hans-Werner bereits an diesem Abend das Roadbook für die Ausfahrt am nächsten Tag aus. So konnten sich diejenigen, die im „Steigenberger“ logierten, bereits auf das einstimmen, was sie ein paar Stunden später erwartete. Die Teilnehmer, die erst am Samstagmorgen dazu stießen, erhielten das Opus am Samstagmorgen anlässlich des Briefings im Hotel.

Das erneut sehr umfangreiche (123 Seiten!!) und mit größter Sorgfalt ausgearbeitete Roadbook ist eher ein unterhaltsames Lehrbuch. Der Leser erfährt darin nämlich nicht nur, wo es hingeht und worauf unterwegs geachtet werden sollte; vielmehr liest er Wissenswertes über den jeweils durchfahrenen Landstrich, über seine Geologie, Historie, Wirtschaft, Kultur etc. Farbfotos zur Erläuterung, Beschreibungen der „highlights“ sowie Kartenmaterial und nicht zuletzt die Menu- und Weinkarten fehlten natürlich nicht.

Die Wegbeschreibung ist so genau, dass ein Verfahren eigentlich unmöglich ist. Eigentlich. Es sei denn, der Fahrer unterhält sich mit seinem beifahrenden Navigator zu intensiv über anderes, wie es der Autor mit seinem zum ersten Mal an einer solchen Ausfahrt teilnehmenden Enkel Constantin getan hat. Und – schwups – ist man an einer Abzweigung vorbeigefahren und muss dann eine geeignete Stelle zum Wenden finden. Was auf den schmalen Straßen durch Feld und Flur mit noch schmaleren Feldwegen nicht einfach ist. Vor allem mit einem Silver Dawn im Originalzustand, d. h. ohne elektronische Lenkhilfe. Aber –siehe oben – selbst schuld! Nach 60 Jahren Rallyefahren jedoch, meist in sportlichen, lauten und hartgefederten Autos, nimmt man die Dinge nicht mehr so ernst. Man genießt das Dahingleiten in seinem Royce mit Automatikgetriebe, die schöne Umgebung und die durchweg guten Straßen. Hans-Werner war allerdings über meine Rolle als Letzter (nicht ständig, aber hin und wieder) „not amused“ – wegen des damit einhergehenden Zeitverzugs – und meinte, ich könne mich ja später mit dem Enkel unterhalten. Aus der Sicht dessen, der u.a. für die Einhaltung des Programms verantwortlich ist, hatte er damit sicher Recht. Dienst ist Dienst und Schnaps ist Schnaps!

Der Start erfolgte aus der Tiefgarage des Hotels „Steigenberger“. Aus Bad Homburg heraus gelangten wir durch die sich alsbald auftuende Wetterau oft über Landstraßen 1. und 2. Ordnung in den Vogelsberg zum „Glauberg“ in der Nähe von Büdingen.

Sensationelle Architektur des Keltenmuseums mit gebannt den Ausführungen lauschenden Teilnehmern

Das Grab des Keltenfürsten – eingebettet in traumhaft schöne Landschaft

Der Glauberg ist als Berg eines Keltenfürsten bereits seit den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts bekannt. Der Archäologe Heinrich Richter erforschte das Plateau ausgiebig. Seine Beschreibungen und Funde gingen jedoch großenteils in den Wirren des II. Weltkrieges verloren. Das Wissen über die Kelten, die von etwa 900 v. Chr. bis ca. 100 v. Chr. in Zentraleuropa lebten und diverse dieser Länder beherrschten, blieb lückenhaft. Dies vor allem auch deshalb, weil die Kelten nichts Schriftliches hinterlassen haben. Sie kannten keine Schrift, es war ihnen sogar bei strengen Strafen verboten, irgendetwas aufzuzeichnen. Alles sollte nur mündlich weitergegeben und im „im Herzen" (Gedächtnis) bewahrt werden.

Wie so oft in der Archäologie erfuhr die Wissenschaft durch einen Zufall einen entscheidenden Schub. Bei einem Mitte der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts von der Landesarchäologie Hessen in der Region Glauberg durchgeführten Erkundungsflug entdeckte man aus dem Flugzeug auffällige Bodenverfärbungen. Alsbald begannen die Archäologen an den betreffenden Stellen mit Grabungen, die großartige Relikte aus der Zeit der Kelten zu Tage förderten. Nach der Freilegung eines großen Grabhügels konnten in dem den Hügel umgebendem Graben zahlreiche Gegenstände des täglichen Lebens geborgen werden. Das eigentliche Grab war allerdings nicht (mehr) belegt. Es wurden jedoch eine große Menge von Grabbeigaben, Waffen und Gerätschaften gefunden.

Das bedeutendste Fundstück ist die rund 2500 Jahre alte, nahezu unversehrte und etwa mannshohe Figur aus Sandstein, die einen Krieger

Ein mystisch anmutender Ort

Noch immer von den Funden faszinierter Führer unserer Gruppe

darstellt. In der öffentlichen Wahrnehmung avancierte der Krieger bald zum „Keltenfürsten".

Sämtliche Funde sind in einem eigens dafür errichteten, aus architektonischer Sicht höchst eigenwilligen Museum, zwischen dem Glauberg und dem Grabhügel gelegen, ausgestellt. Corona-bedingt konnten wir das Museum leider nicht betreten. Stattdessen wurden wir in zwei Gruppen von sehr sachkundigen Führern im freien Gelände mit der Keltenwelt vertraut gemacht. Vor Corona erfreute sich das Museum eines zuvor nicht für möglich gehaltenen Zuspruchs: Hatte man anfangs mit etwa 30.000 Besuchern im Jahr gerechnet, kamen seit der Eröffnung des Museums im Jahr 2011 bis zur vorläufigen Schließung tatsächlich insgesamt fast 500.000 Besucher.

Ohne Zweifel ist das Museum beeindruckend und einen Besuch wert, was der Chronist aus eigener Erfahrung bestätigen kann.

Nach diesem Ausflug in die Geschichte unserer Vorfahren bestiegen wir unsere nicht ganz so alten Fahrzeuge wieder, um auf abgelegenen, wenig befahrenen Straßen durch den Vogelsberg in Richtung unserer Mittagsrast zu reisen. Wir durchfuhren viele kleine und kleinste Ortschaften, die zwar idyllisch gelegen sind, denen man jedoch auf Schritt und Tritt sofort ansieht: Wir befinden uns in einer wirtschaftlich nicht gerade prosperierenden Gegend. Landschaftlich ist sie reizvoll, es geht rauf und runter, es gibt viele, viele Kurven, und oft denkt man: noch schöner kann's nicht werden. Und wenn man dann um die nächste Ecke gekommen ist, wird es doch noch mal schöner. So ist der Vogelsberg.

Hof Graß – ein rustikaler Ort gehobener Gastlichkeit

Die Römer und das Wasser –ein Streifzug durch die Technik der Wasserversorgung in der Antike

Hölzerne Wasserleitungen der Römer im Baukastensystem

Schließlich gelangten wir auf den **Hof Graß** (in unmittelbarer Nachbarschaft von Hungen gelegen). Hierbei handelt es sich um ein früheres landwirtschaftliches Gut, welches das Schicksal vieler Hofgüter teilt: In den Jahren nach 1970 ging es wirtschaftlich immer mehr bergab, bis das Gut schließlich unrentabel geworden war und verfiel. Letztlich erwarb die Oberhessische Versorgungs AG (OVAG) das gesamte Gelände (ca. 125.000 qm), sanierte die sieben Gebäude grundlegend, um sie für eigene Zwecke (Verwaltung) vorzuhalten, und nutzt die früheren, recht feuchten Ackerflächen z. T. für die Wasserbevorratung bzw. stellt sie dem Naturschutz zur Verfügung.

Bestandteil des Gesamtkonzepts war u. a. auch die Errichtung eines ländlichen Restaurants in einem der früher anderweit genutzten Gebäude. In diesem Restaurant, das sich hinsichtlich der äußeren und inneren Gestaltung sehr gut in das gesamte Ensemble einfügt, ließen wir es uns gutgehen. Die Gespräche gingen hin und her, und es wurde viel gelacht. Nach dem Essen bestand die Möglichkeit, sich von zwei Ehrenamtlichen des örtlichen Limes-Vereins, der ebenfalls in einem der Gebäude eine beneidenswerte Unterkunft gefunden hat, über die Geschichte des Hofgutes, aber auch über die heimatgeschichtliche Forschungstätigkeit des Vereins zu informieren. Es war ausgesprochen lehrreich.

Danach ging es zurück in die Wetterau, und zwar nach **Wölfersheim**. Dort hat unser Mitglied Bernd Hess in einer großen Halle seine sehr beeindruckende Sammlung von älteren und neueren Nobelfahrzeugen aufgereiht. Unsere beiden Marken, Rolls-Royce und Bentley, stellen klar die Mehrheit. Jedoch sind die weiteren Marken auch nicht von schlechten Eltern.

Nach diesmal nur kurzer Strecke treibt uns der Kaffeedurst in Bernds Halle

Da der Wettergott uns an diesem Tag im wesentlichen gut gesonnen war, hatten wir das Vergnügen, die von Hans-Werner wieder besorgten vorzüglichen Köstlichkeiten aus einer der beiden besten Patisserien Deutschlands im Freien an bereit gestellten Tischen und unter Sonnenschirmen zu genießen. Dazu versorgten uns Bernds Enkel und Freunde mit verschiedenen Kaffees und anderen Getränken. Es ging uns richtig gut!

Die Rückfahrt nach Bad Homburg konnte entweder nach Roadbook auf wiederum wenig befahrenen Nebenstraßen oder auf direktem Wege unter die Räder genommen werden.

Ja, und dann folgte am Abend ein Feuerwerk für die Sinne. Wie eingangs bereits erwähnt, hatte Hans-Werner für die Fahrt von Bad Homburg zu seiner Halle in Neu-Anspach einen Shuttle-Service organisiert. Das war für die Teilnehmer nicht nur bequem, sondern löste vor allem das sonst üblicherweise dräuende Problem mit dem Genuss alkoholischer Getränke.

Mit dieser Halle erfüllte sich Hans-Werner einen lang gehegten Wunsch für eine gepflegte Unterbringung seiner „Schätzchen". Der Ort des Geschehens umfasst einen Ausstellungsteil mit integrierter Küche, Sitzecke nebst Bildschirm und Soundanlage sowie eine komplette Werkstatt mit Waschhalle. Alles vom Feinsten. Inmitten der Klassiker waren 4 große, runde Tische aufgebaut, perfekt für ein großartiges Dinner eingedeckt. Mit seinem angenehmen Licht nahm uns der Raum sogleich in seinen Bann. Die Vitrinen, in denen der Eigner seine vielen Pokale aufgestellt hat, die er sich bei zahllosen Rallies und anderen Wettbewerben „erarbeitet" hat, sind dezent beleuchtet.

Champagner durfte zu Beginn natürlich nicht fehlen. In zwangloser Zusammensetzung füllten sich die Tische. Was dann folgte, kann man füglich mit „Degustations-Menu auf höchstem Niveau" bezeichnen. Es wurde kreiert von einem Sternekoch, dem wir beim Zubereiten der einzelnen Gänge zuschauen durften. Denn er agierte an diesem Abend nach der Methode des „front-cookings". Äußerst interessant!

Es würde zu weit führen, im Rahmen dieses Berichtes die einzelnen Gänge aufzuführen und zu beschreiben, sowie über die begleitenden Weine zu schwelgen. Deshalb an dieser Stelle nur die Feststellung: Es war ein außergewöhnlicher Genuss für Augen, Nase, Zunge und Gaumen, der jedes Feinschmeckerherz immer wieder höher schlagen ließ. Allerdings: Der wirkliche Genuss ist mit dieser pauschalen Aussage

Obwohl noch vom Lunch gesättigt, lockt die süße Verführung

Wer kann da widerstehen?!

Auch optisch vom Feinsten – Bernds ganz persönliche „Hingucker"-Sammlung

Doch schnell sind wir wieder beim Wesentlichen

Nein – verkommen lassen wir nichts!

Es ist angerichtet – ein Gala-Diner in besonderer Atmosphäre

Doch zunächst der Aperitif mit einem sortenreinen Blanc de Pinot Noir Champagner

Ready for take off …

Die Kochwerkstatt

Zufriedene Gesichter wohin man schaut

And the winner is …

Ein schöner Abend in zwangloser Atmosphäre neigt sich dem Ende

nur sehr unzureichend beschrieben. Man muss es erlebt haben.

Es versteht sich von selbst, dass angeregt durch so viele Köstlichkeiten die Stimmung immer höher ging. Es wurde viel gelacht. Und der Chronist liegt wohl nicht schief mit der Einschätzung: Wenn wir nicht mit dem Essen so intensiv beschäftigt gewesen wären und wenn dann noch eine fetzige Musik aufgelegt gewesen wäre, dann wäre wohl auch noch das Tanzbein geschwungen worden.

Mit einer gewissen Scham verkündete Hans-Werner im weiteren Verlauf des Abends den Gewinner der diesjährigen Genuß-Trophy: Eine knappe Mehrheit hatte für seinen Bentley Continental S2 Flying Spur votiert. Well deserved, sagen unsere englischen Freunde bei derartigen Gelegenheiten. Wurde doch mit dieser Ehrung zugleich die immense Arbeit und der beträchtliche Zeitaufwand für Planung und Durchführung dieses erneut außergewöhnlich schönen Wochenendes durch Hans-Werner honoriert.

Wer Zeit und Lust hatte, konnte am Sonntag nach dem Frühstück im Hotel Steigenberger die nahe Bad Homburg gelegene Saalburg besichtigen, ein vor etwa 120 Jahren auf Veranlassung von Kaiser Wilhelm II. komplett restauriertes großes Limes-Kastell auf dem Kamm des Taunus, mit zahlreichen, sehr sehenswerten Funden aus der Römerzeit.

Wir starteten pünktlich am Sonntagmorgen, eigentlich immer noch gesättigt von dem opulenten, keine Wünsche offen lassenden Gala Dinner des Vorabends, in Richtung Saalburg, wo wir zunächst im Außenbereich und anschließend auch im Innenbereich an einer insgesamt 1,5 stündigen hochinteressanten Führung teilnahmen. Wir lernten Vieles über das bereits damals sehr komfortable Leben der Römer und mussten feststellen, dass einige Dinge, die wir für Errungenschaften der Neuzeit halten, bereits vor 2.000 Jahren bekannt und üblich waren. So z.B. die Fußbodenheizung und die hohe Badekultur, der wir in diesem Umfang heute nur an ganz speziellen, ausgewählten Orten in ihrer Gesamtheit und Qualität frönen können. Diese Führung rundete die umfangreichen, auch im Roadbook nachzulesenden, Details mit weiteren interessanten Informationen ab. Das Highlight der Führung war der mittlerweile ausgestellte, jahrelang heftigst umstrittene, bei einer Ausgrabung auf einem Acker unweit von Wald-Girmes (Lahn-Dill-Kreis) gefundene, Pferdekopf einer kaiserlichen Reiterstatue. Dieses Exponat ist einfach „der Hammer“!

Wir brachen sodann auf zum letzten Programmpunkt der Veranstaltung, dem ca. 8 km entfernten Forellengut. Ein mitten im Wald gelegener, auf abenteuerlichen Sträßchen zu erreichender Fischzuchtbetrieb mit spannender historischer Vergangenheit. Dieses ehemals landgräfliche Gut ist die einzige Forellenzucht, die sich „Forellengut“ und nicht „Forellenhof“ nennen darf. Mitten im Wald, mit zahlreichen Teichen, seit Jahrzehnten im Familienbetrieb, tummeln sich die Fische, von denen sich kurze Zeit später einige Exemplare entweder „blau“ oder „gebraten“, wahlweise mit Dampfkartoffeln und frisch zerlassener Butter oder mit echten Bratkartoffeln nach Großmutter Art auf unseren Tellern befanden.

In einem Gastraum mit gescheuerten Böden, in dem vor ca. 70 Jahren die Zeit stehen geblieben ist, bekamen wir ein rustikales Essen allerhöchster Qualität und Frische serviert. Auch das ist die hohe Kunst des guten Essens und des Genusses.

Mit angeregten Gesprächen, bei denen sich der Züchter mit seinen interessanten Episoden aus der wechselvollen Geschichte des Gutes erzählend zu uns gesellte, verging die Zeit wie im Flug und gegen 14:00 Uhr bliesen dann die von weiter her Angereisten zum Aufbruch.

Es war ein sehr schöner Ausklang des Treffens.

Das Ausparken auf dem mittlerweile „übervölkerten“ Gelände – denn auch der hausgemachte Blechkuchen lockt regelmäßig die Besucher an – gestaltete sich nochmals als Herausforderung und half uns nach diesen opulenten Genusstagen beim „Wachwerden“ für die Heimfahrt.

Wir, die Teilnehmer der Genuß-Trophy Vol. VI, sagen Dir, lieber Hans-Werner, ein sehr herzliches DANKE für ein weiteres wunderschönes und genussreiches Wochenende.

Es war großartig!

Dr. Manfred Schlick

Text und Fotos: Dr. Manfred Schlick
Anmerkung: Die ersten beiden Absätze und die Passagen über die Events am Freitagabend und Sonntag stammen aus der Feder von Hans-Werner, denn der Verfasser des Berichts nahm an diesen Veranstaltungen nicht teil.

Die Saalburg – ein historisches Kleinod

Römische Therme – Reste einer extraordinären Badekultur

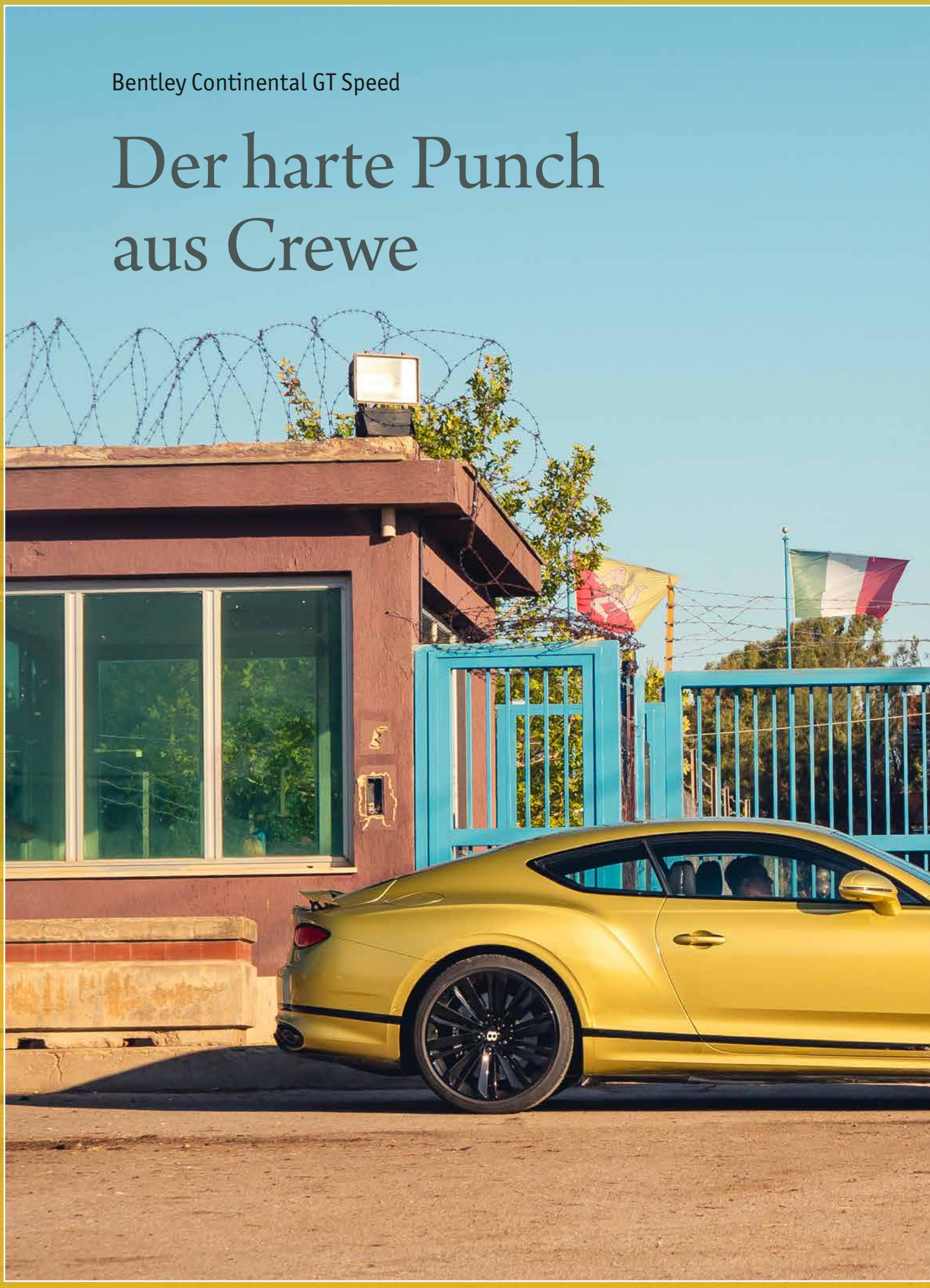
Und so muss sie ausgesehen haben

Der Hammer … Pferdekopf einer kaiserlichen Reiterstatue

Das Forellengut – kulinarischer Ausklang bei frischer Forelle satt

Bentley Continental GT Speed

Der harte Punch aus Crewe



Auf Sizilien waren wir unterwegs. Im Coupé und im Cabrio. Mal offen und komfortabel und dann auch mit Stahlhut und volle Möhre nach vorn. Je nach Gusto kann der aktuell schnellste aller Bentley auch mal kommod vor sich hin rollen oder wie ein Wilder durch die Stadt rennen. Wir haben beides erlebt.

Bentley Continental GT Speed

Die Ampeln sind aus, die Geschäfte geschlossen, kein Mensch läuft umher, die Straße könnte mal wieder gefegt werden. Und überhaupt, man könnte die ganze Stadt hier mal wieder auf Vordermann bringen. Comiso, so der Name dieser Ortschaft, ist seit über 20 Jahren ein verlassener Ort. Ein hidden Place. Einst US-Airbase, jetzt Kulisse für unseren Ritt auf einer schnellen, sehr schnellen Kanonenkugel aus Crewe.

Vorab, ein Aperitif. Im Cabriolet GT Speed quer über Europas größte Mittelmeerinsel. Der Start am Flughafen Catania, ganz im Osten der Insel. Der Ätna in Sichtweite. 659 Pferdestärken, die im leichten Trab die Landschaft erkunden. Dabei weht uns ein leichter Duft von Oliven um die Nase. Es ist warm, sehr warm. Sieben GTs sind unterwegs. Ein kleiner Ort mit einer Piazza mittendrin füllt sich ruckzuck mit Leuten, weil die denken, dass sich die Mille Miglia hierher verlaufen hat. Ein Bürgermeister ruft laut „Caffè per tutti“, wir parken den offenen Briten und staunen über den kleinen Menschenauflauf. Sieben kunterbunte Bentley, zwei Polizeibeamte regeln den Verkehr. Jemand streicht mit der Hand den Fahrersitz und lächelt. Irgendwie ist diese Szene nicht echt.

Die Tour geht weiter, das Navi ist schnell, der Gasfuß zuckt so ungeduldig wie ein Teenager vor dem ersten mal. Hier und da obsiegt der Mensch in uns und wir schicken deutlich mehr als zwei Tonnen auf eine kurze, laute und schnelle Reise. Dann reisst das Cabriolet uns mitten durch die sizilianische Botanik, der Asphalt wird dann zum Klebstoff und die Pirellis an den Felgen umarmen die Straße. 900 Newtonmeter auf Tuchfühlung mit der Physik. Plus einem Getriebe, dass dir jeden Schaltvorgang so sauber verschweigt, wie ein Mafiosi seine Kollegen beim Verhör mit dem Staatsanwalt. Er schaltet und schaltet und du merkst: nix.

Und dann sind wir da. In Comiso. Diesem Ort der Einsamkeit und des Vergessens. Ein Stahltor, davor zwei sehr grimmig dreinschauende Männer. Einer zieht das Tor beiseite, wir rollen hinein. Eine kleine Prozession britischer Edel-Cabrios. Zweimal links um die Ecke und ein Hangar wartet auf uns. Parken, vorher Dach drauf, weil es hier heftig staubt. Wie gesagt, man müsste mal saugen.

Der Tausch ist schnell erledigt. Ein Caffè, ein kleiner Salat, frische Tomaten plus Aqua Minerale. Das Coupé in Tulep, einem gelb-goldenem Ton, als

DIE TECHNISCHEN DATEN:

Bentley Continental GT Speed
Motor: W12 BiTurbo
Leistung: 485 kW / 659 PS
bei 5.000 – 6.000 U/min
Drehmoment: 900 Nm bei
1.500 – 5.000 U/min

Antrieb: Allrad
Getriebe: 8-Gang Doppelkupplung

Maße:
Länge: 4.850 mm
Breite: 1.966 mm
Höhe: 1.405 mm
Radstand: 2.851 mm
Leergewicht: 2.165 bis 2.273 kg

Fahrleistungen:
0–100 km/h: 3,6 Sekunden
Top Speed: 335 km/h

Verbrauch/CO_2:
kombiniert NEFZ: 13,5 l/100 km
CO_2 NEFZ: 308 g/km

Preis in Deutschland:
bei Redaktionsschluss noch
nicht kommuniziert

Signal an die Außenwelt, dass da jetzt gleich ein gelbes Etwas zu einer sehr hurtigen Stadtrundfahrt aufbrechen wird. Wir freuen uns auf die Allradlenkung, das elektronische Hinterachsdifferenzial und ein paar stark behaarte, vierbeinige Bewohner von Comiso, die vermutlich ihren Enkeln von den nächsten Minuten erzählen werden.

