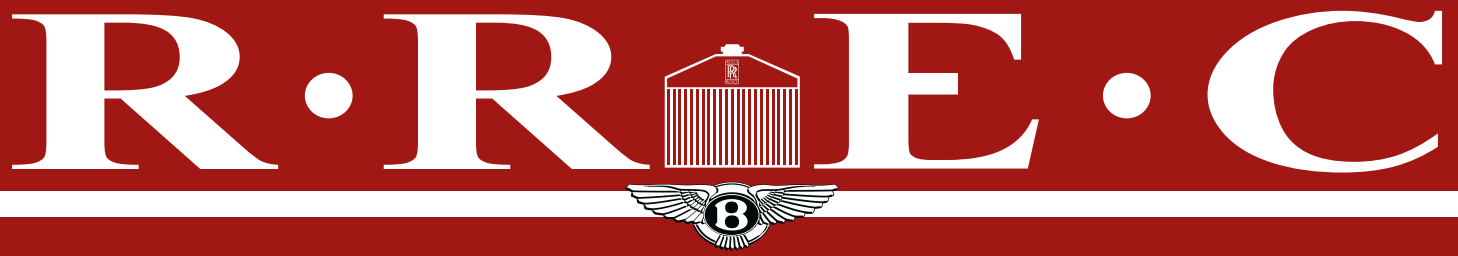


# R·R·E·C



Bentley T1  
1st ever



Zu Gast bei Baltic-Polo  
RREC Region Berlin-Brandenburg



Coachbuild am Lago di Como  
Rolls-Royce Boat Tail 2022



Rolls-Royce Enthusiasts' Club  
German Section



WIEDER LIEFERBAR!

# Das RREC Damentuch



- 120 cm x 120 cm
- reine Seide

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



Foto: D. Tresenleiter

# Der Club der internationalen Enthusiasten

Als vor 65 Jahren der RREC in England gegründet wurde, dachten die Gründungsväter noch nicht international, ihnen war wichtig, sich mit Gleichgesinnten, Marken-Fans und Technik-Freaks zusammen zu tun, um die wunderbaren Fahrzeuge, die bei Rolls-Royce und Bentley in gekonnter und liebevoller Weise zusammengebaut worden waren, zu pflegen, zu erhalten und angemessen zu würdigen.

Auch als im Mai 75 Friedhelm „Lucky“ Luckenburg die deutsche Sektion des RREC in Kronberg gründete, stand ebenfalls die nationale Komponente im Vordergrund.

Inzwischen ist es anders: der RREC hat den Schritt in die Internationalität längst vollzogen: daher nennt er sich konsequenterweise: *The International Club for Rolls-Royce & Bentley Enthusiasts* und hat 18 englische Sektionen und weitere 18 (!) Sektionen weltweit.

Das unterscheidet ihn von sehr vielen anderen Automobil-Clubs und gibt unseren Mitgliedern viele und lohnende Gelegenheiten, über den Tellerrand zu sehen und bei Events in anderen Sektionen dabei zu sein.

Unser größtes und wichtigstes Event auf internationaler Bühne ist natürlich Burghley House. Annual Rally und Treffpunkt der RR&B-Aficionados weltweit. Hier kommen nicht nur an die 800 Autos zusammen, sondern auch das geballte Wissen zu allen Aspekten unserer Marken. Ein äußerst inspirierendes und bereicherndes Wochenende, ein Highlight im Jahresablauf.

Doch es gibt auch weitere – zusätzlich zu unseren vielen deutschen Events – ausländische Veranstaltungen, die die Herzen unserer Mitglieder höher schlagen lassen:

So zum Beispiel zwei Rallys unserer österreichischen/schweizerischen Nachbarn, „Velden am Wörthersee“ jetzt im Juli, und „Tyrol“ im September, wo traditionell zahlreiche Teilnehmer aus Deutschland dabei sein werden.

Auch Frankreich bezaubert immer wieder durch Charme, gutes Essen und leere Straßen, und wer die Gegend zwischen Schweiz und Burgund noch nicht kennt, sollte sich für die Rally „Forges et Lavoirs“ im Franche Comté interessieren.

Ich selbst bin gerade vom Lago Maggiore zurückgekehrt. Dort hatte der Chairman Davide Bassoli anlässlich des vierzigjährigen Jubiläums der italienischen Sektion eine viertägige Ausfahrt organisiert, mit 48 Autos und fast 100 Teilnehmern aus elf (!) Ländern. Internationaler geht es kaum!

Wie gesagt: unsere Internationalität ist unser Trumpf. Genießen Sie diesen besonderen Aspekt unseres Clubs. Es lohnt sich. It´s worth it. Ça vaut la peine.

Ich hoffe, wir sehen uns bald – hierzulande oder irgendwo in Europa!

Herzlichst!

**Klaus Konopizky**

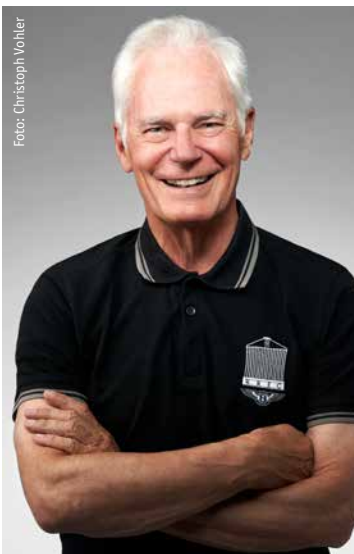


PS: alle Veranstaltungen unserer Sektion sowie der anderen europäischen Sektionen finden Sie im Internet.