Sie haben eine Rundstrecke für uns abgesteckt. Auch deshalb, so erzählt man uns, weil das Navi im Wagen den Stadtplan dieser Gemeinde nicht im Speicher finden wird. Hier wurden einst Waffen der allerhöchsten Gefährdungsstufe gelagert und an Kampf-Flugzeuge geschraubt. Geheimhaltung war an diesem Ort ein Grundnahrungsmittel. Es geht einmal durch eine Wohngegend, dann vorbei an Schule, Kirche, Supermarkt, den Offiziers-Häusern und ein paar Lager- und Montage-Hallen. Ein Freibad werden wir auch besuchen. Kurz nur und ohne Badekappe.

Die erste Runde als Aufwärm-Fingerübung. Neben uns sitzt George. Ein Werksfahrer und Instruktor. Er führt uns durch die Gassen der Stadt. Left, right, strait away, push and brake. Sportmodus, die Lenkung diesen deutlichen Zacken straffer, die Federung auf fastknallhart eingestellt und beide Finger am jeweiligen Abzug,

also Paddel. Wir patrouillieren, flanieren und registrieren. Hier lebt noch einiges. Die Pflanzenwelt hat sich eingerichtet, erobert, das Kommando übernommen. Dazu reichlich Staub und diese für Endzeitfilme so typische Atmosphäre. Eine Pinkelpause an einer Hauswand. Stünde jetzt ein Zombie hinter mir, ich würde mich nicht wundern. George nickt.

Runde zwei, der Punch kommt zum Vorschein. Der W12 als Vorschlaghammer reisst tiefe Löcher in die Luft, der Bentley schiesst nach vorn, rennt auf die Kreuzung zu und stoppt fast ansatzlos. Das Lenkrad rumreissen, vorher zweimal die linke Schaltwippe ziehen, der Zweite liegt an, 4000 Touren, hinten raus strömt der Sound des Supersportlers und rein in die kleine Seitenstraße. Ein Bäcker, ein Fleischer und ein Supermarkt. Ohne den Motorsound könnte man vermutlich die Regale zittern hören. Das Coupé gehorcht wie ein perfekt trainierter Profisportler. Wir ziehen eine kleine Staubfahne hinter uns her, aus der Entfernung sieht das aus wie ein Umhang. Und so langsam grooven wir uns ein.

Noch eine Runde, Sport+ liegt an. Der Antrieb konzentriert sich jetzt zu 80 Prozent auf die hinteren Räder. Die Traktionskontrolle läßt deutliche Drifts zu und die staubige Straße liefert den Rest. Der Brite läßt seinen Hintern tanzen, jetzt fühlt sich der GT Speed so richtig wohl. Und wir lernen, dass dieses Coupé tatsächlich zwei Gesichter hat. Das des eleganten Gentleman und das des wilden Sportlers.

Text: Ralf Bernert
Fotos: Bentley Motors

Kolonnenfahrt

Das RREC-Herbsttreffen 2021 – ein voller Erfolg

Unter günstigen Sternen

Kennen Sie noch den Sponti-Spruch: „Stellt Euch vor, es ist Krieg und niemand geht hin“? Daran wird man erinnert, wenn man in Corona-Zeiten versucht, ein RREC-Herbsttreffen zu organisieren. Stellt Euch vor, Ihr organisiert ein Herbsttreffen, und niemand ist da. Corona-bedingt ist niemand da, niemand antwortet, niemand gibt Auskunft.

So war es, als Wolfgang Grau, der sich bereit erklärt hatte, das Treffen auszurichten, im Januar 2021 inmitten des großen Lockdowns begann, die wichtigen Bausteine eines solchen Events zu fixieren: Hotel, Galadinner, Restaurants. Entweder waren die Telefone gar nicht besetzt, oder eine Notbesetzung antwortete stereotyp: „Keine Ahnung." – „Rufen Sie später wieder an." – Wir wissen auch nicht, wann wir etwas sagen können." Usw ...

Neben dieser nebulösen Buchungssituation gab es noch zwei weitere Erschwernisse. Erstens, wenn es veranstaltungsmäßig in der ersten Jahreshälfte nicht ging, dann würde sich alles in die Monate September–Oktober verschieben. Also noch mehr Druck, etwas zu finden und fest zu machen. Zweite Schwierigkeit: mit wie vielen Teilnehmern ist in Coronazeiten zu rechnen? Werden wenige kommen, aus Verunsicherung, aus Sorge? Oder werden viele kommen, getrieben durch den Wunsch nach Normalität und Begegnung?

Nun, die Sterne standen günstig, und der Organisator Wolfgang Grau hatte es geschafft, das alles festzumachen, was ein gelungenes Treffen ausmacht: ein wunderschönes Schloßhotel mit einem riesigen Schloßplatz, auf dem alle unsere fast 50 Autos präsentiert werden konnten. Ein vielfältiges Programm, tolle Strecken zum Fahren, ein Besuch auf der Wartburg. Aber dazu gleich mehr.

Was die Teilnehmerzahl betraf, so wurden alle Erwartungen übertroffen. 50 Autos waren angemeldet, 48 sind gekommen. Da gab es gleich am Freitag beim Eintreffen auf dem Schlossplatz ein großes Hallo und ein freudiges Wiedersehen.

Gegen 18 Uhr fing dann unter Einhaltung aller Coronaregeln die jährliche Mitgliederversammlung an. Neben den diversen Punkten gab es auch die (Neu-)Wahl des Vorstandes, des Web-Masters und der Rechnungsprüfer.

Chairman: Dr. Klaus Konopizky
Deputy Chairman: Hasso März
Treasurer: Wolfgang Lachermund
Secretary: Dr. Christian Sachweh
Kassenprüferin: Luise Bergsch
Kassenprüfer: Robert Braun
Webmaster: Ralf Bernert

Alle Vereinsformalien waren schnell erledigt, und die zu wählenden Kandidaten erhielten einhellige Zustimmung, was die Kontinuität des Clubs sichert. Nur bei der Frage über die richtige Höhe des Clubbeitrages gingen die Meinungen erwartungsgemäß auseinander, diese Diskussion wird uns weiter beschäftigen. Durstig ging es dann anschließend zum Champagnerempfang und zum Abendessen.

Am nächsten Morgen starteten wir dann gestaffelt in zwei Gruppen: die erste fuhr über einsame malerische Straßen zum AWE-Museum nach Eisenach. Dummerweise fand zeitgleich auf gleicher Strecke eine geheim gehaltene Wartburg-Rallye statt, bei der aufgemotzte Corsas und Trabbis mit Überrollbügeln und Breitreifen um Punkte kämpften. Zwei konträre Welten kamen zusammen und arrangierten sich. Bei beiden ging es ja um dasselbe – ums Auto, nur anders ausgedrückt.

Parkaufstellung am Hotel

Familie Kliedeiter war das erste Mal dabei und hat zur Sicherheit wegen langer Anreise getrailert – Feuertaufe bestanden – nächstes Mal auf eigener Achse

Letzte Hinweise zur Tour vor dem Start am Samstag von Wolfgang Gau

Letzte Info für die Tour zur Automobilwelt in Eisenach vom Chairman Dr. Klaus Konopizky

Karl Brinkmann macht einen letzten Check vor der Abfahrt

Ein lohnender Blick zurück

Fahrt zur Wartburg

Automobile Welt Eisenach

Automobile Welt Eisenach

Das Museum war autotechnisch ein Highlight, schließlich war Eisenach ein traditionell bedeutsamer Standort für die Autoentwicklung und -produktion – von den 20er Jahren bis zur Wende.

Die zweite Gruppe fuhr über ebenfalls malerische, leere Landstraßen in Richtung Eisenach, bog aber davor zur Wartburg ab. In diesem riesigen Burgkomplex war dann auch der Treffpunkt für beide Gruppen, der riesige Wappensaal. Dort war zwar der Service etwas überfordert – auch eine Coronafolge –, aber das tat der ausgelassenen Stimmung keinen Abbruch. Und so ging es gestärkt und gut gelaunt weiter zur

Besichtigung der Wartburg, einer eindrucksvollen Wehranlage, die nicht nur durch Martin Luther, sondern auch durch die Heilige Elisabeth eine historische Sonderstellung einnimmt, und vielleicht neben oder nach Neuschwanstein ein eminentes Denkmal deutscher Geschichte darstellt. In der herbstlichen Nachmittagssonne gleitete man dann gemächlich durch putzige Fachwerk-Ortschaften und lichtdurchflutete Wäldern zurück zum Schloßhotel „Prinz von Hessen“ in Friedewalde.

Dort war inzwischen ein besonderer Gast eingetroffen: Phil Brooks, Director am Board im Hunt House, gab uns die Ehre, beim Gala-Dinner unser Gast zu sein. Er hielt eine kleine Ansprache in einem sehr gepflegten deutsch und eroberte die Herzen unserer Mitglieder durch seine typisch englisch bescheidene und humorvolle Art.

Blick von der Wartburg auf unsere schönen Wagen

Gemütlicher Innenhof an der Wartburg

Zwiegespräche – Wolfgang Lachermund und Wolfgang Grau

Die historische Wartburg

Spannung vor der Pokalverleihung

Besuch vom Hunt House in England – Philip Brooks mit unserem Chairman Dr. Klaus Konopizky

Jetzt gehts los – Hasso März und Dr. Klaus Konopizky beginnen mit der Pokalverleihung

Im Laufe des Abends folgte die traditionelle Preisverleihung, ein Toast auf das Küchenteam wegen des hervorragenden Gala-Buffets. Und eine Ansprache von Dr. Dr. Axel Zogbaum, der die Gelegenheit nutzte, die freundschaftliche Entwicklung zwischen RREC und TOC hervorzuheben, und als Dank zwei Fahnen an Wolfgang Grau überreichte. Wolfgang hatte wirklich Außergewöhnliches geleistet, und als Chairman des TOC auch irgendwie eine neue Ära im Miteinander dieser beiden Clubs befördert.

Das emotionale Highlight war dann die Verabschiedung unserer langjährigen Secretary Antje Zogbaum. Sie tritt auf eigenen Wunsch zum Jahresende zurück – leider. Ihre Leistungen für unseren Club waren so vielfältig und wichtig, und sie werden unvergessen bleiben. Und die nicht enden wollenden Standing Ovations zollten einem außergewöhnlichen Menschen Tribut.

Und es endete, wie all solche Abende enden müssen: bei Musik und Tanz, bei Geselligkeit und Freundschaft, bei Whiskey und ... (leider am nächsten Morgen vergessen – oder vielleicht doch: A. ist mir noch einen Drink schuldig).

Am Sonntag folgte ein ausführlicher Brunch, und dann schweren Herzens ein Farewell. Die Teilnehmer brachen allmählich ihre Heimreise an, heiter wie das Wetter.

Wie gesagt: ein wunderschönes Herbsttreffen unter günstigen Sternen.

PS: Danke, Wolfgang, und danke an Deine engagierte Mitstreiterin Barbara. Sie hat ganz bescheiden im Hintergrund doch entschieden zum diesem großen Erfolg beigetragen. Cheers – auf Euch!

Text: Dr. Klaus Konopizky
Fotos: Hannelore Grupp, Adrian Schiele und Prof. Dr. Martin Illner

Ein besonderer Dank von Dr. Dr. Axel Zogbaum an Wolfgang Grau, der als Präsident des TOC unser wunderbares Herbsttreffen veranstaltet hat

Stellvertretend für unseren ausscheidenden Treasurer Marcel Schwab nimmt Natasha Peijec den Dank entgegen

Verabschiedung von unserer Secretary Antje Zogbaum

Herrenrunde – Wolfgang Lachermund, Philip Brooks, Dr. Klaus Konopizky und Wolfgang Grau (v.l.n.r.)

Herzlichen Glückwunsch

Die Pokale gingen an:

Same Procedure – Pokal für den schönesten Vorkriegs-Rolls-Royce für Hans Wenzel

Schönster Nachkriegs-Rolls-Royce für Torsten Viebahn mit dem Fahrzeug aus der Sammlung H. G. Schneider

Ladies Trophy und der Pokal für den schönsten Nachkriegs Bentley für Prof. Dr. Martin Illner

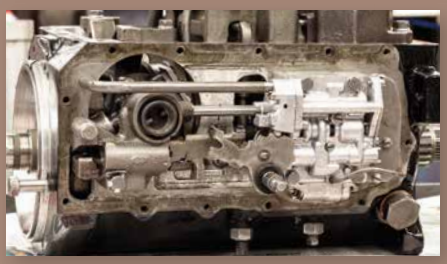
Die Gentlemenns Tophy fü Hans R. Koch

Veranstalterpokal und Blumen als Dank für ein wunderbares Treffen für Wolfgang Grau und seine Mitstreiterin Barbara v. Grawert

BRABO

Rolls-Royce & Bentley

- Wartung
- Restaurierung
- Fahrzeugdiagnose
- Teileverkauf, neu, gebraucht und alternativ
- Revision
- Kaufinspektion
- Konsignationsverkauf
- Transport



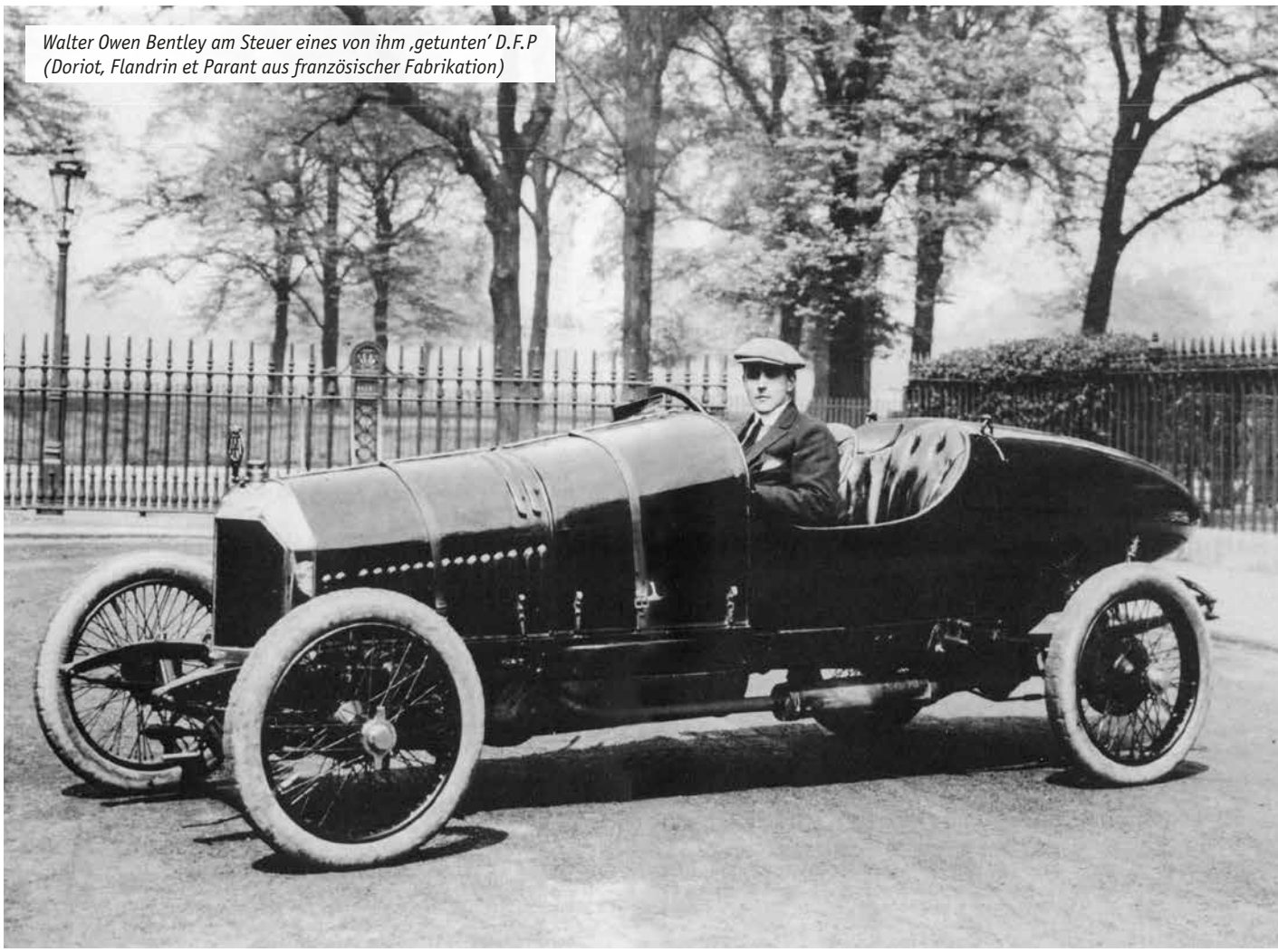
BESUCHEN SIE UNSEREN NEUEN ONLINE-SHOP

BRABO Rolls-Royce & Bentley • Arnoudstraat 17 • 2182 DZ Hillegom • Die Niederlande
Tel: +31 (0)252 527875 • info@brabocars.com

Zum 50sten Todestag von

Walter Owen Bentley (1888 – 1971)

Walter Owen Bentley lebte von 1888 bis 1971. Mithin jährt sich in 2021 zum 50. Mal der Tag des Ablebens des Automobil-Konstrukteurs, dem die Automarke ihren Namen verdankt. Seit 1919 gibt es Bentley-Automobile. Ab 1931 verband sich dieser Name mit dem Begriff Rolls-Royce; die Bindung an Rolls-Royce hielt sich – je nach Lesart – bis 1998 bzw. bis 2002. Das Namensinitial ‚B' ist in dem geflügelten Emblem enthalten, das auf den Kühlern aller Automobile zu finden ist, die nach ihm benannt sind.



Walter Owen Bentley am Steuer eines von ihm ‚getunten' D.F.P (Doriot, Flandrin et Parant aus französischer Fabrikation)

Geboren wurde W.O. Bentley am 16. September 1888 in London als neuntes Kind einer gut situierten Familie. Im Anschluß an eine Privatschulausbildung absolvierte er eine Lehre bei einer Eisenbahngesellschaft in Doncaster in Yorkshire. Schon während der Lehre legte er sich sein erstes Motorrad zu, ein 3 H.P. Quadrant. Seine Maßnahmen, diese Maschine mittels Demontage des Schalldämpfers zu frisieren, fanden nicht den ungeteilten Beifall seiner Eltern. Die Begeisterung von W.O. Bentley blieb ungedämpft und nach einiger Zeit bewilligten die Eltern die Mittel für den Wechsel zu großvolumigeren Maschinen. Zunächst legte sich W.O. Bentley solche von Rex zu und stieg dann um auf eine amerikanische Indian. In schneller Folge beteiligte er sich an Bergrennen und Strecken-Wettbewerben und schnitt erfolgreich ab. Mit diesen Einsätzen begann eine Bindung an den Rennsport, die sich für das weitere Leben als prägend erwies.

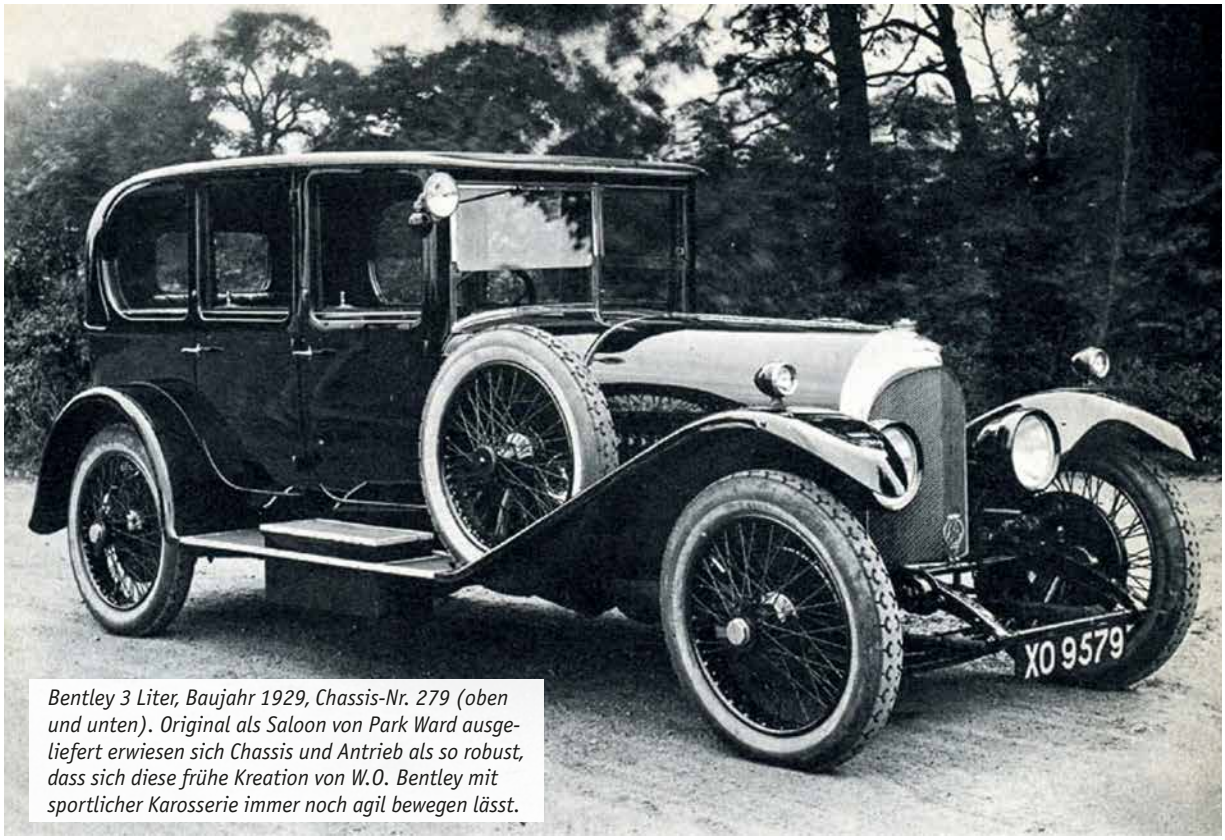
Sein erstes Auto, einen Riley 9 H.P. mit unter dem Sitz befindlichem Motor und Kettenantrieb, kaufte W.O. Bentley während einer kurzen Tätigkeit als technischer Angestellter bei der National Motor Cab Company. Er trug dort die Verantwortung für die Betriebsbereitschaft von 250 Kraftdroschken. Sein gestiegenes Einkommen in Kombination mit einem Zuschuss der zahlungskräftigen Eltern erlaubten ihm bald den Wechsel zu einem besseren Automobil; er leistete sich einen vierzylindrigen Sizaire et Naudin.

Mit 24 Jahren machte er sich selbständig. Finanziert mit einem Vorschuß auf den Anteil am elterlichen Erbe erwarb er gemeinsam mit seinem Bruder H.M. Bentley eine Teilhaberschaft an einer Importfirma französische Automobile. Diese vertrat die Marken Buchet, La Licorne und D.F.P., wobei letzteres für Doriot, Flandrin et Parant stand. Bereits nach kurzer Zeit wurden die anderen Teilhaber der Firma ausgezahlt und das Geschäft allein auf den Import von D.F.P. Automobilen konzentriert. Bentley & Bentley setzten auf sportliche Erfolge als Werbeträger. Mit präzise getunten Fahrzeugen von D.F.P. – die anderen Marken waren aufgegeben worden – erzielte W.O. Bentley bemerkenswerte Erfolge. Für die Presse war das ein Thema nach dem Motto „David tritt an gegen Goliath“ und die positive Berichterstattung erfüllte den Wunsch der Brüder nach Publicity. W.O. Bentley ging bereits nach kurzer Zeit über reine Tuningmaßnahmen hinaus und nahm weiter reichende Modifikationen am Motor des D.F.P. vor. Mit dem Einbau speziell gegossener Aluminiumkolben erzielte er eine höhere Leistungsausbeute. Er hatte erkannt – und behielt diese Erkenntnis zunächst für sich – dass die thermische Belastbarkeit bei Aluminium-Komponenten mit besserer Wärmeableitung die Leistungsausbeute steigerte.

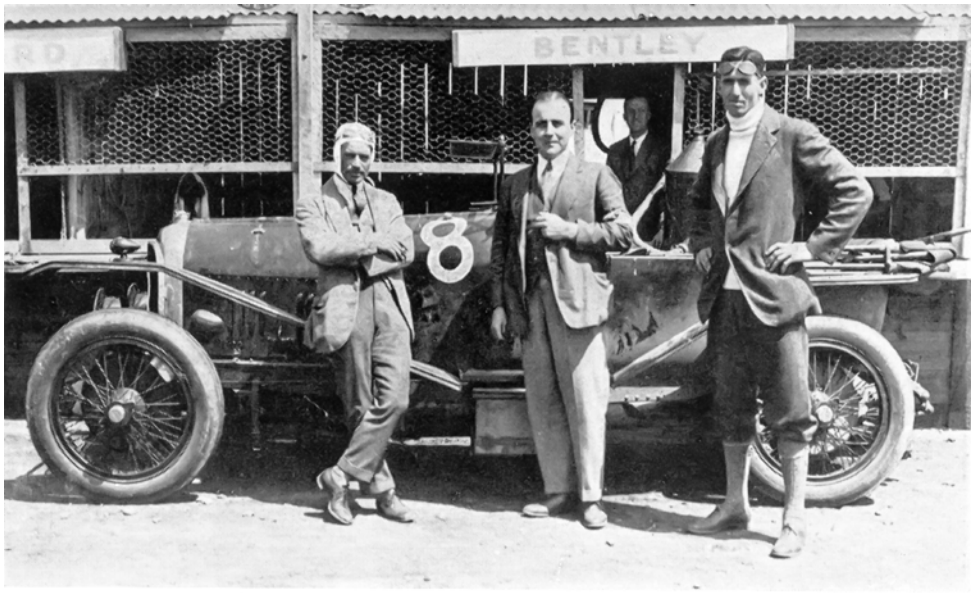
Der Eintritt Englands in den ersten Weltkrieg bewog W.O. Bentley, an seiner Ingenieursleistung, die echten Fortschritt bedeutete, weitere Motorenhersteller partizipieren zu lassen. Er unterbreitete der Admiralität den Vorschlag, die bewiesene Leistungssteigerung von Verbrennungsmotoren mittels Verwendung von Leichtmetallkolben für den Kriegseinsatz in Flugzeugmotoren zu übernehmen. Mit dem Rang eines Leutnants bestallt, wurde ihm die Aufgabe zugeteilt, zunächst die Verbesserung eines in Frankreich entworfenen Flugmotors zu betreuen. Daraus erwuchs der Auftrag für den Entwurf eigener Motoren, die sich im Einsatz ausgezeichnet bewährten. Mit seinen „B.R.“ (Bentley Rotary) Flugzeugmotoren für Kampfflugzeuge im 1. Weltkrieg bewies er hohe Kompetenz. Dokumentiert ist auch ein Treffen mit Frederick Henry Royce; tatsächlich hat Rolls-Royce beim Motor des Rolls-Royce Silver Ghost unmittelbar nach dem I. Weltkrieg die Produktion auf Leichtmetall-Kolben umgestellt.

Während der Zugehörigkeit zunächst zum Fliegerkorps der Marine und dann – nach deren Aufstellung – zur Royal Air Force, kam er in Kontakt mit einer ganzen Anzahl fähiger Motorenfachleute. Diese gewann er für seine Vorschläge mit einem ausgeprägten Talent für Teamarbeit. Bei Kriegsende wurde er als Captain geführt und das Luftfahrtministerium zahlte für seine Konstruktionen einen Betrag, der zwar recht ansehnlich klang aber dem wahren Wert nicht im Mindesten entsprach.

Immerhin floß die Summe in das Startkapital, als W.O. Bentley sich mit einer kleinen Gruppe fähiger Mitarbeiter unmittelbar nach Kriegsende daran machte, ein neues Automobil zu bauen – einen Sportwagen, der seinen Namen tragen sollte. Am Beginn stand der Bentley 3 Liter, angetrieben von einem 4-Zylindermotor, bei dem bereits auf Vierventil-Technik gesetzt wurde.



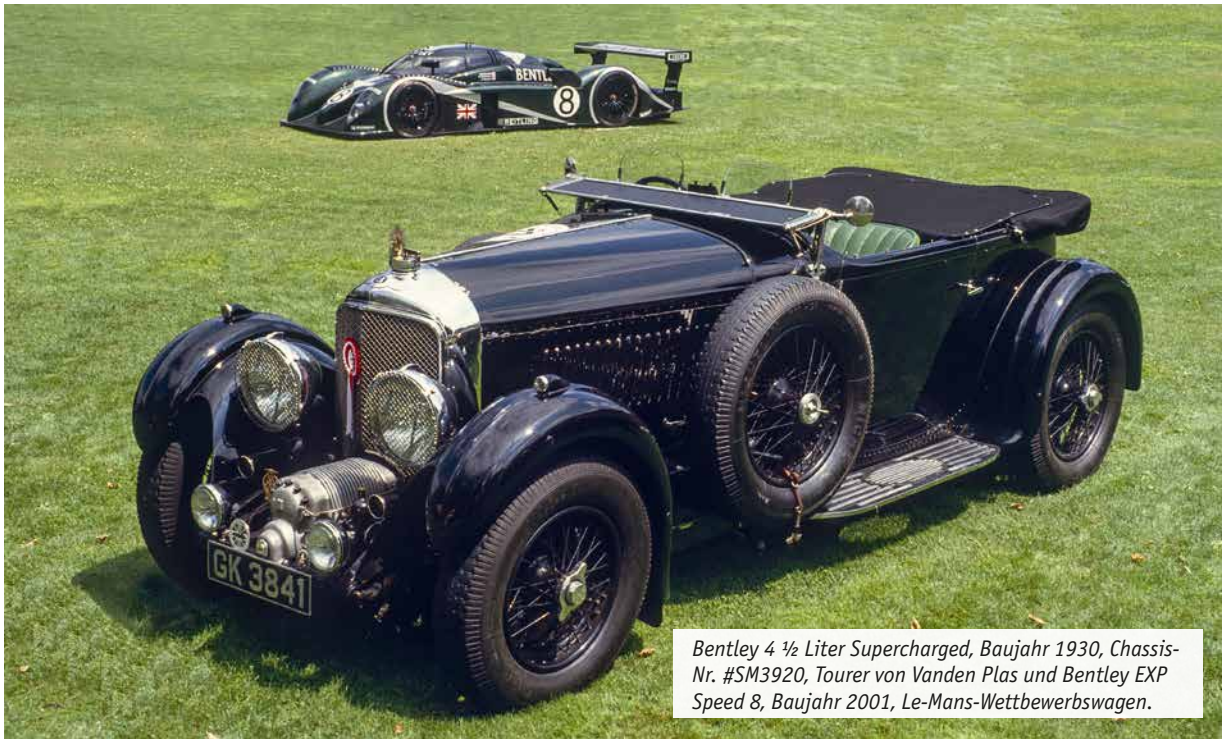
Bentley 3 Liter, Baujahr 1929, Chassis-Nr. 279 (oben und unten). Original als Saloon von Park Ward ausgeliefert erwiesen sich Chassis und Antrieb als so robust, dass sich diese frühe Kreation von W.O. Bentley mit sportlicher Karosserie immer noch agil bewegen lässt.



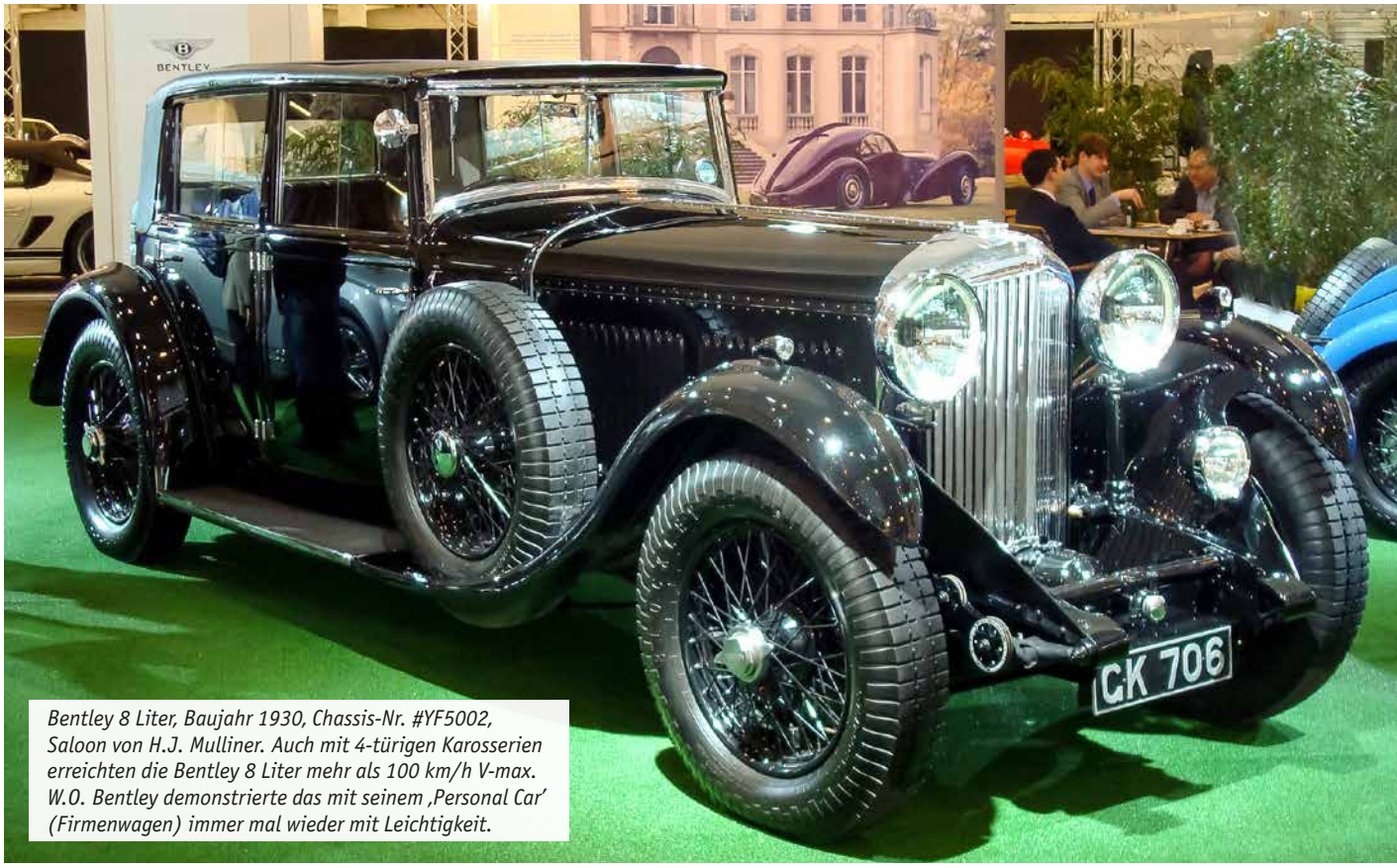
W. O. Bentley (centre) and drivers F. C. Clement (left) and J. F. Duff (right) and the Bentley 3 Litre, #582, Tourer by Vanden Plas, which finished 1st in the 1924 'Le Mans 24 Hours'; in the background A. F. C. Hillstead.

Zügig erfolgte die Ergänzung des Portfolios um den sechszylindrigen Bentley 6 ½ Liter. Dann gab es den Bentley 4 ½ Liter, bei dem sich der Hubraum auf 4 Zylinder verteilte. Daraus wurde der Blower-Bentley entwickelt – und diese kompressor-beatmete Variante gewann Kultstatus als „der britische Sportwagen der 1920er/1930er Jahre".

Die Verkaufszahlen waren durchaus zufrieden stellend. Aber die Kosten für immens teure Renneinsätze – wenngleich die, neben vielen anderen Erfolgen, 5 Siege bei den legendären „24 Stunden von Le Mans" umfassten – waren für eine Firma mit geringer Kapitaldecke eine hohe Belastung. Weitere Modelle wie der Bentley 8 Liter und als ‚kleinere Alternative' der Bentley 4 Liter erlebten die Markteinführung just dann, als die Weltwirtschaftskrise scharfe Bremsspuren verursachte.



Bentley 4 ½ Liter Supercharged, Baujahr 1930, Chassis-Nr. #SM3920, Tourer von Vanden Plas und Bentley EXP Speed 8, Baujahr 2001, Le-Mans-Wettbewerbswagen.



Bentley 8 Liter, Baujahr 1930, Chassis-Nr. #YF5002, Saloon von H.J. Mulliner. Auch mit 4-türigen Karosserien erreichten die Bentley 8 Liter mehr als 100 km/h V-max. W.O. Bentley demonstrierte das mit seinem ‚Personal Car' (Firmenwagen) immer mal wieder mit Leichtigkeit.

W.O. Bentley musste erleben, dass ‚sein Unternehmen' von Rolls-Royce aufgekauft wurde und er – wegen vertraglicher Gegebenheiten – über die erste Hälfte der 1930er Jahre auf die Gehaltsliste bei Rolls-Royce gesetzt war. Allerdings nicht mehr als Konstrukteur, sondern als Mitglied des ‚Experimental Department', der Testabteilung.

Für W.O. Bentley war es eine hoch willkommene Chance, als er im Jahr 1935 in die Position als ‚Technical Director' bei Lagonda wechseln konnte. Bei diesem von den Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise ebenfalls arg gebeutelten Autohersteller, gerade neu strukturiert, begann er mit der Überarbeitung des 4 ½ Liter-Triebwerks, das dank seiner Verfeinerungen erheblich an Zuverlässigkeit und Leistung gewann. Als neues Projekt schuf W.O. Bentley einen Lagonda mit V12-Motor, der ab 1937/38 am Markt Furore machte – und heute bei Autoliebhabern als ‚All-Time-Great' Anerkennung genießt.

Bei Lagonda wurde relativ kurzfristig die Entscheidung getroffen, für die „24 Stunden von Le Mans" des Jahres 1939 eine Nennung abzugeben. In einem Kraftakt schuf W.O. Bentley zwei Wettbewerbsfahrzeuge, die im Rennen mit dem dritten Platz einen sehr achtbaren Erfolg erzielten. In einen Marketing-Erfolg ließ der sich nicht ummünzen, weil kurz darauf mit dem Einmarsch der Deutschen Wehrmacht in Polen der II. Weltkrieg begann.

Die Lagonda-Werke widmeten sich der Produktion von kriegswichtigem Material und dabei brachte, mit Schwerpunkt bei Flugzeug-Bauteilen und Komponenten für Panzerfahrzeuge, W.O. Bentley seine Fähigkeiten als Ingenieur ein. Nach Kriegsende sollte ein ‚Lagonda-Bentley' mit einem 2 ½-Liter Motor auf das Segment qualitativ hochwertiger Fahrzeuge zielen; nicht mehr in der Klasse top-luxuriöser Automobile. Ein Einspruch von Rolls-Royce, die die Markenrechte am Namen ‚Bentley' hielten, führte dazu, dass der Neuling als ‚Lagonda' sein Debüt gab. Aber über die Vorstellung hinaus tat sich nichts, weil im Nachkriegs-England keine Zuteilungen für Rohstoffe etc. zu bekommen waren. Es war ein persönlicher Erfolg von W.O. Bentley, dass er für die sechs fertigen Prototypen sowie für alle Entwürfe und Pläne von Chassis und Motor einen Abnehmer fand. Komplett erworben von David Brown war damit der Kern für die zukünftige Automarke D.B. Aston Martin gewährleistet.

Lagonda LG12, Baujahr 1938, Chassis-Nr. 14022, 4-Door-Saloon (oben und unten). Mit dem exquisiten V12-Motor, entworfen von W.O. Bentley, zählte der Lagonda LG12 zu den ‚Kraftpaketen' aus englischer Fertigung.

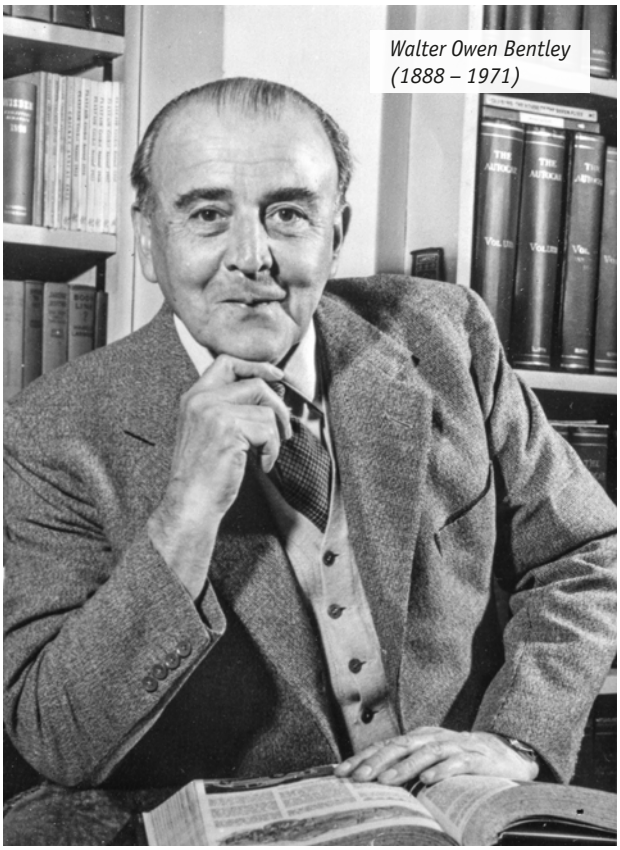
Lagonda 2-6, Baujahr 1949, Chassis-Nr. #LAG49123, Drophead Coupé. Den Einstieg in die Automobil Produktion unternahm David Brown für sein Unternehmen D.B. Aston Martin auf Basis des von W.O. Bentley entwickelten Nachkriegs-Lagonda.

Aston Martin DB2, Baujahr 1953, Chassis-Nr. LML_50_301. In der DNA von Aston Martin fand sich vieles, was im ‚Input' von W.O. Bentley wurzelte. Die klangvollen Namen Aston Martin und Lagonda haben dem britischen Ingenieur vieles zu verdanken.

W.O. Bentley erfuhr, dass ‚seine' W.O. Bentleys vielen Enthusiasten zu einer Herzens-Angelegenheit wurden. Ohne jede Verbitterung äußerte er nie etwas anderes als lobende Worte auch über die unter Regie von Rolls-Royce zunächst in Derby und in der Nachkriegsperiode in Crewe gefertigten Bentley-Automobile. Bis zu seinem Ableben am 13. August 1971 galt ihm als Ehre, ‚Patron' des Bentley Drivers' Club zu sein.

Über die folgenden Jahrzehnte ließ sich in der Geschichte der Marke Bentley als Kontinuität wie ein Attribut der Begriff ‚Wechselvoll' charakterisieren. Mittlerweile eingegliedert beim Volkswagen-Konzern liegt die Separation von Rolls-Royce mehr als 20 Jahre zurück. Mit einem beeindruckenden Portfolio von leistungsstarken Automobilen und erneut engagiert bei Renneinsätzen ist 50 Jahre nach dem Tod des Firmengründers der Name Bentley als einer der hell strahlenden Fixsterne am Autohimmel.

Text: Klaus-Josef Roßfeldt
Fotos: Roßfeldt-Archiv



Walter Owen Bentley (1888 – 1971)

Welches ist

„Das beste Auto der Welt“?

Wir schreiben das Jahr 1975. Mercedes-Benz stellt das schon lange fertig entwickelte, aber aus politischen Gründen (u.a. die damalige Ölkrise) zurückgehaltene S-Klasse Topmodell, den 450SEL 6.9 der Weltöffentlichkeit vor. Ein weiterer Grund für die Verschiebung war, dass Anfang der 70er Jahre mit einem 200D im deutschen Blätterwald mehr Eindruck gemacht werden konnte als mit einer hubraumstarken Limousine der Superlative.

Rolls-Royce Silver Shadow 2 vs. Mercedes 450SEL 6.9

Armaturenbrett Mercedes …

… und Rolls-Royce

Der Rolls-Royce Kunde schien durch solche Maßnahmen nicht betroffen, der Silver Shadow 1 verkaufte sich weltweit (für Rolls-Royce Verhältnisse) wie geschnitten Brot. Okay, Deutschland war jetzt nicht gerade das Absatzland Nummer 1 für die Marke, aber auch hier war der Shadow bei den Reichen und Schönen sehr beliebt. Ein Rolls-Royce stand und steht über den Dingen, genau wie seine Kundschaft.

Für das Fachmagazin Motor Revue (Jahresausgabe 1976/1977) damals Grund genug die Probe aufs Exempel zu machen und den Mercedes 450SEL 6.9 gegen den Rolls-Royce Silver Shadow in einem Vergleichstest antreten zu lassen. Gesucht wurde „Das beste Auto der Welt"! Rolls-Royce hatte diesen Slogan schon lange für sich in Anspruch genommen. Konnte die Mercedes S-Klasse mit dem größten PKW Motor der Nachkriegszeit aus eigener Produktion es schaffen dem Rolls-Royce nun diesen selbst gegebenen Titel abzujagen? Nun, laut den Fachjournalisten schon, aber hätte die Zeitschrift für diesen Test nur ein knappes Jahr gewartet, wäre der Silver Shadow 2 auf dem Markt gewesen, der mit etlichen Verbesserungen, gerade im Bereich des Fahrwerkes und der Lenkung aufwarten konnte.

Aber so passierte was passieren musste, der Shadow wurde in der Kategorie Handling und Performance (ich weiß, für Rolls-Royce Fahrer sind das unanständige Worte) vom Mercedes um einiges übertroffen. Aber man muss auch sagen, wer im Silver Shadow reist, möchte eigentlich nicht von Fliehkräften in den Sitz gepresst werden oder gar Geschwindigkeits-

rekorde aufstellen. Dies ist sehr viel besser im Mercedes 6.9 möglich, der von seiner ganzen Auslegung her als überdurchschnittlich schnelle Reiselimousine konzipiert wurde. Was allerdings verwunderte war das Ergebnis bei der jeweiligen Leistungsmessung durch Motor Revue auf dem Rollenprüfstand. Die Messung ergab beim Shadow nur ca. 157 PS! Hatte man doch vom Werk hinter vorgehaltener Hand 200 PS kommuniziert. Beim Sechsneuner wurde die Werksangabe mit 286 PS bestätigt. Normalerweise werden von den Automobilwerken für wichtige Vergleichstests ausgesuchte und zum Teil präparierte Fahrzeuge ins „Rennen" geschickt, die den Serienstand um einiges übertreffen. Hatte Rolls-Royce darauf nicht geachtet oder waren die prognostizierten 200 PS doch nur reines Wunschdenken?

Das Schlussresümee der Zeitschrift war übrigens: „The best Car in the World" ist der Mercedes 6.9!! „The best Car in another World" ist der Rolls-Royce Silver Shadow!!

Wie auch immer, ich bin mir sicher, hätte man zu diesem Vergleich den Silver Shadow 2 antreten lassen, wäre das Ergebnis zu Gunsten des Rolls-Royce anders ausgefallen.

Ich bin in der glücklichen Lage beide Fahrzeuge, den Mercedes 450SEL 6.9 und den Rolls-Royce Silver Shadow 2 seit vielen Jahren in meiner Garage stehen zu haben. Um genau zu sein den Shadow seit 14 Jahren und den Mercedes seit 25 Jahren.

Höchste Zeit für einen neuen Vergleichstest, sozusagen die Revanche für den Shadow!?

Schon 2016 sind meine beiden Autos von der Fachzeitschrift Motor Klassik für die Neuauflage „Die besten Autos der Welt" gegeneinander angetreten mit dem Ergebnis: Sieg nach Punkten für den Mercedes! Obwohl ich weiß, dass der Stuttgarter ein klasse Fahrzeug ist, wollte ich das so nicht stehen lassen und wartete auf die Gelegenheit mit beiden Fahrzeugen unterwegs zu sein um den direkten Vergleich zu haben, eine Beurteilung ganz objektiv.

Eine gute Gelegenheit kam im September 2021. Ich bin mit beiden Autos zum Concours d'Elegance an den Tegernsee gefahren, natürlich abwechselnd. So hatte ich einen direkten Vergleich um nun MEINE Probe aufs „Exempel" zu machen.

Schon beim Betrachten der beiden Fahrzeuge in der Garage fällt auf, dass das Topmodell der Mercedes S-Klasse Baureihe W116 deutlich flacher ist, (10 cm, um genau zu sein) wie der damals ca. doppelt so teure Rolls-Royce Silver Shadow 2 (VK Preis des Mercedes 6.9 Ende der 70er Jahre ca. 80.000 DM ‚Silver Shadow 2 ca. 160.000 DM ab Auto Becker). Auch ist der Mercedes etwas kürzer: 5,06 Meter misst der 6.9 den es nur als SEL gab gegenüber den 5,17 Meter des Shadows (Fahrzeuge in sogenannter BRD bzw. UK Konfiguration, keine US Spec.). Dafür ist der Mercedes um 7 cm breiter wie der Rolls-Royce. Dies bestätigt sich wenn man im Fahrzeug sitzt, der

Fondrücksitzbank Mercedes …

… und Rolls-Royce

Rolls-Royce Silver Shadow 2 vs. Mercedes 450SEL 6.9

Mercedes fühlt sich auch breiter an. Die Sitzposition ist allerdings beim Shadow deutlich höher. Man schaut regelrecht auf den Mercedes herab (wenn das mal nicht so gewollt war). Der Sitzkomfort beim Rolls-Royce ist um Welten besser, sowohl vorne als auch hinten. Erst recht wenn man bei der Bestellung sein Kreuz bei der Sonderausstattung „Driver Headrests“ gemacht hat. Bei dieser in der Tat ungewöhnlichen Form der Kopfstützen bei den Vordersitzen stützt sich der Kopf bei gerader Haltung an der Kopfstütze ab, eine Wohltat.

Die Sitzfläche der Fondrücksitzbank ist beim Mercedes fast schon eine Zumutung, da im Gegensatz zum Rolls-Royce viel zu weich. Das Platzangebot (Beinfreiheit) ist bei beiden Fahrzeugen ungefähr gleich, vielleicht beim SEL ein klein bisschen mehr.

In dieser Disziplin hätte ein Silver Wraith 2 klar die Nase vorne.

Leider stand beim Silver Shadow keine Sitzheizung auf der Sonderausstattungsliste wie beim Mercedes, dann wäre es perfekt! Meine S-Klasse ist mit einer hochwertigen Velours Ausstattung ausgeliefert worden. Beim 6.9 war Leder oder Velours ohne Aufpreis wählbar.

Dennoch, dieser Punkt geht ganz klar an den Shadow, ebenso wie der Punkt Wertigkeit. Top Materialauswahl wie zum Beispiel hochwertiges Leder, edle Hölzer und dazu die exzellente Verarbeitung zeichnen den Briten, der aus jeder Sicht den Eindruck macht aus dem Vollen geschnitzt zu sein, aus.

Okay, in Punkto Linienführung und Maßhaltigkeit rund um die Sitze wäre noch „Luft nach oben“.

Dafür hat man beim Shadow das Gefühl (trotz Fließbandproduktion) gegenüber dem Mercedes, dem man seine Herkunft aus einem Automobilkonzern mit ausgeklügelten Fertigungsprozessen – wo die letzte Karosse nach über 100.000 Einheiten genauso Maßhaltig ist wie die Erste – ein „Handmadecar“ zu haben. Leider haben die Controller bei Mercedes-Benz allzu oft den Rotstift bei der Konstruktion angesetzt, zu viel Plastik ist verwendet worden, vieles hätte man, trotz der Verwendung von edlem Wurzelholz, im Armaturenbrett und Mittelkonsolenbereich wertiger machen können. Es fällt aber dennoch auf, dass auf Ergonomität und passive Sicherheit höchsten Wert gelegt wurde.