**R·R·E·C**

## CHAIRMAN'S NOTES

Foto: Christoph Volter



Chairman@rrec.de



## 24 Letzte Ausfahrt des Jahres 2021

RREC Region Berlin-Brandenburg, 31. Oktober 2021

### In dieser Ausgabe lesen Sie:

- 3** **Chairman's Notes**
- 6** **Termine – Was? Wann? Wo?**
- 9** **Einladung – Classic Days Düsseldorf**  
05. – 07. August 2022
- 11** **Einladung – Tagestreffen in Düsseldorf 5.0**  
21. August 2022
- 12** **Der erste jemals produzierte Bentley T**  
Baujahr 1965, Chassis-Nr. #SBH1001, Standard Saloon, Rechtslenker
- 18** **Das Winter-Gespent aus Goodwood**  
Rolls-Royce Spectre
- 24** **Letzte Ausfahrt 2021**  
RREC Region Berlin-Brandenburg, 31. Oktober 2021
- 28** **Im Rappenhof Weinsberg**  
Jahresauftakttreffen der Sektion Süd-West am Sonntag, den 23. Januar 2022
- 30** **Italian Influence auf das Design von Rolls-Royce und Bentley**  
RREC in Aachen mit besonderem Themenschwerpunkt
- 34** **Die Techno Classica**  
– eine Nachlese –
- 40** **“Wake up”**  
Meeting bei Schuttenbach  
Automobile in Anzing
- 42** **Für ein paar Zentimeter mehr**  
Bentley Bentayga EWB
- 46** **Endlich wieder RETRO CLASSICS® Stuttgart!**  
April 2022
- 48** **Grünewald Classics**  
Treffen am 24.04.2022
- 50** **Iphofen und „das kleine Monte Carlo“**  
Ausfahrt in Main(Wein)franken
- 54** **Zu Gast bei Baltic-Polo**  
RREC Region Berlin-Brandenburg





# 34 Die Techno Classica

eine Nachlese

**58** Saisonauftakt der Region Nord  
15. Mai 2022

**62** Tagestreffen im grünen Ruhrgebiet  
RREC Sektion West

**66** Citroen B2 Kegresse 'Scarabée d'Or'  
Blick über den Tellerrand

**72** Coachbuild am Lago di Como  
Rolls-Royce Boat Tail 2022

**76** Bestandszahlen des Kraftfahrt  
Bundesamtes zum 1.1.2022  
Information  
ADAC Klassik Interessenvertretung

**80** Kleiner Marktplatz  
Private Angebote

**82** Kontakte

**83** Impressum



Für ein  
paar  
Zentimeter  
mehr

Bentley Bentayga EWB

42

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

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



Foto: Jochen Sunderbrink

# Termine 2022

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

## RREC CLUBTREFFEN / VERANSTALTUNGEN

### 5. – 7. August 2022

#### Classic Days Düsseldorf

– RREC Organisation Rudolf Bergsch,  
(s. Einladung im Heft)

### 20. August 2022

#### Ludwigsluster Schlosskonzerte 2022

– RREC Region Berlin (unter Vorbehalt),  
mit Übernachtung

### 21. August 2022

#### Tagestreffen Düsseldorf

– RREC Organisation Karl Friedrich  
Kirchhoff und Jochen Scharf,  
(s. Einladung im Heft)

### 21. August 2022

#### Tagestreffen der Region Mitte beim Weingut Schnell

– Anmeldung bei Thomas Parpart

### 30. September – 3. Oktober 2022

#### Herbsttreffen mit MV in Franckenberg

– Organisation Dr. Hans-Werner Dildei

## EXTERNE TERMINE

### 1. – 3. Juli 2022

#### RREC Annual Rally in Burghley House

### 14. – 16. Oktober 2022

#### Classic Expo Salzburg

– Die Messe Salzburg stellt uns eine Präsentationsfläche zur Verfügung. Wir stellen dort den RREC und einige unserer Fahrzeuge vor. Weitere Informationen/Anmeldung bei H. Martin Illner.

*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.*





## Mit Leichtigkeit den Sommer genießen.

Endlich ist der Sommer da! Die Sonne scheint, der Himmel ist wolkenlos und die langen Tage bekommen diese einzigartige Leichtigkeit. Vielleicht planen Sie schon länger den Verkauf Ihrer Immobilie, aber der Aufwand hält Sie zurück? Unser Rundum-Service macht den Immobilienverkauf für Sie nahezu mühelos, denn wir kümmern uns um alle Formalitäten und begleiten Sie durch den gesamten Verkaufsprozess – bis zum erfolgreichen Abschluss. Da bleibt genug Zeit für Sie, den Sommer richtig zu genießen.

Kontaktieren Sie uns gerne – ein Anruf genügt.

**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](mailto:Thilo.Preller@engelvoelkers.com)**

**[www.engelvoelkers.com/feuerbach](http://www.engelvoelkers.com/feuerbach)**



**ENGEL & VÖLKERS**

Immer perfekt gekleidet

# Das RREC German Section Clubjacket

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

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

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

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



Rolls-Royce Enthusiasts' Club  
German Section



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





Werte Enthusiasten,  
kurze Mitteilung zum Treffen

# Classic Days Düsseldorf

Die Veranstaltung findet vom 05. – 07. August 2022 statt.

Es ist die direkte Nachfolge von den Classic Days in Schloss Dyck, die nicht mehr stattfinden wird.

Wir, wie auch der Organisator gehen davon aus, dass diese Veranstaltung mindestens so bedeutend wird, wie es Schloss Dyck war.

Es wurden von mir für Samstag den 6. und Sonntag, den 7. August 7 Fahrzeuges des RREC gemeldet.

Ich weiß, dass der TOC auch für die Veranstaltung gemeldet hat. Der Plan laut Veranstalter ist, dass wir voraussichtlich auch nebeneinander platziert werden. Da etliche Mitglieder ohnedies in beiden Clubs sind, könnte das ja durchaus zu interessanten Gesprächen führen.

Mitglieder, die eins oder mehrere Fahrzeuge ausstellen möchten, bitte ich, sich kurzfristig bei mir zu melden. Damit ich weiß, ob wir mehr oder weniger Platz benötigen. Gegebenenfalls auch, wer nur einen Tag kann oder möchte. Die genauen Regularien, wer wann wie auf das Gelände kommt, sind bisher vom Veranstalter noch nicht kommuniziert, bzw. sind auf der Internetseite unter [www.classic-days.de](http://www.classic-days.de) zu finden und nachzulesen.

Ich gehe im Moment davon aus, dass ich da in den nächsten Wochen weitere Informationen bekomme, die ich dann selbstverständlich weiterleiten werde.

Auf ein reges Interesse an der Veranstaltung würde ich mich freuen.

Euer **Rudolf Bergsch**  
RREC Gebietsleiter West





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







# Tagestreffen in Düsseldorf 5.0

AM 21. AUGUST 2022

Zum fünften Mal haben unsere Clubfreunde Karl Friedrich Kirchhoff und Jochen Scharf ein Tagestreffen in Düsseldorf organisiert.

## Folgendes ist geplant:

- Eintreffen der Fahrzeuge 10.30 Uhr vor dem Museum „Aquazoo Löbbecke“, 40474 Düsseldorf, Kaiserswerther Straße 380
- Picknick aus dem Kofferraum (jeder bringt etwas mit) sollte (was nicht eintrifft) es regnen, besteht die Möglichkeit im kleinen Restaurant hinter dem Museum, etwas zu sich zu nehmen (Selbstzahler)
- Führung durch das Museum
- Ausfahrt durch den Norden Düsseldorfs
- After Lunch-Buffer – innen oder aussen je nach Wetterlage in einem italienischen Restaurant in Düsseldorf Derendorf

 **AQUAZOO  
LÖBBECKE  
MUSEUM**



## Das Nenngeld beträgt 60,- € pro Person

Darin enthalten: Eintritt und Führung durch das Museum. Lunch inkl. Sektempfang.  
NICHT enthalten: Parkgebühr vor dem Museum, weitere Getränke im Restaurant.

Bitte beachten: Im Museum besteht zum Zeitpunkt dieser Einladung noch Maskenpflicht!!!  
Bitte eine Medizinische Maske mitbringen.

Die Anzahl der Fahrzeuge ist auf 20 begrenzt.

**– Anmeldeschluss ist der 31.07.2022 –**

## ANMELDUNG – Tagestreffen 21.08.2022 in Düsseldorf

Name, Vorname: \_\_\_\_\_

Name, Vorname (Begleitung): \_\_\_\_\_

Straße + Hausnummer: \_\_\_\_\_

PLZ + Ort: \_\_\_\_\_

Tel./E-Mail: \_\_\_\_\_

Fahrzeug/Bj: \_\_\_\_\_

**Bitte in DRUCKBUCHSTABEN ausfüllen**

**Haftungsausschluss:** Ich entbinde mit meiner Unterschrift den Organisator bzw. die zu besuchenden Veranstaltungen und deren Organisatoren von jedweder Haftung für Unfälle, Diebstähle, Feuer, Beschädigungen oder sonstige an meinem Fahrzeug oder mir, von Dritten zugefügten oder von mir verursachten Schäden. Ebenso erkenne ich an, dass ich an den Veranstaltungen auf mein eigenes Risiko teilnehme. Weiterhin stimme ich zu, dass von mir und meinem Auto Fotos für Berichte in Presse, Magazin, oder ähnliche Veröffentlichungen gemacht werden können.

Ich nehme mit \_\_\_\_ Personen an der Veranstaltung teil.

Kosten pro Person 60,- €  
x Personen = Gesamtkosten

\_\_\_\_\_ €

Die Gesamtkosten überweisen Sie bitte bis zum 31.07.2022 auf das Konto:  
DE 86 7602 6000 0328 0641 00  
Inh. Karl-Friedrich Kirchhoff

Verwendungszweck:  
RREC 21.08.2022 mit Ihrem Namen

**Nenngeld ist Reuegeld und wird nicht zurück-erstattet, es sei denn die Veranstaltung wird aus welchem Grund auch immer abgesagt.**

Die Anmeldung senden Sie bitte bis zum 31.07.2022 per E-Mail an [kafriki@gmx.de](mailto:kafriki@gmx.de) oder per Fax an 0211-59824452

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

Bentley T, Baujahr 1965, Chassis-Nr. #SBH1001, Standard Saloon, Rechtslenker

# Der erste jemals produzierte Bentley T



Am 14. April 2022 kündigte Bentley Motors, Crewe, die Restaurierung des ersten je gefertigten Bentley T, #SBH1001, an. Dieses bemerkenswerte Automobil ist zu einer Ikone gereift und verdient gewiss eine eingehende Darstellung – zumal einige Dokumente, die hier im Zusammenhang mit dem allerersten Bentley T erscheinen, noch nie zuvor veröffentlicht wurden. Als #SBH1001 spezifiziert worden ist, liefen zeitgleich noch Testfahrten mit den Prototypen, die als Experimental Cars die Chassis-Nummern #46-B, #47-B und #48-B aufwiesen. Denn in der Versuchsabteilung des Werkes war die Entwicklung des Modells noch nicht komplett abgeschlossen, vielmehr war noch in einigem Umfang Feinabstimmung hinsichtlich der technischen Spezifikationen im Gange.