Dass allerdings so ein Rotstift auch seine Vorteile haben kann zeigt das Fahrzeuggewicht, obwohl der Motorblock des Sechsneuners aus schwerem Grauguss gefertigt ist (nur die Zylinderköpfe sind aus Aluminium) und die Anbauteile der Karosserie alle aus Stahlblech sind, ist er ca. 200 kg leichter als der Shadow, dessen kompletter Motor, ebenso wie Türen Motorhaube und Kofferdeckel aus Aluminium herge-

Motor Mercedes …

… und Rolls-Royce

stellt wurde. Eine Domäne von Mercedes in dieser Zeit ist auch das satte Geräusch beim Türenschließen, das auch für Rolls-Royce unerreichbar war.

Wir starten die Motoren: Der 6,75 Liter V8 Motor des Silver Shadow 2 läuft seidenweich und deutlich leiser wie der M100 V8 Motor des 6.9, der ursprünglich aus dem Mercedes 600 stammt und in diesem 6,3 Liter Hubraum mit 250 PS hatte. Dafür hört man dem 6.9 mit seinen 2 oben liegenden Nockenwellen seine Kraft förmlich an. Dieser Eindruck wird auch bestätigt wenn man nach dem Einlegen der Fahrstufe auf das Gaspedal tritt. Der Mercedes beschleunigt mit dumpfem V8 Stakkato aus dem Stand und bei voller Fahrt so vehement, dass kein Zweifel bleibt wer in den 70er Jahren der König der Autobahn war. Der Silver Shadow hört sich dagegen wie eine surrende Nähmaschine an, auch im Innenraum ist er deutlich leiser. Zwar geht er gefühlt mit seinem auf Drehmoment und Laufruhe getrimmten V8 aus dem Stand richtig gut weg, was auf mindestens 200PS schließen lässt, aber auch geschuldet war durch die etwas kürzere Achsübersetzung 3,08 gegenüber 2,65 des Mercedes. Eine Chance gegen den 6.9 hat er in Sachen Beschleunigung oder gar Höchstgeschwindigkeit die beim Mercedes um ca. 40 km/h höher liegt, freilich nicht.

Natürlich macht sich in dieser Disziplin auch das geringere Gewicht des Schwaben bemerkbar, 200 kg in dieser Gewichtsklasse weniger ergibt nach alter Tuner-Regel etwa ein plus von 50 PS gegenüber dem schwereren Fahrzeug. Vom cw-Wert will ich gar nicht erst anfangen.

Das Drehmoment wurde beim Silver Shadow 2 und beim 450SEL 6.9 mit jeweils 550 Nm angegeben. Der Kraftstoffverbrauch liegt beim Shadow zwischen 17 und 22 Liter Super Plus, beim 6.9 zwischen 15 und 20 Liter Super Plus im Mixbetrieb. Unterm Strich kann der Mercedes etwas sparsamer gefahren werden, was natürlich auch an der verwendeten Bosch K-Jetronik Einspritzanlage liegt. Ein Verbrauch von 30 Litern ist bei beiden Fahrzeugen natürlich auch ganz locker zu realisieren.

Beim Fahren fühlt sich der Mercedes trotz seines Gewichtsvorteiles schwerer und satter an. Was auch an dem sanften und überaus komfortablen Hydropneumatischen Federungssystem, das im Grunde genommen von Citroen übernommen wurde und zur Serienausstattung des 6.9 gehörte, liegt.

Der Shadow mit seinen Stahlfedern und Niveauregulierung an der Hinterachse hat zwar den, wie vorher beschriebenen besseren Sitzkomfort, beim Federungskomfort des Fahrwerks geht der Punkt allerdings an den Schwaben. Das sanfte dahin Gleiten kann dennoch keiner so gut wie der Rolls-Royce. Wenn nicht nachträglich die Zusatztürdichtungen angebracht worden sind, machen Windgeräusche dem Shadow ab ca. 120Km/h zu schaffen. Mit diesen Dichtungen ist er allerdings leiser als die S-Klasse.

Unterm Strich soweit alles gut für den Mercedes, wenn nur die etwas unpräzise Kugelumlauflenkung, wie sie im Prinzip auch im Silver Shadow 1 verwendet wurde nicht wäre. Ein eindeutiger Pluspunkt des Silver Shadow 2 mit seiner Zahnstangenlenkung, die

viel präziser und feinfühliger reagiert wie die seines Vorgängers und die des Mercedes.

Bei der Bremsanlage hat der Brite wieder die Nase vorne.

Diese ist um einiges standfester, weil größer dimensioniert wie die des 6.9, dessen Bremsscheiben kleiner sind und auch nur einen Bremssattel pro Rad haben, im Gegensatz zum Rolls-Royce dessen größere Bremsscheiben, gerade an der Vorderachse von jeweils 2 Bremssätteln pro Rad bedient werden. Zudem ist die aufzuwendende Pedalkraft im Shadow deutlich geringer.

Beim Fahren auf der Autobahn fühlt sich nach meiner Ansicht ein Silver Shadow 2 bei einer Geschwindigkeit von 120 – 140 km/h am wohlsten. Das soll aber nicht heißen, dass ein Dauertempo von über 160 km/h ein Problem darstellt. Beim 6.9 liegt das Wohlfühltempo um 20 – 30 km/h höher.

Dass dieser Mercedes auf der Autobahn zu Hause ist zeigt sich daran, dass er sich auch bei hoher Geschwindigkeit absolut sicher anfühlt. Der Geradeauslauf ist überwältigend !

Die Schaltvorgänge der 3-Gang-Automatikgetriebe – welche in beiden Fahrzeugen verbaut sind, bei Mercedes aus eigener Produktion, beim Rolls-Royce von GM, gehen bei Letzterem vielleicht einen ticken sanfter von statten.

Was hätte man seitens Rolls-Royce besser oder anders machen können? Nun man hätte damals zusätzlich ab Werk eine Art Flying Spur Version (beim SZ Nachfolgemodell Silver Spirit wurde dies ja umgesetzt) realisieren können. 100 PS mehr Motorleistung wäre doch für die gesamte Antriebseinheit locker zu verkraften gewesen und man hätte zusammen mit härteren Federn/Dämpfern und dickeren Stabilisatoren der Vorder- und Hinterachse (Harvey Bailey Handling Kit) die die Wankbewegungen des schweren Wagens mit seinem hohen Schwerpunkt deutlich verringern würden, eine super leistungsstarke Reiselimousine entstehen lassen können, die dem 450SEL 6.9 in jeder Hinsicht paroli hätte bieten können.

Aber will man das wirklich? Diese Maßnahmen würden den Charakter des Fahrzeugs doch deutlich verändern. Gut, in der Praxis würden in gewissen Fahrsituationen sicherlich ein paar PS mehr nicht schaden, aber als wirklichen Mangel würde ich es heutzutage nicht sehen.

Fazit: Für mich haben beide Fahrzeuge, der 450SEL 6.9 und der Silver Shadow 2 die Krone und das Prädikat „Das beste Auto der Welt“ verdient, weil jedes auf seine Art einzigartig und faszinierend ist.

Es sind die Traumwagen meiner Jugend, es sind meine besten Autos der Welt und das werden sie auch immer für mich sein.

Text und Fotos: Oliver O`Keefe

Auch am späten Vormittag war´s in den Hallen – aus Sicht des Autors – noch erfreulich ruhig. Da war es kein Problem, zu Anderen den vorgegebenen Sicherheits-/Mindestabstand zu wahren. Vom Nachmittag mit der stark frequentierten Auktion wurde dann Anderes berichtet.

Classic Expo Salzburg

Irgendwie steht diese Messe unter einem glücklichen Stern! Sie konnte im Gegensatz zu vielen anderen Veranstaltungen sowohl in 2020 als auch in 2021 stattfinden. Wie heißt es doch so schön in einem alten Zitat: „... tu felix Austria nube!“

Ein kleines Grüppchen von RREC-Mitgliedern bzw. -Gästen hat sich am Samstag, 16. Oktober 2021, zum Wiedersehen beim Mittagsimbiss und zum Fachsimpeln auf der Classic Expo in Salzburg getroffen. Auf der Messe war „richtig was los“! So etwas habe ich seit Beginn der Corona-Pandemie nicht mehr erlebt. Am Eingang gab es mehrere Kontrollpunkte und – je nachdem, welche der 3 G-Nachweisvarianten man hatte – bekam man ein unterschiedlich farbiges Armband. Die vorgezeigten Nachweise wurden eingescannt/fotografiert. Innerhalb der Warteschlangen stand man relativ dicht beieinander, trug jedoch konsequent Mund-Nase-Bedeckung. In den großvolumigen Messehallen durfte man die dann abnehmen. Im Gegensatz zu den Vor-Corona Messen mit komfortabler Hallenheizung brauchte man diesmal seinen Mantel nicht an der Garderobe abzugeben. Situationsbedingt waren wohl viele Fenster, Lüftungsklappen etc. geöffnet und es gab reichlich frische Luft in den Hallen. Vormittags war in den Hallen – wie auch das Bild zeigt – noch nicht sehr viel los. Da wir uns mittags trafen und in der recht übersichtlichen Messe bis dahin schon alles Wesentliche gesehen hatten, waren die Meisten von uns dann wieder draußen als es nachmittags deutlich voller wurde.

Das waren meine Wahrnehmungen. Aber – im Vordergrund stand, dass man sich endlich mal wieder, mit Blick auf zahllose Oldtimer/Klassiker, treffen und den Duft des einen oder andern älteren Leders schnuppern konnte. Unsere Runde hat so intensiv miteinander kommuniziert und eifrig in unser Gästebuch geschrieben, dass mir – seit ich Gebietsleiter bin – etwas bisher Einmaliges passiert ist. Ich hab´ völlig vergessen ein paar Fotos von uns zu machen.

An dem Samstagnachmittag hatte wie in jedem Jahr die Dorotheum Oldtimer-Auktion besondere Anziehungskraft. Sie ist wohl gut gelaufen; kaum ein Wagen ist stehengeblieben. Da waren auch ein wirklich top-gepflegter Bentley Arnage und ein seltener Azure mit Widebody (angeblich wurden nur 28 Stück gebaut) dabei. Naja – Letzterer ist hinsichtlich seiner optischen Erscheinung doch recht gewöhnungsbedürftig (höflich formuliert).

Zur weiteren Information folgt hier die abschließende Pressemitteilung der Messeleitung:

„Rund 20.000 Besucher folgten dem Aufruf der Messe, gemeinsam das rostigste Hobby der Welt zu zelebrieren und sich mit Gleichgesinnten auszutauschen. Besucherzahlen, die dank 3G-Regelung an Vor-Corona-Zeiten erinnern. *„Heuer war es unsere zweite Classic Expo unter besonderen Umständen. Wir hatten also bereits Erfahrung im Gepäck, was das organisatorische Handling und auch das umfassende Sicherheitskonzept betrifft. Dank der großartigen Disziplin unserer Besucher hinsichtlich des 3G-Checks, sowie im Zusammenspiel aller beteiligten Kollegen, dürfen wir auf ein äußerst erfolgreiches Messewochenende zurückblicken.“* freut sich Geschäftsführer DI (FH) Alexander Kribus, MBA.

Immer perfekt gekleidet

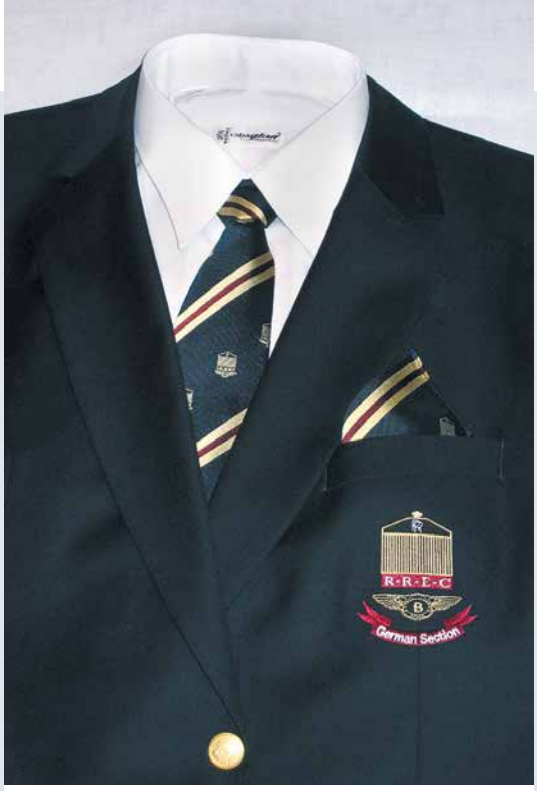
Das RREC German Section Clubjacket

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.

Ein- und mehrspurige Sonderschauen

Neben den vielen Händler- und Privatfahrzeugen, konnten sich die Besucher zusätzlich von gleich zwei Sonderschauen begeistern lassen. Bei 75 Jahre Vespa, stand das zweirädrige italienische Kultfahrzeug im Mittelpunkt, während 60 Jahre Jaguar E-Type die schnelle Design-Ikone aus den Sechzigern huldigte. Die Sonderschauen wurden in Kooperation mit dem Vespa Club Austria und dem Jaguarclub Austria realisiert. *„Die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Clubs und Vereinen hat einen großen Stellenwert für uns. Sie sind ein wichtiger Bestandteil der Branche und diejenigen, die die Szene mit am Leben erhalten."* äußert sich Classic Expo Gründer Hermann Schwarz.

Dorotheum Auktion als Kassenschlager

Abermals kann das Dorotheum mit einer Verkaufsquote jenseits der 90% und einer bisherigen Rekorddauer von zweieinhalb Stunden, über die regulären Messe-Öffnungszeiten hinaus, von einem vollen Erfolg berichten. Rund 72 der 76 angebotenen klassischen Fahrzeuge, darunter auch zwei Traktoren und zwei Rennwagen, wechselten bei der Auktion den Besitzer. Einen fulminanten Bieterauftakt bot gleich der zu Beginn angebotene Steyr Fiat 1100 M (1957), der mit € 18.500,- den angesetzten Schätzpreis um 50% überbot. Star der Versteigerung war ein Lamborghini Countach LP400 S (1979), der für € 460.000 an einen österreichischen Bieter ging.

Aussteller stellen Classic Expo einwandfreies Pickerl aus

Hört man sich in den Ausstellerreihen um, fällt vor allem die große Freude über den realisierbaren Messeauftritt auf der Classic Expo auf, die heuer europaweit als eine der wenigen Oldtimermessen überhaupt stattfindet. Die Freude dürfte Aussteller wie Besucher gleichermaßen betreffen; die Erfolgsquote spricht für sich. Jan Altena, Inhaber Altena Classic Service: *„Wir sind aufgrund bekannter Umstände ohne große Erwartungen angereist. Dann hatten wir am Freitag schon einen erfolgreichen Messeauftakt mit dem Verkauf von zwei Fahrzeugen. Insgesamt haben wir 4 Oldtimer an den Mann gebracht und sind sehr zufrieden."* Auch Robert Schatteiner, Inhaber Car Loft Fahrzeughandel GmbH weiß Gutes zu berichten: *„Wir sind überaus froh, dass die Classic Expo ohne große Einschränkungen stattfinden kann und freuen uns über ein erfolgreiches Messewochenende. Man merkt wie wichtig der persönliche Kontakt und die Mimik in Kundengesprächen ist."* Thomas Franz, Inhaber Autosalon Isartal, der heuer bereits zum zwölften Mal dabei ist, berichtet heuer sogar vom persönlichen Rekordjahr auf der Classic Expo. Einigkeit herrscht auch über die perfekte Organisation, Freundlichkeit und Flexibilität in Salzburg. Unisono ist auch der Tenor in Bezug auf das Schließen vieler interessanter Kunden- und Geschäftskontakte.

Ein voller Kofferraum an schönen Erinnerungen dient als perfekter Zündfunken für die Planungen im nächsten Jahr. Die **Classic Expo** startet also in die nächste Runde von **14. bis 16. Oktober 2022**.

Schlusswort: Echt Glück gehabt – kann man der Veranstaltung im Nachhinein attestieren. Aufgrund der Salzburger Infektionszahlen gab´s schon am Tag nach der Messe wieder massive Einschränkungen und FFP2-Maskenpflicht in vielen Bereichen. Da wären sicherlich keine 20.000 Besucher gekommen und wir vom RREC hätten´s uns wohl auch überlegt.

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

Auch draußen hat´s mit dem Abstand funktioniert – nur dann nicht, wenn man mittags an viel zu wenigen Tischen mit Bier, Würschtl & Co beisammen stand.

Rolls-Royce Ghost II Black Badge

Auf der Startbahn nachts um halb eins

Über den Ghost der zweiten Generation haben wir uns an dieser Stelle schon einmal ausgelassen. Die Themen Opulenz, Luxus und Lifestyle sollen im New Ghost auf eine neue Stufe erhoben werden. Weg vom ewigen Drang nach weiter, höher, exklusiver, hin zu Reduktion oder wie Rolls-Royce es ausdrückte: Post Opulenz.

Und das Thema Black Badge kennen wir ebenfalls. 2017 in Berlin und später dann in diesem Magazin, Ausgabe 2/2017. Die Black Night. Mit Wraith und Phantom. Als Black Badge Bande.

Und jetzt den nagelneuen Geist aus Goodwood. In der zweiten Auflage. Ein Flughafen nördlich von London. Ein Hangar, in dem ein matt lackierter Heli Spalier steht und uns zusieht, wie wir gleich fünf Black Badge Ghost umrunden. Alle sehr, sehr dunkel, fast düster und ganz sicher sehr fotogen. Vor allem, wenn man die Linse auf die Details richtet.

45 Kilo Lack werden zerstäubt, aufgetragen auf eine weiße Karosserie, dann ab in den Ofen. Einbrennen, als Grundlage für Klarlack, der in zwei Schichten folgt und dann, das Finale. Polieren, per Hand. Stundenlang, tagelang. Bis es passt und so aufreizend glänzt, als hätte man den Ghost in ein Wellnesshotel der obersten Kategorie für eine Woche eingesperrt. Plus Coachline, die immer dann ganz besonders wirkt, wenn sie diesen feinen Tick heller ist, als der Rest der Karosserie.

Bevor wir einsteigen, noch einen Blick auf die Räder werfen. Handgeschmiedete Felgen, 21 Zoll, aus Kohlenstoff. 22 Lagen, einmal gefaltet, also 44 Lagen. Die Bremssättel in Kontrastfarbe, korrespondierend mit dem Leder im Innenraum. Auf dass der Zuschauer sich die Augen reibe und merke, dass er es hier mit einem sehr besonderen Geist zu tun hat. Die Dame ganz weit vorn darf und kann man nicht übersehen. Die Lady in Black schimmert, glänzt nicht. Das Markenlogo, mit Elektrolyt versehen und natürlich von Hand poliert. Beides wirklich anders, als beim Serien-Ghost. Special, very special.

Das Interieur, das Cockpit, der komplette Innenraum ist zunächst in der gewohnten Aufteilung und Möblierung zu sehen. Der Co-Pilot schaut auf die Gallery, in die, wenn nichts anderes gewünscht wird, mit dem Zeichen für Unendlichkeit versehen. Plus einem Sternenhimmel, der dann in seiner kompletten Pracht über uns erstrahlt. Plus Kometen, die den Himmel durchkreuzen. Gedanken an Raumschiffe werden wieder einmal geweckt. Captain Kirk im Ghost, das wäre eine Idee.

Der Ghost rollt aus dem Hangar, zum Abflug bereit. Die Start-Landebahn ist befeuert. Es ist stockfinster, die Markierungen leuchten grün und rot. Mitten auf der Bahn ein paar Pylonen. Suizidale Plastikhütchen. Und dann ist da der Knopf mit der Aufschrift „Low". Man drückt dem Wahlhebel am Volant quasi auf den Kopf und der Ghost ändert seine Laune. Kürzere Schaltzeiten, die 900 Newtonmeter stehen dann schon ab 1.600 Touren zur Verfügung und das Bremspedal ist um ein paar Sektoren sensibler. Und dann ist da noch die Abgasanlage, die ist für diesen besonderen „Low"-Moment eindeutig auf Sport getrimmt. Und während wir die Zahl der überfahrenen Pylonen auf ein Minimum reduzieren, zeigt sich dieser sehr edle Ghost von seiner sehr jugendlichen Seite. Das Volant ist in beiden Händen gut aufgehoben, die Limousine verdient sich gerade das Sportabzeichen und wir überlegen, wie sich dieser Brite auf der Fahrt nach London anfühlen wird.

Die M11 ist unser Asphaltweg nach London. Es regnet und die Lady vorn schimmert fast ein wenig zu sehr. Man möchte ihr einen Regenmantel über die Schultern legen. 100 km/h liegen an und die Ruhe im Wagen wird dank einer exzellenten Soundanlage sehr angenehm übertönt. Dieser Ghost transportiert uns in aller Seelenruhe von A nach B. Und die 600 PS werden heute sicher nicht mehr gebraucht. In London dann die Probe des Navigationssystems. Unser Hotel, das Mandrake taucht auf. Leute hängen die erste Weihnachtsbeleuchtung über die Strassen, der Ghost spuckt uns aus, verschwindet und hinterläßt einen Eindruck.

Das Thema Black Badge übernimmt in der Erinnerung die Hauptrolle. Dieses besondere Schwarz, die Kontraste und die fast schon übertriebene Auswahl an Farben und Stoffen ist schon beeindruckend. Und noch cooler ist der Look dieser Limousine. Das leise Schimmern der Karosserie, die 600 PS, deren Kraft einerseits dezent auftritt und die doch immer im Hintergrund bleibt, ist schon bemerkenswert. Schwarz als Außenfarbe, eine Message an die da draussen, ist nicht immer mit positiven Gedanken und Assoziationen verbunden. Bei Rolls-Royce verschwinden diese Bilder im Kopf. Das Black-Badge Schwarz ist anders.

Text: Ralf Bernert
Fotos: Rolls-Royce Motorcars

GHOST

Rolls-Royce Ghost II Black Badge

DIE TECHNISCHEN DATEN:

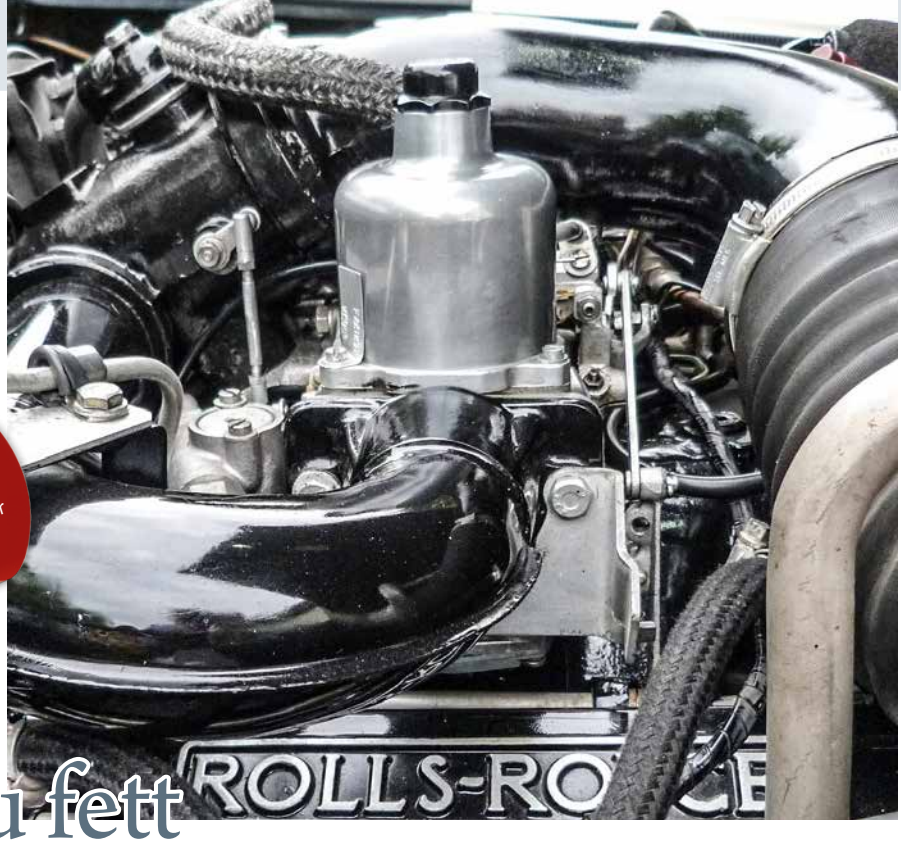
Rolls-Royce Ghost II Black Badge
Motor: V12 BiTurbo
Hubraum: 6.749 ccm
Leistung: 441 kW / 600 PS
bei 5.000 U/min
Drehmoment: 900 Nm
bei 1.700 bis 4.250 U/min

Antrieb: Allrad
Getriebe: 8-Stufen-Automatik
Leergewicht: 2.490 kg

Fahrleistungen und Verbrauch:
0–100 km/h: 4,7 s
Top Speed: 250 km/h abgeregelt
Verbrauch kombiniert:
15,80 bis 16,00 l/100 km
CO_2 kombiniert: 359 g/km

Preis in Deutschland ab:
335.430,- Euro

Dr. Volkmar
Kunde



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

Nicht zu fett und nicht zu mager, Gemisch, Verbrennung und SU-Vergaser

Für den Technik-interessierten Leser möchte ich in diesem Artikel ein wenig die Grundlagen der Verbrennung im Zylinder und der Gemisch-Aufbereitung in den SU-Vergasern erläutern. Auch die Schadstoffe im Abgas sollen thematisiert werden. Ich versuche dies auf möglichst einfache Weise darzustellen, damit für jedermann die komplexen Vorgänge und Zusammenhänge, die bei unterschiedlichen Leistungsanforderungen nötig sind, verständlich werden und ich hoffe somit zur Bereicherung unseres Wissens über die Technik unserer herrlichen Fahrzeuge beitragen zu können.