Bei Bentley Motors in Crewe wurde die Restaurierung des ersten je gebauten Bentley T als Projekt "training on the job" konzipiert, um Auszubildende und Nachwuchshandwerker mit Technik-Standards früherer Zeit vertraut zu machen.



Mit dem für Promotion-Zwecke erworbenen Kennzeichen 1900 TU (der Hersteller verfügte über mehrere solcher Zulassungen) ausgestattet präsentierte sich #CBH1001 mit den maßgeblichen Mitarbeitern, die an Entwicklung und Fertigstellung Anteil gehabt hatten.



PAINTING DETAILS & LINES. 3/15 3.12.65

Fine Blue lines.

SHELL GREY, ICI, No. 151-2582

TRIMMING DETAILS.

Blue Hide, VM, 3244 with Blue piping. VM, 3244

Ambler Headlining Grey, GX, 475 Ambassador Blue Carpet, 05

SPECIAL FEATURE

Dunlop Black Tubeless tyres UG, 12300

Supply & Fit Number Plates 1900.TU-3/BSJ, 20, 9, 65.

Chassis No. SBH.1001.

Chassis Type Bentley T Series. Series Order Ref. BT.1

Territory County

Retailer

Sub-retailer or Trader

Owner Company car for use as trials car

NOTE: JHC, must add/fit of any claims that come in. (JHC 6/30/65)

Body Style Standard Saloon Coachbuilder Bentley Motors Ltd.

Colour(s) Shell Grey ICI M151-2582 Body No. 8 2001

Upholstery Blue Hide VM 3244

Chassis Delivery Date To Springs LH

Car Delivery Date 28.9.65 To London St. RH

Engine No. 1001 Lock No. 599. Date of Issue of Guarantee 28.9.65

Battery charged Radio No. 2175556. Manual No. 1st Ed.

Model 980/Vay

---

Chassis No. SBH.1001 Reg. No. 1900TU # 85TU

Radio 980 VSY

Dunlop Black Tubeless Tyres UG.12300.

Die Spezifikationen von #SBH1001 wurden am 6. Juli 1965 festgelegt (am selben Tag wurden die ersten neun Fahrzeuge der Modellgeneration Rolls-Royce Silver Shadow und Bentley T spezifiziert). Im historischen Kontext verdient besondere Erwähnung, dass nie zuvor als erstes Exemplar einer neuen Typenreihe, die sowohl Rolls-Royce wie Bentley umfasste, ein Bentley anstatt eines Rolls-Royce in Frage gekommen war. Dieser erste Bentley T erhielt eine Farbgebung in Shell Grey (ein von ICI, Imperial Chemical Industries gelieferter Lack wie er bereits für den Rolls-Royce Silver Cloud III erhältlich war). Die Flanken waren mit einer 'Coachline' versehen, die als „Fine Blue Line“ ausgewiesen war. Damit harmonierte die Polsterung in blauem Vaumol-Leder und der in 'Ambassador-Blau' gewählte Teppich sowie ein Dachhimmel in 'Ambler-Grau'. Die Reifenwahl fiel auf schlauchlose Dunlop Reifen (ohne Weißwand-Einsatz).



Zeitgleich war auch das erste Auto des Schwestermodells R-R Silver Shadow vollendet; es hatte die Chassis-Nummer SRH1002 zugeteilt bekommen.



Normalerweise bestehen die Werksunterlagen zu als Bentley T gebauten Modellen aus Datenblättern, die im Unternehmen als 'Chassis Card Details' bekannt waren. Aber für dieses erste Auto (und mehr als einhundert Fahrzeuge, die ihm zunächst folgten) bestehen die Werks-Dokumente aus Dutzenden von „Testkarten“; die listen so viele „Punkte, die Aufmerksamkeit erfordern“, wie sich auf einer Karte notieren ließen. Jeder einzelne dieser Punkte wurde vor der Fertigstellung des Autos minutös abgehandelt. Einige Lösungen führten zu entsprechenden

Modifikationen für die komplette Baureihe, andere beschränkten geringfügige Anpassungen allein auf bestimmte Fahrzeuge. Der erste Straßentest von #SBH1001 fand am 9. September 1965 statt. Am 20. September wurde entschieden, dass das Auto mit dem Kennzeichen 1900 TU zugelassen werden würde. In späteren Jahren Wechsel auf andere britische Kennzeichen, zunächst 85 TU, dann NLG 506 C sowie AEH 685 C und nach dem Verkauf in die USA erhielt es ein dort ausgegebenes amerikanisches Kennzeichen.

Die Testfahrten umfaßten auch schnelle Touren über die Autobahnen auf dem Kontinent.



48305  
Trials Car.  
SBH 1001

*DP, BC*  
Date Rec. 27.11.65.  
Date Due. Very urgent.  
1900 TU 04643

Supply and fit replacement gearbox.

*old box Syza*

48868  
Sales  
SBH 1001

*Test*  
Date Rec. 7.4.66  
Date Due. Friday 15.4.66  
1900 TU 04944

Schedule 'B' 12,000 miles service.  
The complete hydraulic system should be thoroughly flushed out since this is one of the cars on which the brake fluid has dissolved the paint on the inside of the reservoir. This is referred to in a memo from Dd reference Dd 2/AC 3.3.66 following the completion of certain work prior to the car being lent to B.M.C.. Rectify intermittent noise from the front levelling valves and the solenoid valve on rolling the two-speed levelling. I think these noises may be due to the fact that the system is dirty.  
If the car is cornered very hard on left-hand bend you sometimes get a vibration from the steering which is accompanied by a noise which sounds like a valve fluttering. At the same time the steering tends to go very stiff. I have only been able to produce this

noise on three occasions and only once with the customer but it is somewhat frightening because it happens so unexpectedly and if anything can be done about it I would be most grateful.  
Rectify poor cold starting. I have also had trouble with the car stalling when the engine is cold during the recent spell of cold weather. I have also had it stalled on me once or twice when the engine is hot.  
There are also one or two body rattles about which I have spoken to Harold Burgess. He is going to try to put these right while he has the car in for the front seat rake adjusting mechanism to be modified.  
Rectify cause of battery and tool cover fasteners coming adrift.

To:- SB  
Vch - Conduit Street  
JHD - Tythe Road  
Wm  
Led/RS  
Mc  
Gry  
Ked - Conduit Street

*SBH 1001*  
Dd. 2/10. 5.3.66

SBH.1001

We have carried out the following mods. on this car as it is going to NEC for the weekend.

1. Brakes re-bled in Experimental who report 80.622 in the lines. They think these brakes will be O.K. but that the system should be completely cleaned before this car goes back to London for continuous use. Can you please arrange this with Wm, after next week. (I understand the car may be required at Elppon 2 days.)
2. Seat slinger has been made standard.
3. Door handles have been modified.
4. Heater flap spring has been modified.
5. Rubber boot has been fitted to dynamo terminal.
6. Front carpet has been modified by cutting away carpet to clear hand brake cable.
7. Drivers seat motor switch changed one contact was sticking.

I think the engine oil filter is due for a change as the oil looks blackish and this car has done 6,000 miles in addition to the present spec. reading. The speedo head was changed in the Test for needle flutter at a previous date so what about a service.

Dd. *JH*



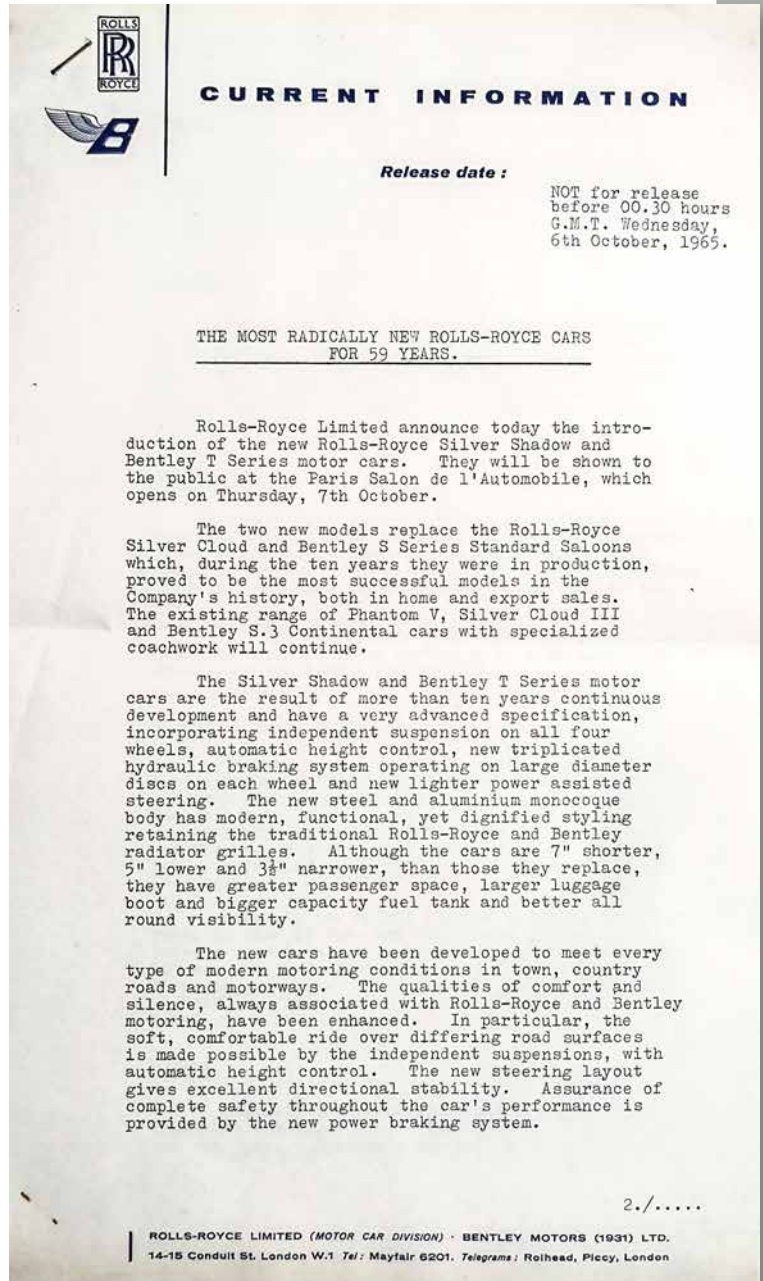


Platziert an prominenter Stelle: Im Showroom in der Conduit Street in London.