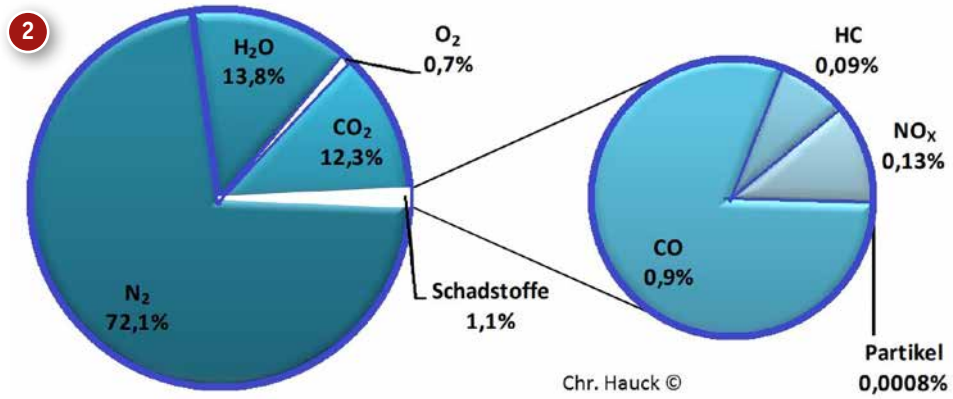
`cow horn` mit zwei SU-HIF7-Vergaser

In den glorreichen Anfangsjahren von Rolls-Royce war es üblich, dass die wichtigsten Komponenten des Chassis, Motor, Getriebe, Lenkung, Bremsen, Fahrwerk, Stoßdämpfer, Elektrik und Vergaser von Rolls-Royce selbst produziert wurden. Dafür wurde aber die gesamte Karosserie bei externen Coachbildern angefertigt. Nach dem Krieg kam der Wandel, immer mehr Komponenten wurden von namhaften Firmen eingekauft, aber spätestens ab dem Silver Shadow, gehörte dafür die Produktion der Karosserie ganz zu Rolls-Royce.

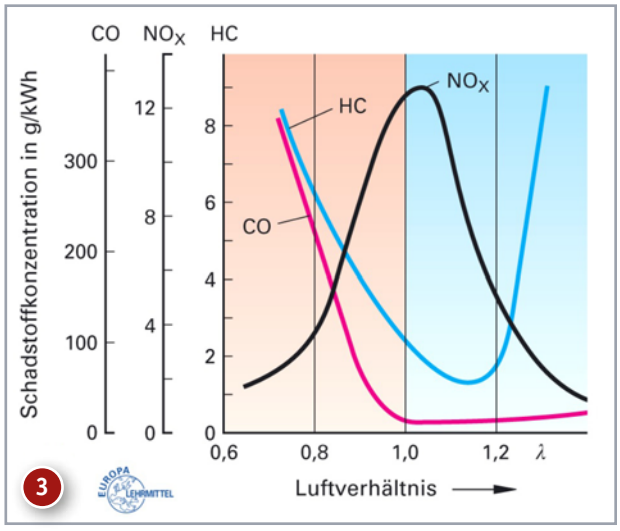
Seit den Bentley Modellen der 30´Jahre, dann mit dem Mark VI, dem Silver Cloud und dem späten Silver Wraith ist das Erscheinungsbild der Motoren mit den Töpfen der SU-Vergaser verbunden. Insbesondere die Position der SUs mit dem gebogenen `cow horn` on Top des legendären V8-Motors ist eine beeindruckende Erscheinung und prägte 30 Jahre den Motorraum (Abb. 1) vom Cloud II 1959 bis zur endgültigen Einführung der Benzineinspritzung 1986. So sind die SU-Vergaser mit Rolls-Royce fest verbunden.

Zunächst aber das Thema Verbrennung: Benzin ist ein Gemisch aus vielen verschiedenen Kohlenwasserstoff-Verbindungen, das bei einer vollständigen Verbrennung mit Sauerstoff (O_2) als Endprodukt nur CO_2 (Kohlendioxid) und H_2O (Wasser) erzeugt und dabei eine Menge Energie zum Antrieb unserer Fahrzeuge freisetzt. Die Entzündungstemperatur beträgt 220°C und aus 1 Liter Benzin werden 2,23 kg Kohlendioxid. Diese Daten gelten aber nur dann, wenn eine ‚ideale' Verbrennung stattfindet, also wirklich jedes Benzinmolekül 100% vollständig mit O_2 oxidiert wird, und gleichzeitig auch kein O_2-Molekül für andere Reaktionen, z. B. zur Stickoxid-Bildung, übrigbleibt. Dieses exakte Verhältnis von Benzin-Molekülen zu O_2-Molekülen nennt man stöchiometrisch und ist theoretisch erreicht bei ca. 14,7 kg Luft (ca. 11369 Liter) zu 1 kg Benzin (ca. 1,33 Liter). So ein Luft-Benzin-Gemisch bezeichnet man mit Lambda (λ) = 1. Aber selbst, wenn es gelänge, genau dieses Benzin-Luft-Verhältnis im Vergaser (oder mit Einspritzung) herzustellen, wird dennoch keine ideale/100%ige Verbrennung erreicht. Denn dazu müsste das Gemisch so extrem homogen gemischt sein, dass genau neben jedem Benzin Molekül (die auch noch aus unterschiedlichen Kohlenwasserstoff-Verbindungen bestehen) die exakt richtige, dazu passende Anzahl von O_2-Molekülen vorhanden ist, und auch wiederum kein O_2-Molekül übrigbleibt. Im Vergaser (und auch bei der Einspritzung) vermischen sich aber nicht zwei Gase, sondern Luft mit Mikro-Benzintröpfchen zu einem Aerosol, von denen die kleineren Tröpfchen schneller verdampfen als die großen, also niemals wirklich homogen. Auch kommt es zu Kondensation der Benzintröpfchen im Ansaugkrümmer und der Zylinderwand. Konstruktiv haben die Rolls-Royce Ingenieure den Zylinderkopf mit einer Quetsch-Fläche gestaltet, wodurch die Verwirbelung und Homogenisierung verbessert werden. Real kann eine fast vollständige Verbrennung bei leichtem Luftüberschuss (mageres Gemisch, Lambda 1,1) erreicht werden.

Es wird klar, dass es eine ideale, vollständig homogene und damit Schadstoff-freie Verbrennung nicht geben kann. Ist das Gemisch zu fett, das heißt im Verhältnis mehr Benzin im Vergleich zur Luft (Lambda < 1), dann können die Benzin-Moleküle nicht vollständig verbrennen und es bleiben Kohlenmonoxid (CO) und unverbrannte Kohlenwasserstoffe (HC = Hydrocarbon) im Abgas zurück. Benzol ist z. B. ein Krebs-erregender Vertreter der unverbrannten Kohlenwasserstoffe. Auch Ruß (kleine Kohlenstoffpartikel) kann jetzt entstehen. Ist das Gemisch zu mager (Lambda > 1), das heißt es ist im Verhältnis mehr Luft vorhanden, reagiert bei der Verbrennung der überschüssige Sauerstoff mit dem Stickstoff zu Stickoxiden (NOx). Bei gleichbleibender Zylinderfüllung bzw. Drosselklappenstellung steigt im Vergleich mit fettem Gemisch bei magerer Verbrennung die Temperatur zunächst an, da die Verbrennung vollständiger ist, und dies fördert die Temperatur-abhängige Entstehung von NOx zusätzlich. Wird das Gemisch noch magerer, kommt es zu immer mehr Unterbrechungen und Aussetzern der Flammenfront, die Verbrennung wir unvollständig und die HC-Bildung steigt wieder, und wegen der nun wieder kälteren Verbrennung nimmt die NOx Bildung wieder ab. Das CO_2 als chemisch reines Abbauprodukt, ist bei dem Prozess nicht zu vermeiden, oder nur durch Senkung des Benzinverbrauches. Es ist für den Menschen zwar unschädlich und daher wird es auch nicht zu den eigentlichen Schadstoffen gerechnet, aber leider ist CO_2 verantwortlich für den Klimawandel (Abb. 2).



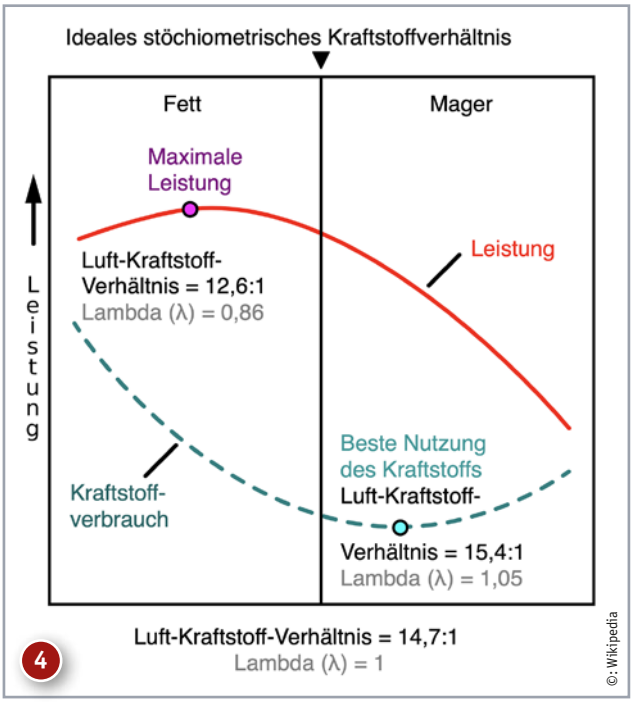
Zusammensetzung der Abgase von Otto-Motoren.



Schadstoffe und Gemisch-Verhältnis

Die Geschwindigkeit der Flammenfront nimmt zu mit höherer Verdichtung bzw. Verbrennungsdruck, also bei besserer Füllung bei weit geöffneter Drosselklappe. Hoher Verbrennungsdruck fördert die Klopfneigung. Die Verbrennungstemperatur (die Flammenfront hat ca. 2000°C) ist weniger als der Verbrennungsdruck für die Geschwindigkeit der Flammenfront verantwortlich. Hohe Temperaturen entstehen eher bei magerem Gemisch, u. a. weil das Verdampfen des unverbrannten Benzins nicht zur Senkung der Verbrennungstemperatur beiträgt. Hohe Verbrennungstemperaturen begünstigen die NOx-Bildung. Bei magerem Gemisch ist zwar die Verbrennungstemperatur hoch, aber wegen des relativ niedrigen Verbrennungsdruckes die Flammenfront langsamer. Nachdem das Gemisch entzündet ist, breitet sich die Flammenfront mit ca. 20m/s aus, und erreicht das Ende des Brennraums in ca. 4 cm Entfernung von der Zündkerze in 2 ms. Je langsamer die Flammenfront, desto früher muss der Zündzeitpunkt liegen. Daher die zusätzliche „Früh"-Verstellung über die Unterdruck-Dose im Teillastbereich.

Das eigentliche Ziel der Abgasreinigung, und auch der optimierten Gemisch-Herstellung in den Vergasern, ist die Vermeidung der Schadstoffe CO, HC und NOx. Das Diagramm der Abbildung 3 zeigt den Zusammenhang der jeweiligen Schadstoff-Konzentration in Abhängigkeit vom Gemisch-Verhältnis. Demnach liegen bei leicht magerem Gemisch mit Lambda 1,1 die günstigsten Verhältnisse vor (wenig HC und CO, wieder abnehmende NOx, wenig Verbrauch), so dass für den Teillastbereich im Dauerbetrieb eine Gemisch-Abschwächung angestrebt wird. Ferner muss aber auch das Diagramm der Abbildung 4 berücksichtigt werden, dass die Motorleistung in Abhängigkeit vom Gemisch zeigt. Wiederum bei



Zusammenhang von Gemisch, Verbrauch und Leistung

leicht abgemagertem Gemisch (Lambda 1,05) ist der Verbrauch am niedrigsten. Die Leistung nimmt zwar ab, dies kann im Teillastbereich aber gut toleriert werden. Muss der Motor aber volle Leistung abgeben, sollte das Gemisch fetter werden, Lambda 0,86. Natürlich steigt dann auch der Verbrauch und eben auch die Schadstoffe merklich an.

So gibt es unterschiedliche Anforderungen an den Motor, die eine entsprechende Anpassung der Gemisch-Bereitung an die jeweiligen Bedingungen erfordern, z. B. Kaltstart, Leerlauf, Teillast oder Beschleunigen bzw. Volllast.

Beim Kaltstart ist die Dispersion des Benzins und dessen Dampf-Bildung noch gering, das Gemisch enthält relativ dicke, große Benzintröpfchen, welche dann noch an den kalten Wänden von Vergaser, Ansaugkrümmer und Zylindern kondensieren, die Umdrehung ist beim Start sehr langsam und erzeugt nur wenig Sog im Vergaser und damit schlechte Aerosolbildung. Darum muss das Gemisch bei Kaltstart deutlich zu fett sein. Dies wird durch die Choke-Klappe erreicht. Diese muss vor dem Starten durch Betätigen des Gaspedals in die Ausgangsstellung gebracht werden. Beim Starten ist die Choke-Klappe fast ganz geschlossen, wodurch im Vergaser trotz sehr niedriger Start-Drehzahl ein starker Unterdruck erzeugt wird, der viel Benzin ansaugt. Vermittels einer sich erwärmenden Bimetall-Feder öffnet die Choke-Klappe langsam automatisch wieder mit steigender Temperatur im Abgaskrümmer.

Höchste Leistung wird benötigt beim Beschleunigen, Bergauffahren, und beim wohl eher seltenen Vollgas-Fahren. Die Drosselklappe wird weit geöffnet und die Füllung der Zylinder mit Gemisch ist sehr gut. Denn gerade beim Beschleunigen sind die Drehzahlen noch relativ niedrig, was genug Zeit für eine gute Füllung lässt. Optimaler Einlass-Krümmer, große Einlass-Ventile mit großem Hub verbessern die Füllung, die sogenannten Ladewechselverluste werden vermindert.

Bei Turbo-Aufladung steigert sich die Füllung natürlich noch mal erheblich, entsprechend dann auch der starke Leistungszuwachs. Nun sind die Zylinder gut mit Luft und Benzin gefüllt bei voller Verdichtung, und die Verbrennung unter hohem Druck hat eine kräftigere Druckentwicklung (erhöhte Klopfgefahr) und damit mehr Leistung und volles Drehmoment zur Folge. Wäre das Gemisch nun aber mager, könnte nicht der gesamte Sauerstoff, von dem es ja nun im Zylinder reichlich gibt, genutzt werden. Besteht jetzt aber ein Benzin-Überschuss, fettes Gemisch (Lambda 0,86), kann der komplette Sauerstoff für eine kräftige Verbrennung genutzt werden, und das überschüssige Benzin verdampft und senkt durch die Verdunstungsenergie die Verbrennungstemperatur sogar noch etwas. Klar die Schadstoffe nehmen zu. Die zusätzlich zugeführte Benzinmenge ist größer als der Leistungszuwachs, so dass die Effizienz der Benzinausnutzung deutlich abnimmt. Aber warum ist die Leistung bei etwas fetterem Gemisch eigentlich höher? Das liegt daran, dass der Verbrennungsdruck höher ist. Und das kommt genau genommen daher: Die Anzahl der entstandenen Moleküle von CO_2 und H_2O (bei vollständiger Verbrennung) ist geringer, als wenn CO_2, H_2O, CO und O (bei fettem Gemisch) entstehen, und der Druck in einem Gas hängt von der Anzahl der Moleküle ab.

Genau andersherum verhält es sich im Teillast-Bereich, z. B. gemächliches Fahren auf der Landstraße oder Autobahn, wo nur wenig Leistung erforderlich ist. Das Gaspedal braucht nur wenig runter gedrückt zu werden, die Drosselklappe ist nur leicht geöffnet. Dennoch ist die Motordrehzahl vergleichsweise hoch. Hohe Leistung ist nicht von Nöten. Die Luftmenge in den Zylindern liegt weit unter dem Nenn-Hubraum, insbesondere deshalb auch der günstige Verbrauch. Es herrscht eher geringere Verdichtung. Die Flammenfront ist daher etwas langsamer und eine geringe zusätzliche Verstellung Richtung Frühzündung erforderlich. Jetzt macht es Sinn das Gemisch abzumagern (Lambda 1,1), so dass gerade noch genug Benzin im Brennraum zu Verfügung steht, um eine vollständig ablaufende Verbrennung zu ermöglichen. Der Benzin-Verbrauch und die Schadstoff-Entstehung sinken. Unter den Bedingungen die technisch erreicht werden können, ist nun eine fast optimale Verbrennung möglich. Denn das niemals 100%ig homogene Gemisch kann durch den leichten Sauerstoff-Überschuss dennoch fast optimal verbrennen. Der überschüssige Sauerstoff sucht sich aber den Stickstoff als Ersatzpartner und es entstehen vermehrt Stickoxide (NOx).

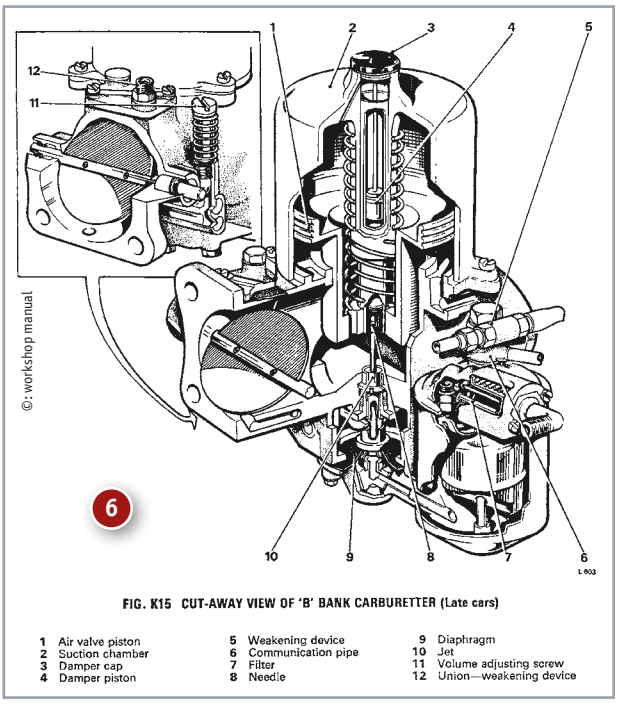
Würde das Gemisch noch magerer, käme es zum Abreißen der Flammenfront, weil das wenige Benzin keine gleichmäßige Verbrennung mehr sicherstellen kann und es kommt zur Zunahme der unverbrannten Kohlenwasserstoffe (HCs), ferner zu unrundem Motorlauf, zu sinkender Verbrennungstemperatur und weniger Stickoxiden, denn die brauchen über 2000°C zur Entstehung.

Unschön im Teillastbereich mit magerem Betrieb ist also vor allem die Bildung von Stickoxiden. Hiergegen hilft die Abgasrückführung (Abb. 5, EGR, exhaust gas recirculation). Dabei wird ein Teil des Abgases aus dem Auspuff in den Einlasskrümmer eingeleitet. Die Gemisch-Aufbereitung im Vergaser ist davon eigentlich nicht betroffen, die Menge des angesaugten Luft-Benzin-Gemisch nimmt aber etwas ab (bedeutet sogar noch weniger Verbrauch), denn bei unveränderter Drosselklappenstellung wird der Ansaug-Unterdruck etwas verringert.

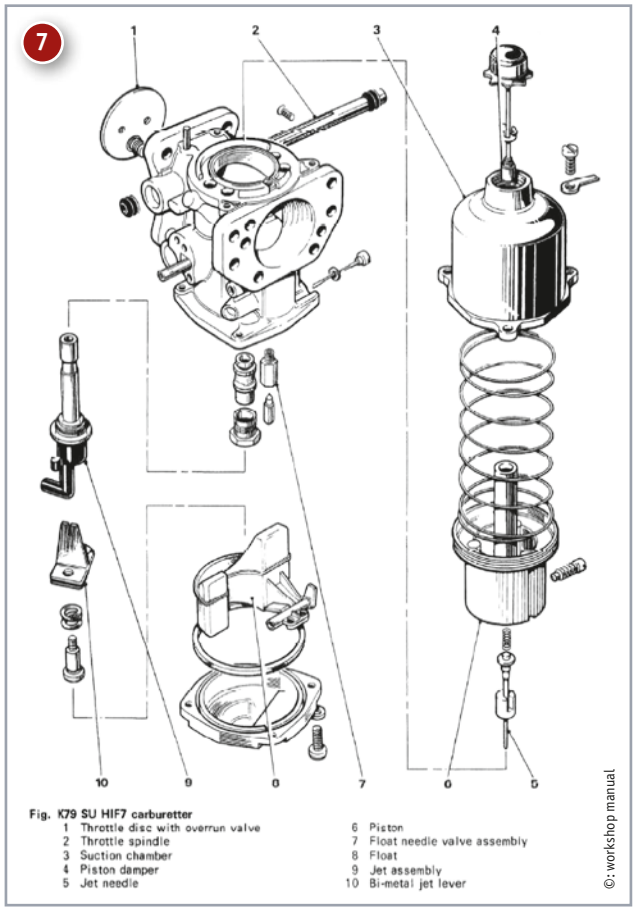
Abgasrückführventil, EGR

Die Drossel-Wirkung der Klappe auf den Motor wird durch die Abgasrückführung vermindert, denn die Füllung erfolgt jetzt zusätzlich mit Abgasluft, die Ladungswechselverluste werden reduziert. In der Brennkammer bewirkt das Abgas, das viel CO_2 und wenig Sauerstoff enthält, dass vor allem die Verbrennungstemperatur sinkt. Denn das Abgas trägt nicht zur Verbrennung bei, wird aber auch erneut auf Verbrennungstemperatur aufgeheizt und entzieht so der Verbrennung etwas Temperatur. Etwas zusätzliche Frühzündung ist bei Abgasrückführung wegen der niedrigeren Temperaturen daher auch erforderlich. Insgesamt entstehen weniger Stickoxide, der Verbrauch sinkt. Aber auch die Leistung sinkt, in diesem Betriebszustand aber nicht so wichtig.

Hierzu folgendes aufschlussreiches Rechenbeispiel: Auf meiner Rückfahrt von dem tollen Herbsttreffen in Friedewald habe ich auf der 259 km langen Strecke bei recht konstant 110 km/h etwa 19,2 Liter Benzin pro 100 km verbraucht, also insgesamt ca. 50 Liter, entsprechend 37,5 kg Benzin. Zweieinhalb Stunden Fahrtzeit und etwa 2500 Umdrehungen pro Minute mit 6,75 Liter Hubraum würden 1,27 Million Liter Gemisch-Durchsatz ergeben (6,75L x 1250 Nockenwellenumdrehungen x 60min x 2,5h = 1.265.625 Liter). Bei stöchiometrischer Verbrennung (1,33 Liter Benzin auf 11.369 Liter Luft) und stets vollständiger Zylinderfüllung entspräche das ca. 150 Liter Benzin. Im gefahrenen Teillast-Bereich erfolgt eine Abmagerung auf Lamba = ca. 1,1, also um 10 %. Dies



SU-HD8 im Shadow I

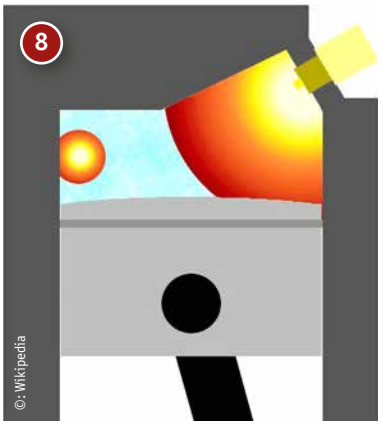


SU-HIF7 im Shadow II

entspräche noch immer 135 Liter und nicht 50. Also kann nur die Füllung der Zylinder pro Umdrehung entsprechend geringer sein. Infolge der Drosselklappenstellung in diesem Teillast-Bereich gehen demnach nur ca. 2,5 Liter Gemisch statt 6,75 Liter pro Nockenwellenumdrehung durch den Motor.

Bevor wir nun dazu kommen, wie der SU-Vergaser die beschriebenen Anforderungen erfüllen kann, noch ein paar Erläuterungen zum Zündzeitpunkt und zum Klopfen. Läuft ein Motor mit 1500 U/min, dreht sich die Kurbelwelle in 2 Millisekunden um 19 Grad weiter. So muss die Zündung entsprechend vor dem oberen Totpunkt erfolgen, damit die Kraft zum optimalen Zeitpunkt entsteht, um den Kolben nach unten zu drücken.

Logischerweise muss die Frühzündung Drehzahlabhängig sein, im Leerlauf so ca. 5–8° betragen. Sobald die Verbrennung einsetzt, steigt der Druck in der Kammer und die Temperatur. Der Druckanstieg in der gesamten Kammer ist aber schneller als die Flammenfront selbst und es kann in entfernteren Bereichen der Brennkammer zu Selbstzündungen kommen, die man als Klopfen bezeichnet und die dem Motor schaden können (Abb. 8, dies ist zumindest die meist verbreitet Meinung zum Klopfen).

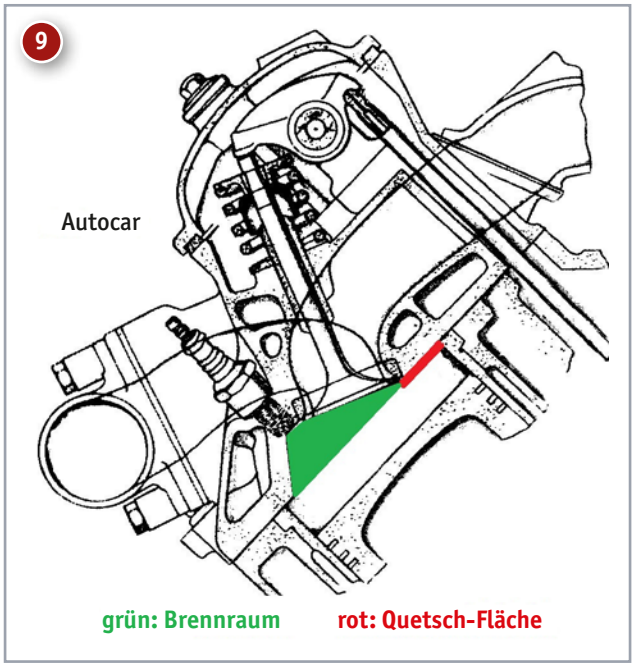


So entsteht Klopfen

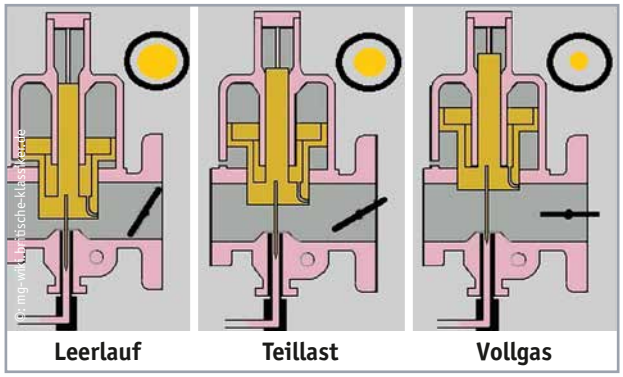
Ist der Zündzeitpunkt etwas später und der Kolben bewegt sich schon abwärts, dann bildet sich deutlich weniger Druck und Klopfen tritt nicht auf, die Leistung nimmt aber auch ab. Einfaches Mittel bei schlechter Benzinqualität Klopfen zu verhindern ist also, den Zündzeitpunkt auf später einzustellen. Niedrige Oktanzahl bedeutet, dass infolge der chemischen Zusammensetzung des Benzins die Neigung zu klopfender Entzündung zunimmt. Hohe Verdichtung steigert durch den hohen Druck die Klopfneigung. Zur Klopffestigkeit trägt auch die konstruktive Gestaltung des Brennraumes bei mit kompakter Kammer, zentral liegender Zündkerze, ausreichenden Quetschbereichen und nicht zu hoher Verdichtung. All dies wurde bei dem V8-Motor berücksichtigt (Abb. 9). Durch die Quetsch-Fläche entsteht bei der Aufwärtsbewegung des Kolbens eine Verwirbelung in der Brennkammer mit homogenerer Durchmischung.

Wie funktioniert nun der SU-Vergaser und bewältigt die unterschiedlichen Gemisch-Anforderungen? Schon im Jahre 1906 bekam Herbert Skinner ein Patent auf das Prinzip des Gleichdruckvergasers. 1910 wurde die Firma Skinner's Union „S. U. Company Limited" gegründet. Nach dem ersten Weltkrieg ging die Firma an Morris., später an British Leyland und schließlich landeten die Rechte bei Burlen Fuel Systems Limited.

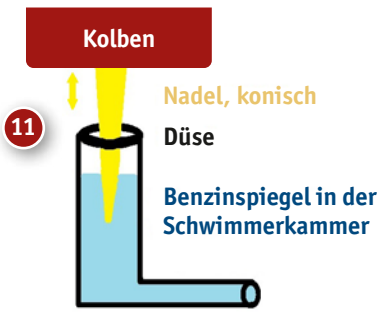
Die Mischung der angesaugten Luft mit dem aus einer Düse austretenden Benzin findet in dem sich verengenden Rohrquerschnitt des Vergasers statt. Durch die Verengung steigt die Geschwindigkeit der Luft, es entsteht ein Unterdruck, der das Benzin ansaugt (Venturi Effekt). Das besondere an den SU-Vergasern ist, dass der verengende Durchlass durch einen Kolben gebildet wird, der beweglich ist und den Durchlass-Querschnitt vergrößern und verkleinern kann. Der Unterdruck vom Ansaugkrümmer hebt proportional zur Stellung der Drosselklappe den Kolben solange an, bis ober- und unterhalb des Kolbens gleicher Druck herrscht. Dadurch ist der Unterdruck im Bereich der Gemischbildung immer gleich, die durchgelassene Luftmenge dagegen ist mal viel und mal wenig, je nach Drosselklappenstellung und Kolbenhöhe (Abb. 10). An dem Kolben ist die konisch geschliffene Nadel befestigt, hebt und senkt sich entsprechend in der Benzindüse, und gibt dadurch einen unterschiedlich großen Querschnitt der Düse frei. So passt sich die angesaugte Benzinmenge der Luftmenge genau an (Abb. 11).



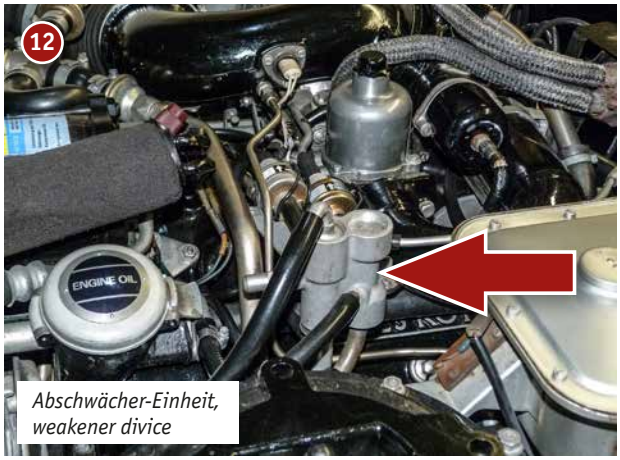
Brennraum des V8-Motors ab Silver Shadow



Prinzip des Gleichdruckvergasers, Stellung von Drosselklappe und Kolben



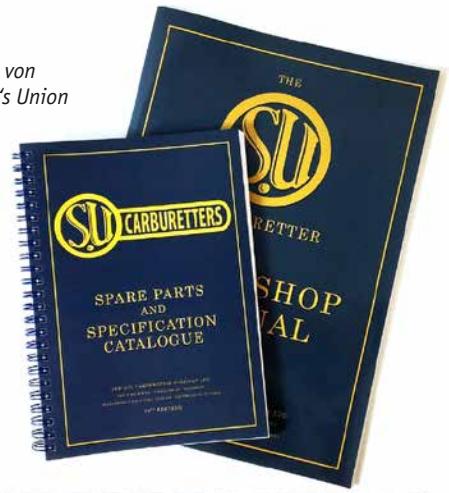
Prinzip der konischen Nadel in der Düse



12 Abschwächer-Einheit, weakener divice

13 Bei eingetauchtem Dämpfer darf das Öl nicht überlaufen

14 Plakette Vergaser-Typ



15 Katalog von Skinner's Union

SU Catalogue and Workshop Manual
von: sucarb.co.uk

Das Grundprinzip des Gleichdruckvergasers kommt ohne zusätzliche Leerlaufbohrung aus. Im Leerlauf hebt sich der Kolben nur minimal und das Gemisch-Verhältnis wird durch die Höhe der Düse bestimmt, die über die Gemisch-Regulierschraube eingestellt werden kann, im Leerlauf leicht in Richtung fett.

Im Teillastbereich ist dann der konische Schliff der Nadel für das Gemisch-Verhältnis bestimmend, also leicht mager. Zusätzlich ist aber auch noch eine Gemisch-Abschwächer-Einheit (Abb. 12, weakener divice) verbaut. Unterdruck, aus dem Bereich der Drosselklappe entnommen, wird dabei genutzt, um in der Schwimmerkammer bei Teillast einen leichten Unterdruck (ca. 2 inch Wassersäule) zu erzeugen, so dass weniger Benzin angesaugt wird. Bei Volllast lässt die dünne Nadelspitze nun wieder fetteres Gemisch zu. Beim Kickdown, wenn volle Leistung benötigt wird, wird die Abschwächer-Einheit deaktiviert. Im Moment des Beschleunigens aus dem Teillastbereich heraus muss das Gemisch kurz angereichert werden. Dies wird vermittelt durch eine leicht verzögerte Reaktion des Kolbens, weil dessen Bewegung durch den Dämpfer gebremst wird. Kurzfristig besteht größerer Unterdruck, der fetteres Gemisch ansaugt, bis der Kolben die Ausgleichsbewegung vollzogen hat. Für das Dämpferöl wird SAE 20 empfohlen (Abb. 13). Der Durchmesser der Nadel und ihr spezieller Schliff, das Gewicht und die Rückstellfeder des Kolbens, die Größe der Düse, das Benzinniveau in der Schwimmerkammer, das weakener device müssen exakt aufeinander und auf den Motor abgestimmt sein.

Bei Auslieferung wurde an jeden Vergaser eine kleine Plakette angebracht, auf der die Typ-Nummer eingraviert ist (Abb. 14). Es gibt dazu einen Katalog von Skinner's Union, in denen zu jedem Vergaser Typ alle passenden Teile mit entsprechenden Nummern aufgelistet sind (Abb. 15). Bei der Bezeichnung des Vergasers ist die Zahl übrigens ein Maß für den Gesamtquerschnitt. HIF7 bedeutet 1 + **7**/8 inch (also 1,875 inch = 4,76 cm), HD8 bedeutet 1 + **8**/8 inch (also 2 inch = 5,08 cm). Der HD8 (Abb. 6) ermöglicht mehr Leistung bei Volllast, der HIF7 (Abb. 7) dagegen ermöglicht eine exaktere Mischung und bessere Abgaswerte bei Teillast.

air injection, Pumpe und Verteiler

Nun noch eine kurze Bemerkung zur Abgasnachbehandlung, zur Lufteinblasung (Abb. 16, air injection) und den Katalysatoren. Bereits Ende der 60er Jahre führte Rolls-Royce die Lufteinblasung ein. Luft wird mittels einer Keilriemen-angetriebenen Pumpe (van-type air pump von GM's Saginaw Division) in den Auslasskanal des Zylinderkopfes eingeblasen. Der so zugeführte Sauerstoff soll die unverbrannten Kohlenwasserstoffe (HC) und das Kohlenmonoxid (CO) nachverbrennen – oxydieren. 1975 kam dann für die USA-Modelle noch ein ungeregelter Katalysator dazu, der diese beiden Abgase nochmals verringern konnte. Die NOx-Anteile können so nicht vermindert werden, diese müssen chemisch reduziert, also vom Sauerstoff getrennt werden, bzw. sie müssen mittels der Abgasrückführung bei der Entstehung schon vermindert werden.

Zusammengefasst noch mal die wichtigsten Aussagen.

Leicht mageres Gemisch bedeutet:

- wenig Verbrauch,
- effiziente Benzinverwertung,
- weniger Leistung,
- niedriger Verbrennungsdruck trotz hoher Verbrennungstemperatur,
- Bildung von Stickoxiden (NOx),
- wenig Entstehung von Kohlenmonoxid (CO) und unverbrannten Kohlenwasserstoffen (HC),
- geringere Klopfneigung,
- langsamere Flammenfront und etwas mehr Frühzündung,
- optimal für den Teillastbereich.

Leicht fettes Gemisch heißt:

- mehr Verbrauch,
- mehr Leistung, aber weniger effiziente Benzinverwertung,
- mehr Schadstoffe, insbesondere Kohlenmonoxid (CO) und unverbrannte Kohlenwasserstoffen (HC), aber wenig Stickoxide (NOx),
- höherer Verbrennungsdruck, trotzdem nicht so heiß,
- höhere Klopfneigung,
- wird benötigt bei Kaltstart, Beschleunigen u. Volllast.

Reduzierung der Schadstoffe durch:

- Nachoxidierung von Kohlenmonoxid (CO) und unverbrannten Kohlenwasserstoffen (HC) durch Lufteinblasung und ungeregelten Katalysator,
- Verminderung von Stickoxiden (NOx) durch Abgasrückführung,
- Reduzierung des Verbrauchs durch Gemisch-Abschwächung im Teillastbereich.

Trotzdem der SU-Vergaser vergleichsweise simpel in Aufbau und Funktion ist, wird nach all dem Beschriebenen aber doch klar, welche Anzahl an Komponenten und welche technische Komplexität die Rolls-Royce Ingenieure zu entwickeln und zu berücksichtigen hatten, um auf der Höhe der Zeit zu bleiben. So konnten sie seinerzeit die strengen Abgasvorschriften der USA erfüllen und Rolls-Royce war den europäischen Konkurrenten eine Zeit lang voraus.

Text und Fotos von Dr. Volkmar Kunde, Osnabrück
Graphiken aus dem workshop manual oder dem Internet

Meeting bei Schuttenbach Automobile in Anzing

„Sleep well“

Als ich vor rund 35 Jahren in Hamburg promoviert habe, hat sich ein älterer und typisch hanseatisch-distinguierter Herr über seine aktuelle Situation beschwert und sie als „lausige Zeiten“ bezeichnet. Wenn ich jetzt – Mitte November 2021 – täglich die Nachrichten in Radio und Fernsehen höre, dann sind mir, auch nach all den Jahren, die Formulierung und der Tonfall des alten Hamburgers präsent.

Und in solchen lausigen Zeiten – das hat wieder hervorragend auch unser Herbsttreffen gezeigt – brauchen wir Anlässe und Möglichkeiten zum Treffen und zum miteinander Reden noch viel mehr als zu den normalen Zeiten vor der Pandemie. Und so entstand die Idee, aus der Übergabe unseres Bentley Azure für die Überwinterung, ein kleines Meeting zu machen. Einige Wochen vor dem Ablauf des Saisonkennzeichens zu Ende Oktober saß ich beim Geschäftsführer von Schuttenbach, Wolfgang Deutinger, im Büro und präsentierte meine Idee. Seine Antwort kam spontan: „... und was brauchst du? Was sollen wir machen? Wie können wir dir da helfen?“

Umgehend durfte ich die Teeküche samt Schränken und Schubladen inspizieren und wusste, was ich mitbringen muss, damit das Ganze funktioniert. Und dann:

RREC-Rundmail verschickt – genügend Rückmeldungen erhalten – Plätzerl, Lebkuchen, Give-ways etc. besorgt ...

Am 29. Oktober, dem letzten Werktag an dem der Azure noch auf die Straße durfte, packte ich dann vor dem Schuttenbach-Eingang meine Utensilien – einschließlich Großmutters silbern glänzender Teekanne – aus. Nach und nach rollten einige bekannte

Beim genauen Hinsehen stellt man fest, fünf der abgebildeten Personen focusieren einen konkreten Punkt, den der Chairman g´rade an seinem RR erklärt: Ein kleiner aber sehr ärgerlicher Lackschaden!

Bentleys und Rolls Royces in den Hof des Autohauses. Man begrüßte sich herzlich – naja – eben so, wie wir es uns in den vergangenen eineinhalb Jahren angewöhnt haben bzw. haben müssen. Umso intensiver waren die Gespräche. Dann ging´s über den Hof in den großen Showroom, der wieder mal eine breite Palette von Marken und Typen präsentierte. Mehr als nur ein Mal haben Mitglieder bedauert, dass die Garagen schon jetzt zu voll sind und man nichts mehr unterbringt. Bei dem Rundgang haben wir nach und nach deutlich gespürt, dass dann, wenn keine goldenen Oktober-Sonnenstrahlen mehr da sind, es schon recht frisch wird.

Das war das Zeichen, dass ich mich von den Fachsimpelei-Grüppchen löste, um den ersten Tee aufzubrühen. Kurze Zeit später versammelten sich fast 20 Enthusiasten um den runden Marmortisch im Entreebereich des Autohauses. Statt der üblichen Oldtimer-Zeitschriften und Prospekte standen dort reichlich Teetassen sowie Zimtsterne, Lebkuchen, Spekulatius ... zum Zugreifen bereit. Nachdem Alle versorgt waren begrüßte ich und gab einen Ausblick: Club-Afternoon-Tea Ende November, Retro Classics Bavaria im Dezember, irgendetwas im neuen Jahr, Besichtigung RR-Montage in Dingolfing im Frühjahr ...

Nach mir ergriff Wolfgang Deutinger – als Hausherr – das Wort und hieß uns herzlich willkommen. Und wer dabei war, der kann´s wohl nachvollziehen: Wenn der Deutinger Wolfgang in seiner typischen ruhigen Art so etwas sagt, dann kommt das in einer ganz besonderen Weise authentisch und glaubwürdig rüber. Das trägt dazu bei, dass man sich dort wohlfühlt.

So, wie er uns begrüßt hat, hat er mich so „provoziert", dass ich ihm postwendend angekündigt habe, dass wir natürlich konsequent sein müssen und unsere vierrädrigen Schätzchen mit einem entsprechenden „Wake up"-Meeting im Frühjahr aus dem Winterquartier zurückholen müssen.

Danach wurde noch die eine oder andere Runde Tee ausgegeben und erfreulich den süßen Adventsvorboten zugesprochen. Dabei ging die vernickelte Teekanne meiner Großmutter auch von Hand zu Hand. Zu dieser Teekanne folgt hier nun noch eine kleine Anekdote, Da sie einen ähnlichen Hintergrund hat wie der Besitz unserer RRs und Bs. Diese auf Parkplätzen und in Tiefgaragen sperrigen Gefährte mit den großen Tankvolumina braucht Keiner wirklich. Doch wir haben sie nach und nach, nach längerer spezifischer Suche oder auch spontan erworben und freuen

Während draußen noch über den Lackschaden diskutiert wurde, rollte mein Azure – zur Vorbereitung auf seinen Winterschlaf – schon in die Halle.

Das passt: Bei so einem Outfit ist die Entspannung beim Tee trinken wohl garantiert. Meine Hausmischung mit 50 % Darjeeling und 50 % Earl Grey machte die Zubereitung einiger Kannen notwendig.

Auch der Hausherr muss in das Gästebuch schreiben, das seit November 2019 im Einsatz ist und seither bei jedem Event „im Süden" dabei ist.

Hausherr Wolfgang Deutinger begrüßte die Clubmitglieder in seiner für ihn so typischen ruhigen und herzlichen Art und Weise. Die bauchige, silbern-/nickelfarbige Teekanne auf dem Tisch kaufte meine Großmutter vom allerersten „neuen Geld" am Tag der Währungsreform 1948. So eine Teekanne hat man zu der Zeit genau so wenig gebraucht wie heute den ersten, zweiten oder … Rolls-Royce oder Bentley. Man erwirbt so etwas aus purer Freude. Der alten Kanne mit Oldtimer-Status gelten die nachfolgenden Zeilen eines unbekannten Autors:

Von dir mit deinen runden Nickel-Hüften,
von dir mit deiner feuchten kleinen Schnauze,
von dir mit deinen aufreizenden Düften,
von dir brauch ich es jeden Tag um vier:
Du gibst es mir:

Strömende Wärme
und ein Kribbeln bis in den großen Zeh.
Du tust mir gut
und deshalb bleibe ich dir treu.

uns meistens dran. Manchmal wird diese Freude auch durch das eine oder andere technische Probleme oder durch einen Werkstattaufenthalt getrübt. Nichtsdestotrotz hat manch einer von uns nicht nur einen sondern zwei oder mehrere in der Garage stehen.

Und so ähnlich ist die Geschichte der Teekanne. Am 20. Juni 1948 war der Tag der Währungsreform und jeder erwachsene Deutsche erhielt ein sogenanntes Kopfgeld in Höhe von 40 DM. Zeitgleich waren in den während der Inflation leeren Schaufenstern plötzlich wieder Waren zu sehen bzw. zu kaufen. Da zogen dann meine Mutter und meine Großmutter mit ihren jeweils 40 DM getrennt los. Als sie sich wieder trafen, hatte jede etwas erworben, was vor dem Krieg selbstverständlich war, aber in vielen Haushalten zerstört wurde oder verloren ging. Etwas, was man entbehrt und sich gewünscht hatte. Etwas, was aber auch nicht unbedingt notwendig war. So ein kleiner Luxus, den man eigentlich nicht braucht, während des Krieges und den kargen Nachkriegsjahren aber doch irgendwie vermisst hatte.

So packte meine Mutter ihre Neuerrungenschaft aus. Nach der Erzählung meiner Großmutter wurde ihr mit großer Begeisterung eine für 20 DM erworbene türkisblaue Teekanne mit vier dazu passenden Teeschalen aus Keramik präsentiert. Nun – meine Großmutter war beileibe nicht auf den Mund gefallen – aber da war sie dann doch sprachlos. Zunächst wollte sie ihren Einkauf gar nicht zeigen. Denn auch sie hatte rund 50 % von dem neuen Geld für etwas ausgegeben, das man nicht wirklich brauchte. Sie hatte die auf dem einen Bild sichtbare silbern glänzende, bauchige Nickel-Teekanne gekauft.

So hatte sich jede der beiden Damen einen echten Wunsch erfüllt mit etwas, das man nicht braucht, das aber bei jedem Hinsehen Freude macht.

Nachdem alle Teilnehmer der Teerunde meiner Bitte um Eintragung ins RREC-Süd-Gästebuch nachgekommen waren und irgendwann die Frage nach „Last order" verneint wurde, zeigte sich an, dass sich die Runde allmählich auflösen würde. Im Zuge der Verabschiedung gab´s dann mangels einer markenspezifischen Alternative jeweils einen VW-Käfer – entweder hellbraun aus Milch- oder dunkelbraun aus Zartbitter-Schokolade. Die waren am Tag vorher ganz frisch als Kleinserienauftrag von der Schokoladenmanufaktur Dengel hergestellt worden. Übrigens – eine Führung durch die Produktion der Firma wird uns das RREC-Chiemgau-/Voralpenwochenende am 16.–19. Juni 2022 versüßen.

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

Am Wochenende vor dem „Sleep well" entdeckte ich diese „Käfer" bei einer Führung durch die Dengel-Schokoladenmanufaktur. Spontan wurde eine Kleinserie in Auftrag gegeben, rechtzeitig fertiggestellt und als süße oder zartbittere Give-aways verteilt.

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

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

1971 – 2021

50 Jahre CORNICHE

In das Jahr 2021 fällt der 50. Jahrestag der Vorstellung von Rolls-Royce Corniche und Bentley Corniche. Damit ist ein Anlass geboten, die ‚History' des Zweitürers zu beleuchten, dessen Produktion erst Mitte der 1990er Jahre ausgelaufen ist. Das Modell war im Jahr 1971 vorgestellt worden als zweitürige Ausführung, die man sowohl als Coupé wie auch als Cabriolet ordern konnte. Über einen Zeitraum von 24 Jahren im Programm, mit letzten Auslieferungen im Jahr 1995, besetzt der Rolls-Royce Corniche in der Firmengeschichte des englischen Herstellers die Position des Modells mit der längsten Produktionsdauer.

Das war ein überraschender Erfolg für eine aus Verlegenheit geborene Lösung. Denn eigentlich waren die Planungen des englischen Herstellers darauf abgestellt, an der Spitze der Modellhierarchie einen in Zusammenarbeit mit dem italienischen Designer Pininfarina geschaffenen Zweitürer zu platzieren. Wegen der Verwerfungen, die sich aus Problemen im Flugmotorenbau von Rolls-Royce ergeben hatten, kam das Unternehmen zwecks Abwendung der Insolvenz im Frühjahr 1971 unter Zwangsverwaltung. Die zu der Zeit profitable Automobil-Abteilung entschied sich mutig „Flagge zu zeigen" mit der Vorstellung eines neuen Modells – nur wenige Wochen, nachdem die Medien weltweit über den Crash bei Rolls-Royce berichtet hatten. Mit der Bezeichnung „Corniche" wurden die von der werkseigenen Karosseriebau-Division H.J. Mulliner, Park Ward auf Basis des Rolls-Royce Silver Shadow gebauten Zweitürer zu einem eigenständigen Modell geadelt. Damit einher gingen diverse technische Änderungen, wie etwa die Anhebung der Motorleistung um 10 %, sowie Aufwertungen im Innenraum, z.B. Ausstattung mit einem Holzlenkrad von Nardi.

Rolls-Royce Corniche, Baujahr 1971 #DRX11385, Convertible von Mulliner Park Ward.

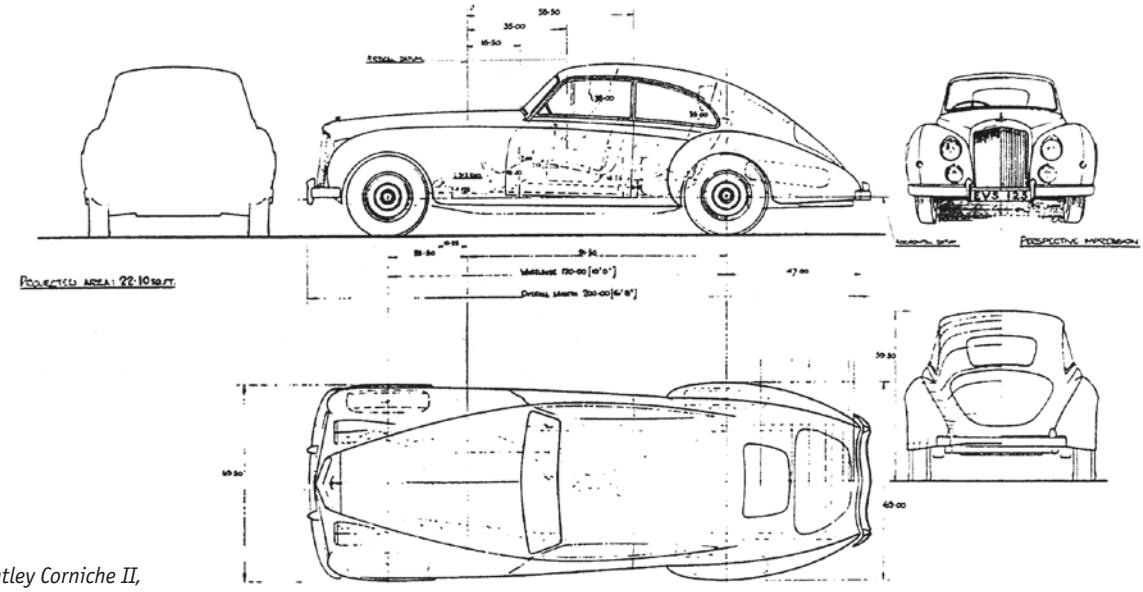
Bentley Corniche, Bj. 1939, #14BV, Streamline Saloon von Vanvooren nach Design Georges Paulin

‚Corniche' war entlehnt von gleichnamigen Küstenstraßen an der französischen Cote d'Azur. Nicht allein die Tatsache, dass sich dort ein bevorzugtes Resort der wohlhabenden Klientel fand, sprach für die Wahl dieser Bezeichnung. Auch der Umstand, dass F. Henry Royce über viele Jahre wegen seiner fragilen Gesundheit in den Wintermonaten an der Cote d'Azur gelebt hatte klang an. Aus der Konsturktionsabteilung dort, dem seiner Villa angegliederten „Le Bureau" waren signifikante technische Weichenstellungen erfolgt.