Am 28. September 1965 wurde der Bentley T zu Demonstrations- und Testzwecken an die Niederlassung Conduit Street (die Londoner Verkaufsabteilung von Rolls-Royce Motor Cars) geliefert. Am 5. Oktober 1965 gehörte dieser Bentley T zu den ersten Autos der neu vorgestellten Typ-Reihe, die auf dem Pariser Autosalon ausgestellt wurden. Permanent erfolgten weitere Verbesserungen am Auto in einem laufenden Prozess, wie aus den beigegefügten Dokumenten (links – in chronologischer Reihenfolge) ersichtlich ist. Nach Ausstellungen bei Motorshows und Abschluss der Testreihen im Rahmen des Experimental Department wurde das Auto an Breeze/Byatts of Fenton Ltd. verkauft. Spätere Besitzer waren ein Herr Bond aus Großbritannien und ein Herr Berger aus Los Angeles, Kalifornien, USA.

Als der erste Bentley T 1965 bei der Londoner Earls Court Motor Show vorgestellt wurde fand sich auf dem Stand auch noch ein Bentley S3 Continental; die Sportversion des Vorgängermodells wurde weiterhin bis in das Jahr 1966 hinein verkauft.



Im äußeren Erscheinungsbild war der Wechsel zu einem modernen Auftritt gelungen. Aber vor allem die technischen Merkmale der SY-Generation, wie R-R Silver Shadow und Bentley T werksintern bezeichnet wurden, bedeuteten gegenüber den vorherigen R-R Silver Cloud III sowie Bentley S3 einen 'Quantensprung'.





Mehr als nur 'learning by doing', weil es für die jungen Mitarbeiter einen Motivationsschub bedeutete, sich bei diesem Projekt eingebracht zu haben.







# 1st ever T1

Im Jahr 2016 erwarb das Bentley-Unternehmen in Crewe diesen ersten jemals gebauten Bentley T. Mit Datum 11. Oktober 2016 wurde eine Verlautbarung an die Medien gegeben:

„Mehr als ein halbes Jahrhundert nach seinem ursprünglichen Zusammenbau ist ein Bentley T-Series aus 1965 ins Headquarter des Unternehmens in Crewe zurückgekehrt. Er soll von Auszubildenden bei Bentley so restauriert werden, wie es die originale Spezifikation festgelegt hatte. Dieses Projekt einer Komplett-Überholung wird eine Schlüssel-Rolle einnehmen im Ausbildungsprogramm für Lehrlinge bei Bentley. Neue Auszubildende werden in komplettem Umfang sowohl die Innenausstattung wie auch die Karosserie, den Lackauftrag und die Antriebsaggregate aufarbeiten und so die Fähigkeiten nach modernen Standards, die ihnen im Rahmen der Ausbildung vermittelt werden, kombinieren mit traditionellen Arbeitstechniken. Nach Abschluss dieser Aufgabe wird der Klassiker eingegliedert in Bentley's ständig wachsende 'Heritage Fleet', aus der fortlaufend Einzelstücke bei Automobil-Events rund um den Globus zum Einsatz kommen.“

Wieder in einwandfreien Zustand versetzt gehört er dann zu den Straßenfahrzeugen, die zusammen einen Überblick über die gesamte mehr als 100 Jahre umfassende Geschichte der Marke Bentley dokumentieren.“

*Text: Marinus Rijkers -NL-*

*Der Autor zählt zu den weltweit führenden Experten hinsichtlich SY- und SZ-Generationen und bietet viele Details auf seinen Webseiten [www.rrsilvershadow.com](http://www.rrsilvershadow.com) und [www.rrsilverspirit.com](http://www.rrsilverspirit.com)*

*(Mit Dank für Unterstützung an Klaus-Josef Roßfeldt)*

*Hinweis zu den Illustrationen: Die 'frühen' Bilder stammen aus allgemeinen Quellen wie Pressemitteilungen etc. (die Fotos des Standes bei der Motor Show sind von der Earls Court Motor Show, London, Oktober 1965). Ergänzt wurden Fotos, die das Automobil in der Londoner Verkaufsniederlassung in der Conduit Street zeigen. Zur Abrundung wurde ein Foto beigelegt vom ersten je produzierten kompakten Rolls-Royce Silver Shadow, #SRH1002; Seite an Seite mit einem Exemplar des Vorgängers, d.h. mit einem Rolls-Royce Silver Cloud III, #SAZ43 (Foto aus der Sammlung Bernard L. King). Aktuelle Bilder mit freundlicher Genehmigung von Bentley Motors (Pressebilder). Die gezeigten Dokumente und Informationen in diesem Bericht sind das Ergebnis persönlicher Recherche im Archiv des RREC, Paulerspury, UK.*

Rolls-Royce Spectre

# Das Winter-Gespenst aus Goodwood

Minus 40 Grad, mehr Schnee und Eis als einem lieb sein kann und die Frage, was der Spectre nun unter dem getarnten Blechkleid tragen wird. Wir lüften ein wenig den Schleier.









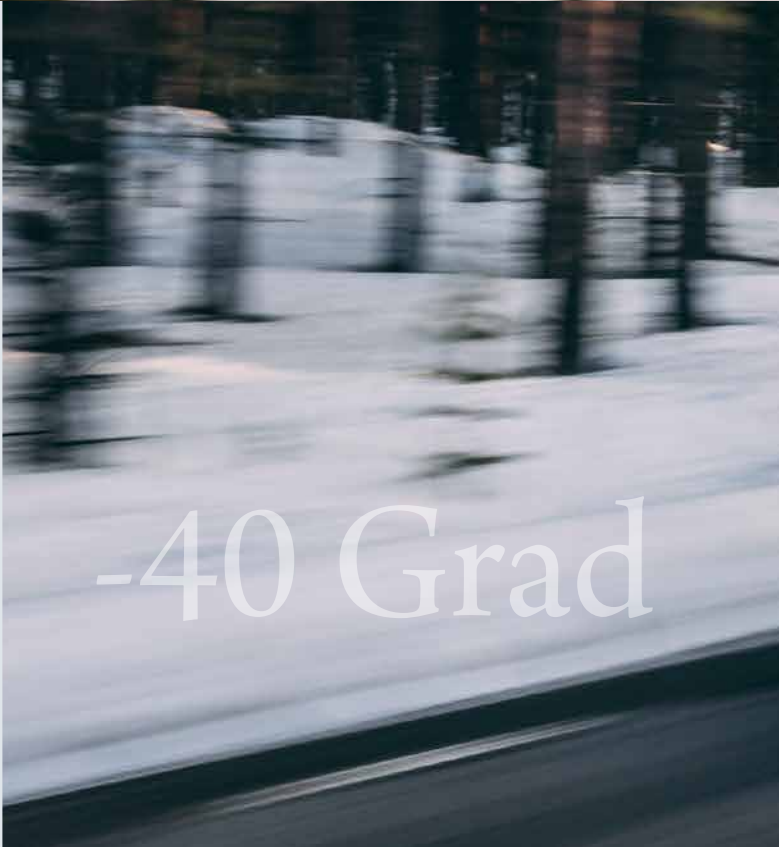


Natürlich sind München und Goodwood nicht Gesprächig. Ende 2023 steht er erst bei den Händlern, bis dahin steht wohl noch jede Menge Arbeit an. Antrieb, Energie-Management, allerlei Steuerung und reichlich Digitales. Im Sommer, bei 26 Grad ist alles ok. Im Winter, wenn ein dickes Minus vor den Zahlen steht, sehen die Dinge anders aus. Der Stromspeicher könnte leiden, die Reichweite schmelzen. Deshalb werden, nicht nur bei Rolls-Royce, technische Pelzmäntel erprobt. Sie wärmen den Akku und lösen keine Reichweiten-Ängste aus. Wer also im tiefsten Winter den Weihnachtsmann im Rolls-Royce-Schlitten geben will, sollte mit dem Spectre gut unterwegs sein.

Arjeplog, so der Name des Ortes, mitten in Lappland, ist das Epizentrum automobiler Wintertests. Hier werden seit Jahrzehnten Prototypen der Autoindustrie auf Wintertauglichkeit erprobt. Früher ging es um die Frage, ob der Treibstoff bei -40 Grad noch wirkt, ob der Anlasser noch dreht oder die Elektrik den Minusgraden widerstehen kann. Im Falle des Spectre geht es um die Frage, wieviel Reichweite im zweistelligen Minusbereich abhanden kommt und wie man mittels technischer Hilfsmittel dem Verlust entgegenwirken kann. Dämmung ist ein Thema, Vorwärmen ein anderes.







-40 Grad



Ob die Erwärmung des Innenraumes im arktischen Winter Laplands ein Thema ist, glauben wir eher nicht. BMW wird seine Heizung, auch die in den Sitzen schon ausgiebig getestet und optimiert haben. Wichtiger dürfte das Thema Fahrwerk und Antrieb sein. Die Gerüchteküche meldet vier Motoren, je Rad einer. Für die Allradlenkung sollte das nützlich sein. Zudem werden parallel die großen Elektriker aus

München auf Eis und Schnee getestet. Der i7 wird sicher einige technische Details mit dem Gespenst aus Goodwood teilen, die Antriebstechnik wird vom IX kommen. Und wir erfahren, dass der Spectre eine Aluminium-Space-Frame Struktur erhalten soll. Mehr als 100 kWh soll der Akku speichern können. Und bei einem Gewicht von 3 Tonnen, soll das für etwa 500 Kilometer Strecke ausreichen. Wenn der Gasfuß mit Socken aus Samt gestreichelt wird. Die Ladetechnik wird sicher mit 800 Volt arbeiten, also schnelles Tanken sollte kein Thema sein.

Mehr wissen wir im Moment auch nicht. Aber wir bleiben dran. Auf unserer Website haben wir ein Filmchen zu den Fahrten in Lapland hinterlegt: [www.rrec-germany.de/rrec-news/](http://www.rrec-germany.de/rrec-news/)

*Text: Ralf Bernert*

*Fotos: Rolls-Royce Motorcars*





# Letzte Ausfahrt des Jahres 2021



RREC Region Berlin-Brandenburg, 31. Oktober 2021

Es war die letzte Clubausfahrt 2021. Auch wie schon in den Vormonaten war es eine Zitterpartie. – Dürfen wir, oder dürfen wir nicht? Zum Glück, wir konnten fahren und einkehren. Aus diesem Grund haben wir uns zu einer kleinen, aber feinen Ausfahrt entschlossen. Dank an Clubfreunde Sylvia & Peter Senger für die Durchführung dieser schönen Fahrt.



Feinstes Blech



**E**rster Stopp war der Golfclub und hier gab es schon mal die Gelegenheit bei Kaffee und Kuchen einen kleinen Plausch abzuhalten. Frisch gestärkt ging es weiter über Brandenburgs Landstraßen nach Oranienburg im Landkreis Oberhavel im Land Brandenburg. Oranienburg liegt am Oberlauf der Havel wenige Kilometer nördlich der Berliner Stadtgrenze.

**Eine gute Empfehlung war das Ristorante „L’oasi“, unmittelbar am Schloss.**

Der wunderschöne Tag mit lieben Clubfreunden neigte sich dem Ende zu. Einige unserer schönen Fahrzeuge gingen nun in den Winterschlaf, aber im nächsten Frühjahr, da werden wir alle wieder sehen.