Indessen findet sich selten eine Erwähnung, dass sich in der Bezeichnung ‚Corniche' die reine Bentley-DNA ausgeprägt hatte! Dazu muß die Befassung mit Fakten erfolgen, die in Werks-Unterlagen aus der Zeit vor dem II. Weltkrieg dokumentiert sind. Man stößt auf den Namen W.A. Robotham, der eine Position im ‚Experimental Department' von Rolls-Royce bekleidete. Als für den brandneuen Rolls-Royce mit V12-Motor die Markteinführung nahte, hatte er voller Interesse notiert, dass der Vorstand für diesen außergewöhnlich aufwendig entwickelten Typ eine besonders prägnante Modell-Bezeichnung vorsehen wollte. Aber zu Robotham's Enttäuschung fiel dann die Entscheidung, den Neuen schlicht als Rolls-Royce Phantom III zu führen. Robotham ließ das Thema nicht los, klangvollere Namen zu finden und in der Folge veranlasste er für Rolls-Royce neben weiteren die Begriffe „Silver Cloud" und „Silver Dawn" zu registrieren. Weil sich zu jener Zeit auch Bentley unter den Fittichen von Rolls-Royce befand und Bentley-Automobile im Werk Seite an Seite mit Rolls-Royce gefertigt wurden, richtete Robotham sein Augenmerk auch auf für neue Modelle von Bentley passende Bezeichnungen. Seine Wahl fiel auf „Corniche" und „Cresta"; beide Bezeichnungen wurden für Bentley eingetragen.

Jeder ist vertraut mit den Modellen Rolls-Royce Silver Dawn bzw. Rolls-Royce Silver Cloud, die in der Periode nach dem II. Weltkrieg Furore machten. Aber weitgehend verborgen blieb, dass schon vor dem II. Weltkrieg ein von Robotham gewählter Name Verwendung gefunden hat für ein Automodell, einen Prototypen von Bentley. Dabei handelte es sich um den Testwagen mit Chassis-Nummer 14-B-V.

Für den hatte der französische Designer Georges Paulin eine radikal stromlinienförmig ausgelegte Karosserie entworfen. Dabei opferte er dem Bemühen um geringen Luftwiderstand sogar den traditionellen Bentley-Kühler und setzte Scheinwerfer wie auch Türklinken formschlüssig in die Karosserie ein. Der Aufbau entstand beim französischen Karosseriebau-Betrieb Vanvooren in Paris (wenngleich gelegentlich Konfusion verursacht, dass eine frühere Kreation von Paulin beim Karosseriebauer Pourtout gefertigt worden war). Im Juni 1939 war das Auto komplettiert. Auf der Rennstrecke von Brooklands wurde für den Bentley Corniche eine Spitzengeschwindigkeit von mehr als 170 km/h ermittelt; die Reifen zeigten sich der hohen Beanspruchung so gerade eben gewachsen. Aber aus dem Verkehr gezogen wurde der Bentley Corniche durch einen unachtsamen anderen Verkehrsteilnehmer. Der verursachte einen Unfall, bei dem der Testwagen, der noch keine 7.000 km auf dem Tachometer zählte, heftig zertrümmert enormen Schaden nahm. Die Karosserie wurde vom Chassis abgenommen und



Bentley Corniche II, Karosserie-Entwurf aus 1951 von Doug Nye/H.J. Mulliner.

zwecks Instandsetzung zu Vanvooren geschickt, das Chassis wurde nach Dieppe spediert, und trat aus der französischen Küstenstadt die Überfahrt nach England an, damit im Werk die notwendigen Reparaturen erfolgen konnten. Der Kriegsausbruch vereitelte das Vorhaben, die in Paris wieder instand gesetzte Karosserie erneut auf das Chassis zu montieren. Erst im Jahr 1940 klärte sich, was dem Aufbau des Bentley Corniche widerfahren war: Die reparierte Karosserie hatte zwar ebenfalls noch den Weg auf den Kai nach Dieppe gefunden, aber bei einem Angriff der Deutschen Luftwaffe war sie total zerstört worden.

Unverdrossen setzte die englische Autoschmiede bereits kurz nach dem Kriegsende erneut auf die Bezeichnung ‚Corniche'. Für den Hochleistungs-Sportwagen, von dem H.J. Mulliner's zweitürige Schrägheck-Variante am bekanntesten wurde, zeigen die Karosserie-Entwürfe aus 1951, dass als Namensgebung „Bentley Corniche II" vorgesehen gewesen ist.

Im Verlauf der weiteren Entwicklung dieses Projekts ergab sich ein Wechsel der Modellbezeichnung und statt Bentley Corniche II fiel die Wahl auf Bentley Continental. Über die folgenden Jahrzehnte blieb der Name ungenutzt. Erst 1971 lebte die zuvor exklusiv für Bentley verwendeteTypen-Angabe wieder auf.

Wie eingangs geschildert, wurden Rolls-Royce Corniche vorgestellt als „Two Door Saloon" (im Sprachgebrauch nahezu stets als Coupé bezeichnet) sowie als Cabriolet bzw. Convertible. Über einen erheblichen Zeitraum stand Kunden die Option offen, diese Variante entweder als Rolls-Royce oder als Bentley zu ordern.

Bentley Corniche, #CBH31216, Two Door Saloon von Mulliner Park Ward.

Rolls-Royce Corniche, #DRA13135, Convertible von Mulliner Park Ward.

Rolls-Royce Corniche, #CRX50264. Beim Karosseriebau-Betrieb Hooper in London erfolgten aufwendige Modifikationen, um in das äußere Erscheinungsbild dieses Rolls-Royce Corniche Elemente zu integrieren, die dem 1980 vorgestellten ‚Basismodell' Rolls-Royce Silver Spirit entlehnt waren.

Rolls-Royce Corniche – der Traumwagen bestätigt den Spruch „ Erwachsene und Kinder unterscheiden sich lediglich durch die Größe der Spielzeuge".

Im Jahr 1985 schließlich – als die geschlossene Karosserie schon aus dem Programm genommen war und nurmehr zweitürige Ausführungen mit Faltdach angeboten wurden – wurde die Bezeichnung Corniche exklusiv nur für den betreffenden Rolls-Royce; die Ausführung als Bentley listete das Werk von da an als Bentley Continental. Der Rolls-Royce Corniche durchlief die Evolutionsstufen über Corniche II, III und IV und gegen Produktionsende gab es sogar eine Sonderserie von 25 Exemplaren Rolls-Royce Corniche S.

Rolls-Royce Corniche I (links), #JCX23163, und Rolls-Royce Corniche II (rechts), #DRE24741. Unterschiedliche Merkmale zeigen sich nur bei genauer Betrachtung. In Fahrzeugfarbe lackierte Außenspiegel zählen beim Corniche II dazu und (wenngleich nicht bei allen ganz früh ausgelieferten Fahrzeugen) das Schild auf dem Kofferraumdeckel.

Rolls-Royce Corniche III, #MCX30510. Völlig neu gestaltete Aluminiumräder erlauben die schnelle Identifizierung als Corniche III.

Rolls-Royce Corniche III, #MCX30606. Das opulente Interieur verwöhnt mit einem Armaturenbrett, dessen Instrumente auch einen Drehzahlmesser umfassen.

Rolls-Royce Corniche III, #MCX30606.

Rolls-Royce Corniche IV, #CZ PA1. Die Fahrgestellnummer „passt nicht ins System", was darauf beruht, dass dies ein ‚Experimental Car', mithin ein Prototyp gewesen ist. Der wurde nach Abschluß der Testreihen zurück gerüstet auf Serien-Standard und als „pre-owned Rolls-Royce Corniche IV" verkauft.

Rolls-Royce Corniche IV, #PCX40012. Ein mit Airbag versehenes Lenkrad und – hier nicht erkennbar – eine feste Glasscheibe als Rückfenster sowie automatische (statt manueller) Verdeck-Arretierung zählten zu den Features der IVten Generation.

Rolls-Royce Corniche S, #SCX50103. Rot eingelegte Marken-Embleme separierten Corniche S von allen anderen Modellen der Baureihe Rolls-Royce Corniche.

Rolls-Royce Corniche S, #X50105. In einer auf nur 25 Exemplare limitierten Serie entstanden die letzten Automobile aus dieser Baureihe mit der Bezeichnung Rolls-Royce Corniche S.

Rolls-Royce Corniche, #SCAZK9E61CH68619, Cabriolet von Mulliner Park Ward.

Rolls-Royce Corniche, #SCAZK28E42CXß2053, Cabriolet von Mulliner Park Ward.

Im Jahr 1998 wechselte das Werk in Crewe den Besitzer und eine turbulente, wenngleich weitgehend ‚unter der Decke gehaltene' Auseinandersetzung führte zu dem Resultat, dass die Volkswagen AG als Erwerber nur noch für eine Interims-Periode Automobile der Marke Rolls-Royce fertigen durfte; ab 2003 kamen Automobile mit den verschlungenen RR als Emblem dann aus einer neu errichteten Produktionsstätte in Goodwood. Just in dieser Ägide gab es als ‚Schwanengesang' eine letzte Version des Rolls-Royce Corniche.

Denn die Namenswahl ‚Corniche' wurde ohne Widerspruch abgenickt, als das Design-Team in Crewe die Arbeiten an einem neuen Rolls-Royce Cabriolet abgeschlossen hatte. Letztmalig debütierte mit dem offenen Viersitzer ein in Crewe gebautes Modell von Rolls-Royce. Denn es war bereits vertraglich vereinbart, dass binnen kurzem die strikte Trennung der Marken Rolls-Royce und Bentley anstand. Zukünftig würden ausschließlich Bentley im ‚Stammwerk' in Crewe, Rolls-Royce dagegen in einer neu zu errichtenden Fabrik andernorts gefertigt. Die Produktionsdauer der während der Entstehungsphase unter dem Codenamen „Project Borrego" geführten Kreation war deshalb nur knapp bemessen.

Es sind etliche Jahre ins Land gegangen, seit die Marken Rolls-Royce und Bentley nicht mehr vom gleichen Hersteller kommen, sondern vollkommen separiert eigene Entwicklungslinien nehmen unter dem Dach unterschiedlicher Automobil-Konzerne. Weder beim VW-Konzern, wo Bentley Motors eingebettet ist, noch bei der BMW Group, die seit 2003 Rolls-Royce Automobile produziert, lässt sich große Aufmerksamkeit konstatieren, verschlungenen Pfaden, welchen Ursprungs die Modell-Bezeichnungen im Portfolio sind, nach zu spüren. Das Modell ‚Corniche' in der Ausführung, wie sie 1971 ihr Debüt gegeben hatte, erfreut sich seit 50 Jahren hoher Wertschätzung. Das sollte auf jeden Fall in Liebhaberkreisen Anlass bieten, das Jubiläum zu zelebrieren.

Text: Klaus-Josef Roßfeldt
Fotos: Roßfeldt-Archiv

Episode 6

Deutschland – ein Wintermärchen?

Nein – es hat sich tatsächlich so zugetragen?

Gerade in der Adventszeit beginnen viel Geschichten mit „Es war einmal …“

Es war einmal ein RREC-Clubmitglied, das hatte als Daily-Driver u. a. einen Jaguar XJS Convertible mit Ganzjahreszulassung in der Garage stehen. Mit diesem Fahrzeug kann man sehr gut zu Geschäftsterminen fahren. Sein Image ist problemlos und es gab noch nie eine Diskussion oder irgendwelche bissigen Bemerkungen aus denen man eventuell Neid oder Missgunst erkennen konnte. Anders haben wir es ja z. B. beim Herbsttreffen 2020 erlebt, als nach einem Zwischenstopp auf dem Beifahrersitz eines offenen RR die Reste eines Hundespaziergangs in einem Plastikbeutel entsorgt worden waren.

Der XJS-Kofferraum ist eine geniale Konstruktion und sitzt zwischen den Radkästen. Obwohl auch das Reserverad drin steht, ist noch reichlich Raum für meine Messgeräte- und Werkzeugkoffer sowie weiteres Equipment, das ich bei meinen Gutachterterminen benötige.

Insbesondere dann, wenn man sich als Sachverständiger um historische bzw. denkmalgeschützte Gebäude, Dachstühle etc. kümmert, passt so ein XJS besser zu dem beruflichen Umfeld als ein „modernes“ Fahrzeug oder ein hochbeiniger SUV. Der Begriff „Nachhaltigkeit“ ist ja im Baugeschehen zunehmend ein wesentlicher Aspekt. Genau der spricht auch für den Jaguar von Anfang der neunziger Jahre und für viele Fahrzeuge unserer Mitglieder. Wir pflegen sie und erhalten so die Ressourcen, die vor Jahrzehnten bei deren Herstellung verbraucht worden sind. Sie werden nicht bei jedem Modellwechsel gegen einen Nachfolger ausgetauscht und sie gehen auch nicht als oftmals relativ junge Gebrauchte nach Nordafrika, wo die Katalysatoren ausgebaut und relativ moderne Fahrzeuge dann ohne Abgasreinigung noch jahrelang betrieben werden.

Vor diesem Hintergrund fahre ich mit dem XJS zu meinen Baustellen und Ortsterminen – wann immer es geht – natürlich offen. Ein echter Pluspunkt ist auch, dass er für ein Vollcabrio einen gigantischen Kofferraum – in meinem Fall zum Transport von Messgeräten und Werkzeug – zur Verfügung stellt.

So war ich auch im Winter 20/21 immer dann, wenn kein Streusalz lag bzw. es durch Mildwinter-Regenperioden wieder von den Fahrbahnen gespült worden war und die Temperaturen es einigermaßen zuließen offen und „gut verpackt“ unterwegs: Mit dicker Lederjacke, Wollmütze, Handschuhen und Schal.

Und da passierte in diesem Corona-Winter – in dem so manches anders war als sonst – etwas, was ich bis dahin für ein Märchen gehalten hätte.

Des „Märchens“ erster Teil

Nun ja, wirklich viele Motorradfahrer sind an einem 22. Dezember auch bei solchen – vor allem salzfreien“ – Bedingungen nicht unterwegs. Bei denen, die da trotzdem fahren, ist der Anteil an Harleys, schweren BMWs/Hondas ... bei weitem höher als im Sommer, wo schließlich alle Schönwetter-Biker unterwegs sind. An diesem Wintertag hat sich Folgendes zugetragen.

Die Bike-Fahrer*Innen waren ausnahmslos in hohem Maße gelassen unterwegs. An Ampeln wurde nicht mit aufröhrendem Motor beschleunigt. Nachfolgende Maschinen hingen nicht an der hinteren Stoßstange. Man drängelte sich nicht zwischen zwei Fahrspuren hindurch, um vorne an der weißen Linie vor der Ampel zu stehen. Und das Tollste war, dass es keine waghalsigen Überholmanöver bei herannahendem Gegenverkehr und kein Kolonnenspringen gab. Selbst auf der von Motorradfahrern geliebten und im Sommer von ihnen übervölkerten Sudelfeldstraße vom Inntal hinüber nach Bayrischzell habe ich ein völlig entspanntes Miteinander zwischen Zwei- und Vierrad-Fahrzeugen erleben dürfen.

Des „Märchens“ zweiter Teil

Wie oben beschrieben, gut gegen den winterlichen Fahrtwind verpackt, holte ich den Jaguar aus der Garage, drückte den Roof-Knopf und das bewährte, von Karmann in Osnabrück entwickelte Verdeck hob sich summend an und legte sich hinter mich. Ich stellte nur noch den Kragen hoch, zog den dicken Schal zurecht, winkte meiner Frau Jorun und dann ging es los. Aus dem Wohngebiet raus auf die B 15 Richtung Süden – also in Richtung der Berge. Mein Ziel war die vorher schon erwähnte Sudelfeldstraße, weil man da bei dem wenigen Verkehr im Winter und coronabedingt nicht stattfindendem Ski-Tourismus wunderbar entspannt die zahlreichen Kurven und die Landschaft genießen kann. Bei unseren mittlerweile meist recht schneearmen Wintern kann es sein, dass man auch ziemlich weit in die Höhe kommt.

Aber – nochmals zurück „auf Start“. Kaum war ich – so etwa 100 m nach dem Ortsende-Schild von Rosenheim – auf der B 15, kam mir ein erstes schweres Motorrad entgegen. Wegen der Mittelleitplanke konnte ich nur erkennen, dass es „ein ziemlich dickes Ding“ war. Und da passierte es! Der Biker hob die

Wenn weder Schnee noch Streusalz auf den Straßen sind, dann geht´s im offenen Cabrio in Richtung Berge.

Hand zum Gruß! Verwundert dachte ich mir, da hat wohl ein Spinner den anderen gegrüßt. Gut zwei Kilometer weiter, auf der Brücke über die Autobahn bei Raubling, kam mir – dort ohne Leitplanke gut erkennbar – eine Harley entgegen. Und auch der Fahrer grüßte. Ab dann war ich aufmerksam und hatte die rechte Hand so locker am Lenkrad, dass ich sie zum Gruß an entgegenkommende Biker rechtzeitig heben konnte. So ging es dann weiter und mindestens 80 % von ihnen grüßten den Fahrer im offenen Jaguar.

Des „Märchens" dritter Teil

Oben am Sudelfeld gibt es einen großen und überschaubaren Parkplatz. Auf dem haben wir beim 2019er Frühjahrstreffen für einen Aussichts- und Fotostopp mit rund 35 RRs & Bs – nur nach exaktem Einwinken – gerade mal so Platz gefunden.

An diesem winterlichen Lockdown-Tag hatte ich die ganze Fläche für mich allein. Das war schon ein komisches Gefühl, denn normalerweise sind er und alle anderen Parkflächen von Stadtmenschen, die bei schönem Wetter dann Wintersportler sind, komplett zugeparkt. Teilweise sind sie so überfüllt, dass die Polizei – sogar dort oben am Berg – an den Wochenenden die Rettungswege freischleppen lässt. Auf den vollen Wochenend-Pisten gibt's regelmäßig beim Skifahren und Snowboarden etliche Verletzte. Deshalb wird für die Rettungsdienste konsequent frei geräumt.

Da stand ich nun in der vorweihnachtlichen Bergsonne des späten Vormittags und konnte Wollmütze, Handschuhe und Schal entspannt ablegen. Ganz allein! Ich war gerade dabei die Ruhe und die Landschaft auf mich wirken zu lassen, als näher kommende Motorengeräusche allmählich lauter wurden. Wir, die wir die kaum hörbaren Geräuschemissionen unserer hubraumstarken Aggregate kennen, kennen wohl auch alle das sonore Bullern, wenn Harleys niedertourig bedächtig bergauf gefahren werden. Einige Augenblicke später kamen sie um die Kurve und ein kleiner Konvoi mit vier Harleys bog in „meinen" Parkplatz ein. Obwohl reichlich Raum war, stellten die Biker ihre Maschinen – direkt neben dem Jaguar und aufgereiht wie bei einem LeMans-Start – ab.

Nach ausgiebigem Strecken und Recken der Gliedmaßen kamen drei stämmige Kerle und eine Bikerin in dunklem Leder auf mich zu und begrüßten mich – das Auto-Weichei mit vier Rädern – mit herzlich-lockerem „Servus".

Wie hieß es in meiner Studienzeit in Hamburg: Es gibt kein schlechtes Wetter – nur falsche Kleidung. Also dann – Dach auf – Lederjacke, Fellmütze, Handschuhe und Schal an und los …

(„Servus" – Erläuterung für Nicht-Bayern; Auszug aus Wikipedia: Servus kann als Begrüßung ebenso wie zur Verabschiedung verwendet werden. „Servus" ist vor allem unter Freunden und guten Bekannten, die sich duzen, üblich, auch unter Angehörigen gesellschaftlicher Eliten, z. B. war es auch unter den Adligen Altösterreichs, Böhmens und Bayerns in Gebrauch. In vielen Gegenden Mittel- und Süddeutschlands bzw. Österreichs sowie in Südtirol ist „Servus" eines der gebräuchlichsten Grußwörter, das auch von Jugendlichen verwendet wird.)

Der Jaguar in british-racinggreen wurde umrundet und gründlich beäugt. Die Vier wollten reden! Und da ist so ein Fast-Oldie – Erstzulassung 1993 – eine wunderbare Kommunikationshilfe, um in ein Gespräch zu kommen. Dann kamen die üblichen Fragen: Hat der einen V8?, Leistung?, Funktioniert so ein englisches Dach überhaupt?, Baujahr?, Kriegt der dann bald ein H-Kennzeichen? … Dabei wurden mir Zigaretten angeboten, die ich allerdings dankend ablehnte. Die im Gegenzug angebotenen Müsliriegel und Snickers bin ich jedoch alle losgeworden.

Nach einer Weile bullerten die Vier weiter und ich cruiste vergleichsweise geräuschlos hinterher, erfüllt mit Glücksgefühl wegen der kleinen und doch so erfreulichen Erlebnisse.

Danke Corona für diesen fast schon märchenhaften Ausflug! Ohne dich hätte ich die entspannten Biker, freie Straßen, den leeren Parkplatz im Skigebiet sowie die Zeit mit den vier Harley-Bikern nicht erleben können.

Text und Fotos: Dr. H. Martin Illner

Dr. med. Christian Sachweh

SECRETARY

Vita:

Geboren 1954 und aufgewachsen in Hannover, bin ich ein typisches hannoversches Pflänzchen geblieben.

Nach dem Abitur 1973 reifte die Entscheidung, Arzt zu werden.

Die 5-jährige Wartezeit auf den Studienplatz konnte ich halbwegs sinnvoll durch eine Krankenpflege-Ausbildung überbrücken.

1978 – 1985 schließlich Studium der Humanmedizin in Bochum und Hannover.

1987 Promotion zum Dr. med.

1985 – 2007 Facharztausbildung zum Chirurgen für Allgemeine und Spezielle Visceralchirurgie und Erlangung der Position des Oberarztes.

2007 – 2015 Wechsel in eine Leitende Position in das Klinikum Region Hannover.

2015 Verabschiedung in den Ruhestand.

Privat:

Verheiratet seit 2012 und 2013 Erlangung später Vaterfreuden eines munteren Sohnes, der schon mit 8 Monaten seinen ersten Besuch in England absolviert hat, womit der Grundstein für die Affinität zu England und für englische Autos gelegt war.

2013 Verlegung des familiären Lebensmittelpunktes aus der Stadt Hannover in die Wennigser Mark, an den Fuß des Deisters.

Meine Leidenschaft für England und englische Autos:

Meine Begeisterung für England und den englischen Lebensstil erwachte schon im Alter von 6 Jahren und stieg mit der Anzahl der Besuche bei meiner Tante und meinem Onkel, die in den herrlichen Cotswolds heimisch waren.

Bereits mit 10 Jahren wuchs anlässlich des Besuches eines Flugplatz-Rennens die Begehrlichkeit nach den damals unglaublich schnellen Jaguar E's.

Im Alter von 12 Jahren drückte ich mir an den Schaufenstern von Broughtons of Cheltenham die Nase platt und die Sehnsucht nach einem Bentley S 3 ward geboren.

Beide Kindheitsträume konnte ich mir erfüllen und beide Fahrzeuge schmücken seit 35 Jahren meine Garage.

Der RREC:

Seit 1986 bin ich Mitglied im RREC, habe bei etlichen nationalen und internationalen Ausfahrten teilgenommen und in Deutschland und England viele bleibende Freundschaften geknüpft, die mitunter erst durch das Ableben der Freunde ein Ende gefunden haben.

Nach Beendigung meiner Präsidentschaft im Rotary Club freue ich mich auf mein neues Amt im RREC.

Ich hoffe, meine Vorgängerin Antje Zogbaum etwas entlasten zu können und ihr ein würdiger Nachfolger zu sein, was nicht einfach sein wird, da sie die Latte recht hoch gelegt hat.

Erstes mit Chairman Dr. Klaus Konopizky avisiertes Ziel ist die Wiederbelebung der Clubaktivitäten, die durch die Corona-Pandemie fast völlig zum Erliegen gekommen sind.

Herzliche Grüße
Dr. med. Christian Sachweh

Wolfgang Lachermund

TREASURER

Dank der Stimmen beim Herbsttreffen im Oktober diesen Jahres bin ich von den anwesenden Mitgliedern zum Treasurer gewählt worden – danke für Ihr Vertrauen.

Mein Enthusiasmus zu Oldtimern wurde erst sehr spät entwickelt. Umso intensiver sind mein Engagement und meine Freude an den Fahrzeugen. Ich darf ruhig sagen, dass der RREC von allen Clubs denen ich angehöre, mein liebster Club ist, nicht zuletzt wegen der sympathischen Mitglieder.

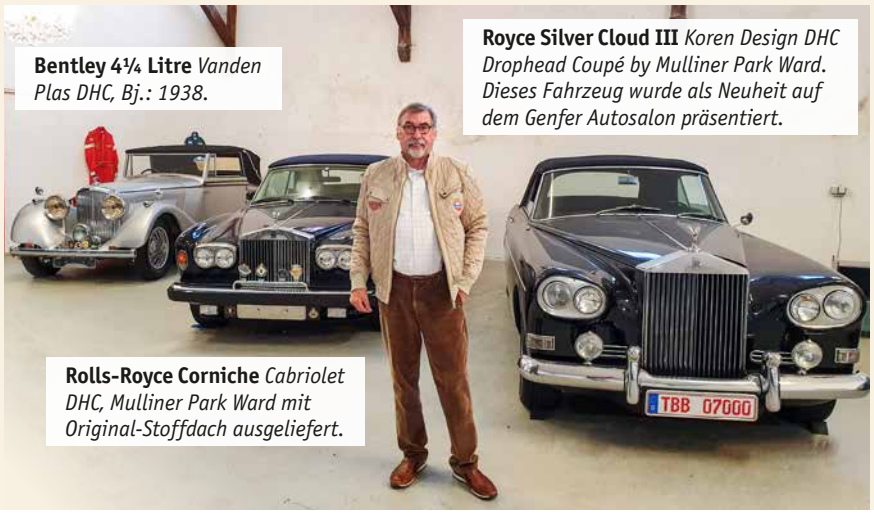
Aber Sie wollen ja etwas über meine Person wissen:

Ich kann mich erinnern an die vielen Spaziergänge mit meinem Großvater, bei denen ich mit meinen 5 Jahren mit dem großen Ein-mal-Eins vertraut gemacht wurde, was mich zumindest mathematisch geprägt hat. Deshalb habe ich mich zum Studium der Informatik entschlossen, das zur damaligen Zeit ohnehin mathematisch ausgerichtet war.

In meinen ersten Berufsjahren war ich bei einem großen Konzern in der EDV tätig.

Schnell habe ich begriffen, dass Philosophie, Kreativität und analytisches Denken, die ich bei den Spaziergängen mit meinem Großvater erfahren habe, mich in der Systemprogrammierung nicht weiterbringt. Aber ich hatte Gelegenheit mich im Konzern weiterzuentwickeln und war verantwortlich für Neuentwicklungen verbunden mit Organisationskonzepten. Auf der Suche nach weiteren Herausforderungen habe ich trotz Widerstand vom Personalvorstand gekündigt und bin zu einem größeren mittelständischen Unternehmen als kaufmännischer Leiter gewechselt. Allerdings habe ich nach vier Wochen feststellen müssen, dass das Unternehmen notleidend war, was dem Unternehmen selbst in der Tragweite nicht bekannt war. Von Gesellschaftern und Beirat wurde beschlossen, das Unternehmen zu verkaufen. Ich wurde beauftragt ein entsprechendes Konzept zu erstellen und erste Sondierungsverhandlungen zu führen. Dies musste ich bei der Bank

Carl Benz *Typ 14/30 2-sitziger Sporting Roadster 4 Zylinder (paarweise), Bj. 1909, 3.5 Liter, 3.560 cm³, PS: 30, mit Original-Bedienungsanleitung und Verkaufsunterlagen, bekannt sind noch 3 Fahrzeuge Typ 14/30.*



Bentley 4¼ Litre *Vanden Plas DHC, Bj.: 1938.*

Royce Silver Cloud III *Koren Design DHC Drophead Coupé by Mulliner Park Ward. Dieses Fahrzeug wurde als Neuheit auf dem Genfer Autosalon präsentiert.*

Rolls-Royce Corniche *Cabriolet DHC, Mulliner Park Ward mit Original-Stoffdach ausgeliefert.*

Ruhe-Ecke in der Werkstatt *mit Phantom III, Karosserie Arthur Mulliner.*

vortragen. Ich habe aber ordnungsgemäß zuvor gesagt, dass ich das Unternehmen danach verlassen würde. Die Bank hat den Gesellschaftern empfohlen das Gehalt zu verdoppeln und mich zum Bleiben zu bewegen, was ich auch gerne angenommen habe.

Für die „farbige" Ausarbeitung meines Sanierungskonzeptes wurde mir eine Unternehmensberatung zur Unterstützung gegeben. Das Unternehmen konnte an einen großen italienischen Automobilkonzern verkauft werden.

Daraufhin habe ich mich entschlossen, mit Unterstützung der Banken, dies zu meinem neuen Geschäftsmodell zu machen. So habe ich über 20 Jahre mit Erfolg Unternehmen saniert und verkauft.

Nach dieser Zeit habe ich drei Unternehmen behalten und erfolgreich weitergeführt. Geholfen hat mir das analytische und abstrakte Denkvermögen und der Grundsatz des Minimalismus, der mich bis heute begleitet, denn kompliziert wird es von alleine.

Wann kamen die Oldtimer ins Spiel?

Dies war eine bedauerliche Sache: Nach schwerer Krebserkrankung vor zehn Jahren habe ich eine Ablenkung gesucht. Das waren die Oldtimer. Nicht nur das Suchen, Kaufen und Fahren, sondern auch die Begegnung mit Clubkameraden und vor allem die Technik der Fahrzeuge haben mir geholfen. Die Oldtimer sind geblieben und die Krebserkrankung war geheilt.

Nicht an die Krankheit denken und sie mit anderen Aufgaben kompensieren ist der größte Heilungseffekt.

In den Jahren vor Corona habe ich mit meiner Frau Margot Schneider und Pudel Amico an vielen Clubtreffen, Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten teilgenommen. So haben wir viele nette Leute und schöne Landschaften kennengelernt. Das wollen wir in reduzierter Form beibehalten.

Herzlichst!
Ihr Wolfgang Lachermund

LAGONDA *Original Speed Continental 1932. Erster Preis beim Concours d´Elegance, Ludwigsburg.*

Amico

Porsche 356 *Fertigmachen zur Oldtimer-Rallye, Motor läuft immer sofort an. Sonst komme ich zu spät.*

Robert Braun

NEUER KASSENPRÜFER

Fahrzeuge-Vita

Liebe Clubmitglieder,

es begann alles damit, dass ich für mein Ingenieur-Studium ein zweijähriges Praktikum absolvierte, was damals Pflicht war.

Ich hatte das Glück, dass mich mein Vater für 6 Monate in eine Ford-Werkstatt vermittelte. Zur damaligen Zeit wurden dort noch Motoren komplett zerlegt und als Austauschmotor wieder aufgebaut. Diese Abteilung fand meine Begeisterung, der Meister merkte dies und sorgte dafür, dass ich in seiner Abteilung ganze 4 Monate blieb. Noch heute, nach 50 Jahren, ist mir sein Name präsent. Meister Finlein gab mir den Rat für´s Leben mit auf den Weg „ Bevor Du den Motor schließt, musst Du hinein spucken, sonst läuft er nicht rund."

Anfang 1971 bekam ich von meinen Eltern einen VW Käfer 1302 LS, 1600 ccm und 50 PS. Wenige Wochen später fuhren meine Eltern in Urlaub. Um dem Veto meiner Eltern – die Garantie geht unter – zu entgehen, baute ich in dieser Zeit den Motor in der heimischen Garage aus und zerlegte ihn in alle Einzelteile. Folgende Teile wurden ausgetauscht bzw. kamen dazu:

- 2 Doppelfallstromvergaser 32 NDIX (vom Porsche 356).
- Die Firma Schleicher lieferte eine 322° Nockenwelle.
- Die Zylinderköpfe wurden von einer Fachwerkstatt bearbeitet zur Kompressionserhöhung.
- Die Ventile spannte ich in eine Bohrmaschine und schliff sie bis zum Hochglanz.
- Das Ganze wurde abgerundet mit einem Frontölkühler.

Der Motor wurde fertig, bevor der Urlaub der Eltern beendet war und hatte damit stolze 75 PS.

Dieses Fahrzeug war lange mein Begleiter, jedoch die Motorleistung war den Ansprüchen nicht mehr gerecht – somit wiederholte ich den Umbau noch zweimal auf 85 bzw. 95 PS.

Später lebte ich 5 Jahre in Berlin (bis 1981). Zu der Zeit hatte ich einen englischen TVR. An der Transitkontrolle waren die Zöllner oft neugierig und ließen sich das Auto erklären. Das Chassis war ein Gitterrohrrahmen, dazu ein Ford 3 Liter Motor und eine Kunststoffkarosserie. Ein Zöllner bemerkte einmal „Ach wie unser Trabant".

In den 80er Jahren stieg ich um auf die blau-weiße Marke aus Bayern. Zum Schluss fuhr ich einen 535i. Dieses Fahrzeug machte nur Probleme. 1987 entschied ich mich einen Jaguar XJ 12 zu erwerben – mehr Ärger als mit dem Vorgänger aus Bayern konnte es auf keinen Fall geben.

Das Gegenteil bewahrheitete sich. Das Fahrzeug lief einwandfrei und steht heute, nach 34 Jahren und 140.000 km, noch fahrbereit in der Garage. Im Jahr 1998 kam dann ein weiterer Jaguar XJR – in british racing green – dazu. Er steht auch nach wie vor neben dem XJ 12.

Ein Besuch im BMW Museum, in dem zu damaliger Zeit die Rolls-Royce Sonderausstellung stattfand, führte mich zu einem Rolls-Royce Phantom III. Lange stand ich vor dem Ausstellungsstück. Die Entscheidung war gefallen, genauso ein Fahrzeug zu suchen. Nach etwa 1½ Jahren wurde eben solch ein Phantom III als Landaulette angeboten. Der Handel war schnell perfekt.

Insgesamt wurden nur 21 Phantom III in der Landaulette Ausführung gebaut, weltweit gibt es nach intensiven Recherchen heute noch 12 Fahrzeuge. Davon steht je ein Fahrzeug in den Museen in Speyer und Dornbirn.

Um Gleichgesinnte zu finden, trat ich sowohl dem RREC als auch dem TOC bei. Somit genießen meine Frau und ich seitdem diverse wunderbare Veranstaltungen und den Austausch mit Enthusiasten.

Die Veranstaltung im Münsterland im Herbst 2018 gestalteten unsere Kinder und deren Partner sehr gerne mit.

In diesem Sinne
ganz herzlich
Ihr

Robert Braun

Luise Bergsch

KASSEN-PRÜFERIN

Liebe Clubmitglieder,

vorab möchte ich mich für die Wahl zur Kassenprüferin bedanken.

Ich bin zwar erst ganz frisch im Club, aber durch meinen Mann nehme ich schon seit 2012 an den verschiedenen Clubaktivitäten teil so dass mir viele Mitglieder durchaus bekannt sind.

Geboren 1956 in Langendamm mit kurzen Aufenthalten in Bonn, Asbach im Westerwald, Düsseldorf und Kiel habe ich meinen Lebensmittelpunkt seit 1974 in Köln.

Hier bin ich auch seit 1979 verheiratet und habe 3 Söhne im Alter 33 – 42 Jahre. Seit 1981 habe ich die Buchführung im Bauhandwerksbetrieb meines Mannes übernommen und bis zur Rente 2017 mit etlichen Betriebsprüfungen ohne größere Beanstandung geführt.

Im Ehrenamt war ich sowohl im Kindergarten wie auch in der Schule im Elternbeirat bis zum NRW Landeselternrat der Gesamtschulen. Im Karneval habe ich über 10 Jahre den Festausschuss in Porz im Bereich Veranstaltungen betreut und bin seit 3 Jahren Schatzmeisterin der Blau – Wiesse – Funke Wahn von 1948 e.V.

Neben dem Führerschein für Autos, mit dem ich täglich meinen Vito Bus bewegen darf habe ich auch den Sportbootführerschein Binnen und See und bin in den Ferien mit den Kindern unser 9 Meter Motorboot über Rhein und Maas getourt. Unsere Corniche habe ich auch als mein Mann noch gearbeitet hat alleine mit viel Spaß nach Velden gefahren und bin immer wieder erfreut mit der Corniche oder dem in den letzten Jahren dazugekommenen Arnage T auf Reisen zu gehen.

Auf die Kassenprüfungen mit Robert Braun bei dem Schatzmeister Wolfgang Lachermund freue ich mich schon heute.

Eure

Luise Bergsch

Ralf Bernert

WEBMASTER RREC Germany 2022

Das klingt nach Netzmeister mit acht Beinen. Der Spiderman des RREC ist gebürtiger Rheinländer, lebt seit 1990 in Hamburg und hat im Jahr 1995 seine erste Internet-Seite gebaut und ganz nebenher BWL studiert. Bis er dann kurze Zeit später eine Urkunde in Händen hielt. Diplom Betriebswirt steht darauf zu lesen.

Und dann, der Urknall des Millenniums blieb aus, drückte man ihm eine Visitenkarte in die Hand. Auf der stand „Chefredakteur". Das Magazin „Classicdriver" zog ihn in seinen Bann. Mille Miglia, Concorso D´éléganza, Pebble Beach, Bonhams und die beiden Brüder im Geiste Rolls-Royce und Bentley stellten sich vor. Damals noch vereint in Crewe, kurz danach separiert. Von Volkswagen und BMW. Beide zeugten Kinder. Den Continental GT und den Phantom. Als Testwagen standen beide vor der Haustüre und sie begeisterten ihn. Jeder auf seine Art, jeder so speziell und so typisch.

Deren Vorbilder folgten: Shadow, Spirit, T und S. Und so weiter. Auf die Begeisterung folgte Enthusiasmus. Eine neue Visitenkarte, „Freier Autor" folgte und eine Mitgliedskarte, auf der stand „Full Member".

Das war im Jahr 2009 und dann folgte die aktive Zeit in unserem RREC. Ohne Rolls-Royce oder Bentley, dafür mit reichlich Lust und Begeisterung für unser Clubmagazin. Seit 12 Jahren, ohne Unterbrechung, vier mal im Jahr die Finger auf der Tasttatur. Testwagen fahren und darüber schreiben, die neuen Modelle, teilweise so neu wie ein zappelnder Fisch im Netz.

Und jetzt? Unser neues, digitales Zuhause. Unter www.rrec-germany.de wird ab dem 01.01.2022 die neue Website der deutschen Sektion zu erleben sein. Der Hausmeister heisst Ralf Bernert und er freut sich wie ein Schnitzel auf viele, viele Menschen, die mit ihren Ideen und Beiträgen unser Internet-Clubheim mit Leben füllen.

Ich freue mich drauf

Herzlichst
Euer

Ralf Bernert
Webmaster
RREC-German Section

Michael Ehrhardt auf Testfahrt mit dem Bentley Continental GT

Ein paar Worte zum Abschied

Liebe Clubfreunde,

alles geht einmal zu Ende, und so ist es nun auch für mich an der Zeit, als Webmaster den Hut zu nehmen und mich aus diesem Amt zu verabschieden, das ich seit 2003 mit viel Freude und Leidenschaft begleitet habe. Eigentlich wäre ich sehr gerne zum Herbsttreffen gefahren, um mich dort ein letztes Mal als Webmaster sehen zu lassen und ein paar Worte an Sie zu richten, zumal ich dieses Jahr auch mein 40. Mitgliedsjahr feiere. Persönliche Gründe haben mich leider daran gehindert, an dieser Veranstaltung teilzunehmen.

Kaum zu glauben, wie die Zeit vergeht. Im Jahr 2002 war es, als mich unser damaliges Clubmitglied Jürgen Büch dazu überredete, Webmaster zu werden. Tatsächlich fotografiere ich sehr gerne Fahrzeugporträts und schreibe Berichte, um auch andere an meinen Clubfreuden und der Liebe zu unseren Fahrzeugen teilhaben zu lassen. Es hat unendlich viel Spaß gemacht, unsere damals neu gestaltete Homepage mit zahlreichen Beiträgen und unzähligen Fotos mit Leben zu füllen.

Clubmitglieder haben mit der Zeit fleißig Beiträge geschickt, mit Berichten von Clubveranstaltungen. Die Zeit erlaubte es mir damals noch, die unüberschaubare Zahl an Fotos ins für die Seite passende Format zu bringen, mir passende Bildunterschriften auszudenken und teilweise zu recherchieren, was und wer auf den Bildern zu sehen war.

Dank meiner damals sehr guten Beziehung zu Karl-Heinz Kalbfell, damals Chef von Rolls-Royce Motor Cars entstand mein heute noch persönliches Highlight der Homepage, die „Erfahrungen mit dem neuen Rolls-Royce Phantom“. Auf meine Idee hin, den damals brandneuen Phantom zusammen mit (fast) all seinen Vorgängermodellen zu fotografieren – der Phantom IV war durch einen Silver Wraith mit langem Radstand ersetzt worden –, stellte mir Herr Kalbfell im August 2003 für ein langes Wochenende ein Vorserienmodell des „Neuen“ zur Verfügung.

Eine weitere Besonderheit unserer Homepage ist bis heute die Flugzeuggalerie mit Fotos von Flugzeugen

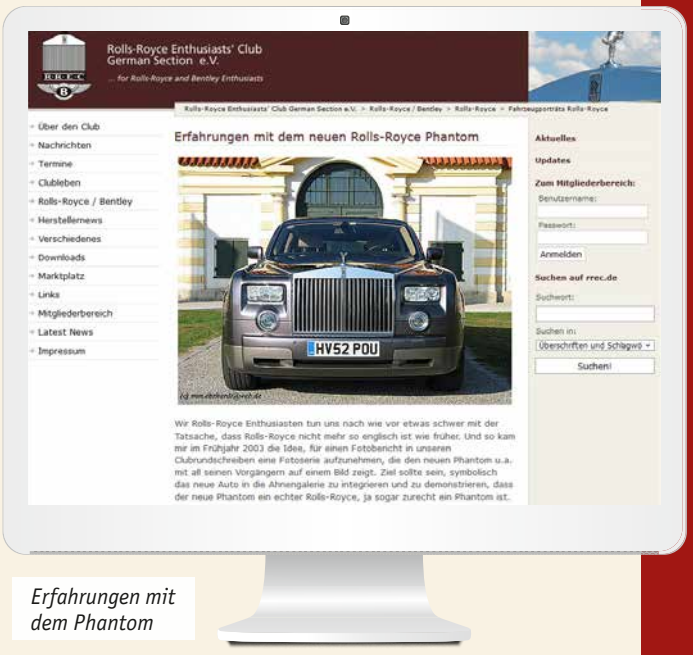
mit Rolls-Royce Motoren, aber auch ein Beitrag mit Fotos anderer Fahrzeuge mit Rolls-Royce Motoren. Das bietet nach meiner Recherche keine andere Internetseite zum Thema Rolls-Royce. Selbstverständlich hat unsere Seite auch die Freunde der Marke Bentley nicht vergessen.

Leider habe ich in den letzten Monaten aus beruflichen und familiären Gründen nicht mehr die Zeit gefunden, die Homepage mit gleicher Leidenschaft zu betreuen wie sie es verdient hätte, zumal sie, je moderner die Seite wurde, auch spezielles technisches Wissen voraussetzte. Ein Hilferuf meinerseits an den Clubvorstand wurde erhört und zunächst Ralf Bernert kommissarisch zum Webmaster berufen. Als Online-Journalist betreibt er die Internetseite www.exclusive-life.de und kennt sich mit Internetseiten und deren Funktionen hervorragend aus. Und so lag es nahe, ihn überhaupt zu meinem Nachfolger zu küren, da er, im Gegensatz zu mir dem Club auch tagsüber dienen und www.rrec.de technisch weiter entwickeln und modernisieren kann.

Abschließend möchte ich mich noch bedanken bei Rolls-Royce Motor Cars und Bentley Motors für die stets großzügige Unterstützung und die Mitarbeit aller Clubmitglieder, die mit viel Engagement – egal welcher Art – unsere Homepage zu dem gemacht haben, was sie heute ist.

Ich danke Ihnen für eine tolle Zeit. Es hat Spaß gemacht, dieses Amt für Sie auszufüllen. Meinem Nachfolger Ralf Bernert wünsche ich viel Erfolg und ebenso viel Freude an dieser Arbeit wie ich sie hatte.

Herzlichst!
Ihr Michael Ehrhardt



Erfahrungen mit dem Phantom

Phantom VII mit seinen Ahnen

Pinboard:

AUS VORRAT ABZUGEBEN :

Kontakt: Dr. Axel Zogbaum,
drdraxelzogbaum@gmail.com,
Tel. 0172 – 2828361 (ab 20 Uhr)

2x SU Benzinpumpe, Original, überholt: je 250,- €

1. neuer Deckel Zündspule: Original

2. neuer Deckel Zündspule: höherer Rand für blaue Bosch

2x Vorkriegszündspule, neu gewickelt und getestet: je 450,- €

1x Anlasser, überholt, für SC II – III und S I – II: 300,- €

1x Ballastresistor, neu gewickelt: 40,- €

1x Ballastresistor, neu gewickelt mit Housing: 65,- €

1x Wischwasserbehälter mit E-Pumpe für SC I – III und S I – III: 200,- €

Pinboard:

IM AUFTRAG AUS NACHLASS ZU VERKAUFEN:

2 originale Lucas-Scheinwerfer P100, 300mm, sehr guter Zustand, für Rolls-Royce oder Bentley, 1400,- €

Kontakt: Antje Zogbaum,
a.zogbaum@gmx.net,
Tel. 0172 – 5234 685

WIR ZIEHEN UM!

Komplett und voll digital. Aus „www.rrec.de“ wird „**www.rrec-germany.de**“
Ab dem 01.01.2022 sind wir dann nur noch unter dieser Adresse erreichbar.
Alle E-Mailadressen ändern sich natürlich auch.
Also bitte hinter das „rrec“ noch „-germany“ setzen.
Aus webmaster@rrec.de wird dann: „**webmaster@rrec-germany.de**“

Und weil wir nicht alle Inhalte auf einen Schlag mit auf die neue Adresse nehmen können, werden wir die neue Website peu a peu mit allen Artikeln und Beiträgen füttern. Die aktuellen Infos, wie Einladungen und Termine werden natürlich vorrangig auf der neuen Website zu sehen sein.

Idee, Vorschläge und Kritik zur neuen Seite bitte an:
webmaster@rrec-germany.de

Vielen Dank und eine gute, besinnliche und schöne Weihnachtszeit,
einen sehr guten Rutsch ins Neue Jahre und bitte gesund bleiben

Ralf Bernert
Webmaster RREC Germany

www.rrec-germany.de

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“.

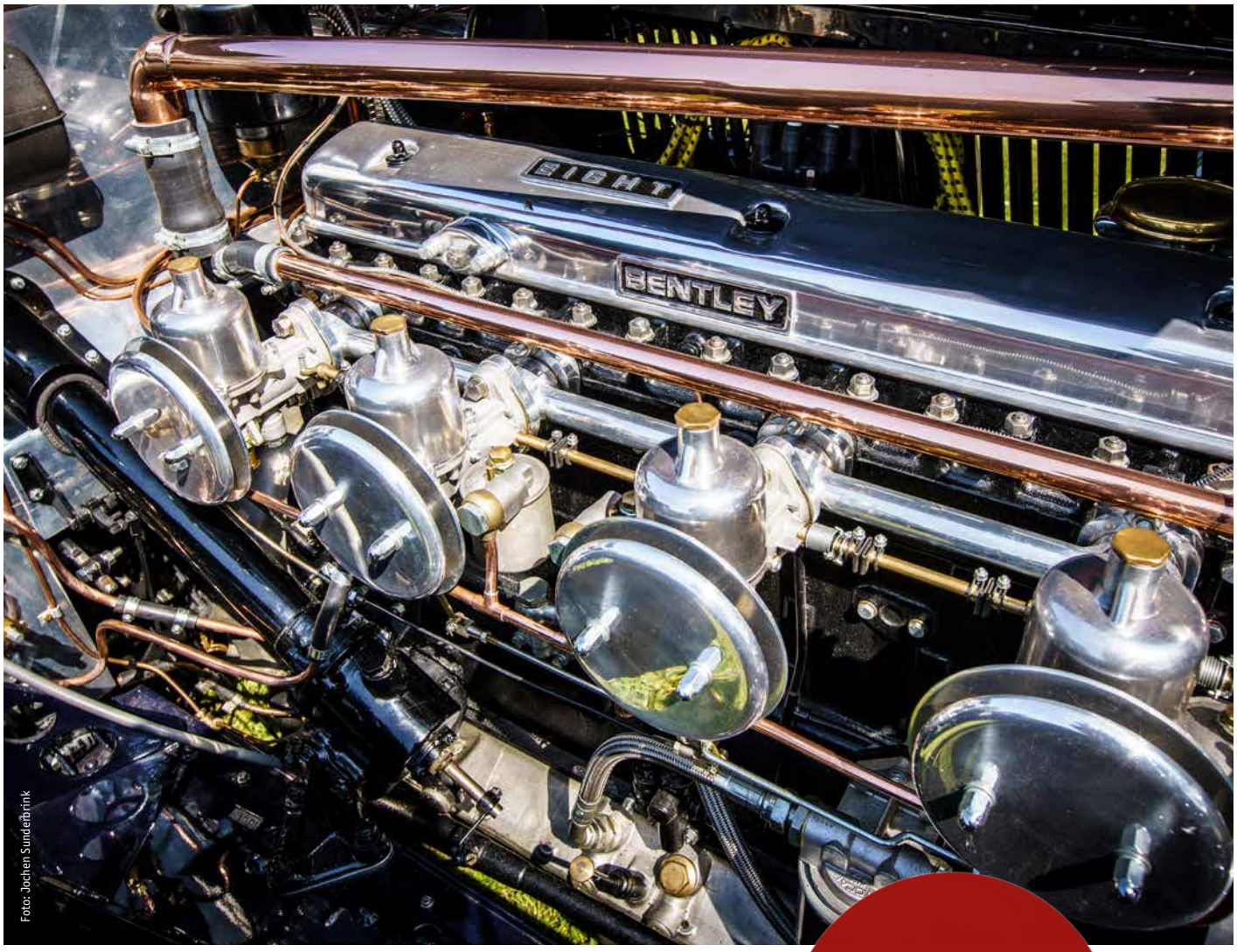


Foto: Jochen Sunderbrink

www.rrec-germany.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 1/2022 am 15.02.2022

R·R·E·C

Rolls-Royce Enthusiasts' Club
German Section

Rolls-Royce Motor Cars Berlin
+49 307 900 95612
rolls-roycemotorcars.com/berlin

Rolls-Royce Motor Cars Munich
+49 894 522 4180
rolls-roycemotorcars.com/munich

Rolls-Royce Motor Cars Dresden
+49 351 404 6421
rolls-roycemotorcars.com/dresden

Rolls-Royce Motor Cars Cologne
+49 223 491 5127
rolls-roycemotorcars.com/cologne

Rolls-Royce Black Badge Ghost: WLTP combined: CO_2 emissions: 359 g/km; Fuel consumption: 17.9 mpg / 15.8 l/100km.

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 https://www.gov.uk/co2-and-vehicle-tax-tools/ in the United Kingdom, https://www.dat.de/co2/ in Germany and or your local government authority.

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