*Text: Jens Meggeneder*

*Fotos: Sylvia Senger und Jens Meggeneder*



*Peter Senger schmeckt*



*Dirk Hahn hats geschmeckt und Perci wartet auf ein Leckerli*



*Am Phantom gibt es immer etwas zu schauen. Dario Cavalliere, Heinz Dreps, Thomas Walter und Clubhund Perci*



*Corniche von Wally Gronewold & Silver Cloud II von Jens Meggeneder*





Schloss Oranienburg

\*Archäologische Funde zeigen, dass die Stadt aus einer slawischen Siedlung entstanden ist, die vermutlich den Namen Bochzowe trug. Die deutsche Besiedlung des heutigen Stadtgebietes erfolgte im Zuge der zweiten Ostexpansion im 12. Jahrhundert unter Beibehaltung des alten slawischen Namens. An der Stelle, wo sich heute das Schloss Oranienburg befindet, entstand Anfang des 13. Jahrhunderts eine Burg zum Schutz des Gebietes und der wichtigen Flussüberquerungen. 1216 wurde der Ort als Bothzowe erstmals urkundlich erwähnt, als der Brandenburger Bischof Siegfried II. bei seiner Amtsübernahme dem Brandenburger Domkapitel seine Archidiakonsrechte bestätigte. ...

Im Jahre 1650 schenkte der brandenburgische Kurfürst Friedrich Wilhelm seiner Frau Louise Henriette von Oranien die Domäne Bötzow. 1652 wurde in Bötzow ein Schloss im holländischen Stil errichtet, das den Namen Oranienburg erhielt. Hier richtete Louise Henriette 1663 das erste europäische Porzellankabinett ein. Der Schlossname wurde auch auf die Stadt übertragen. ...

Mit Unterstützung von niederländischen Fachleuten und Glaubensflüchtlingen (Hugenotten, Salzburger, Juden) ließ die Kurfürstin in und um Oranienburg Musterwirtschaften nach niederländischem Vorbild anlegen. Sie schuf damit eine wesentliche Voraussetzung für die rasante Entwicklung Brandenburg-Preußens. Aus der Ehe des Großen Kurfürsten mit Louise Henriette ging Kurfürst Friedrich III. hervor, der das Schloss zum Gedenken an seine geliebte Mutter verschönern und erweitern ließ. ...

1701 begründete er als Friedrich I. das Königreich Preußen. Nachdem das Schloss den Sparzwängen des „Soldatenkönigs“ Friedrich Wilhelm I. geopfert werden musste, zog mit Prinz August Wilhelm, einem Bruder des kinderlosen Friedrichs des Großen und Vater des Preußenkönigs Friedrich Wilhelm II., noch einmal höfischer Glanz in Oranienburg ein. Theodor Fontane berichtet in seinen Wanderungen durch die Mark Brandenburg ausführlich und anschaulich von der wechselvollen Geschichte Oranienburgs. ... *\*Quelle Wikipedia*



Letzte Pause 2021.  
Bei uns sind auch mal  
Fremdmarken möglich,  
hauptsache dabei sein



Nee, nee, das  
hält nicht mit  
dem roten Band



Frauenpower pur Edda Cavalliere, Wally Gronewold,  
Angelika Schroeder-Datow, Sylvia Senger, v.l.



Gute Nacht und auf Wiedersehen  
Oranienburg





Jahresauftakttreffen der Sektion Süd-West am Sonntag, den 23. Januar 2022

# Im Rappenhof Weinsberg



Unsicher waren in dieser Zeit die Prognosen für ein Zusammentreffen in geschlossenen Räumen, noch dazu mit mehreren Personen. Um so mehr haben sich alle Teilnehmer sehr gefreut dass letzten Endes doch alles geklappt hat.

**D**er Rappenhof hatte ein sehr gutes Hygienekonzept, was uns 2 parallel aufgestellte Tischreihen plus einen runden Extratisch beschert hat, anstatt eine lange Tafel. Das Ganze natürlich in „unserem“ Wintergarten.

Dass man sich um den fehlenden Nachwuchs für unser Hobby doch nicht so viele Sorgen machen muss, zeigte uns Thilo und Susanne Preller, die mit ihren beiden Söhnen Felix und Maximilian, (beide ebenfalls RREC Clubmitglieder) letzterer nebst Freundin Isabelle Fünner dabei waren.

Was allerdings nicht so schön war, war das schlechte bis sehr schlechte Wetter! Deswegen war es nur zu verständlich das alle Teilnehmer mit ihren Alltagsfahrzeugen zum Rappenhof gefahren sind, ... alle Teilnehmer?! ... nein! Olaf und Renate Engels haben allen Widrigkeiten getrotzt und haben als einzige ihren Bentley Arnage aus der molligen Garage geholt.

Vielen Dank für die zahlreiche Teilnahme in dieser nicht einfachen Zeit. Es war wieder ein sehr schöner Nachmittag.

*Text und Fotos: Oliver O`Keefe*



Alles ist vorbereitet





Der Bentley Arnage von Olaf und Renate Engels durfte als einziger Wagen unserer Gattung bei dem Mistwetter auf die Straße.



In kurzen Abständen treffen die Teilnehmer ein.



Petra Eichhorn, Margot Lachermund und Susanne Gassmann



Dr. Dr. Michael Schupp, Willi Marlok und Hansjörg Döringer



Girls Corner – Petra Döringer, Susanne Gassmann, Margot Lachermund, Petra Eichhorn, Evi Marlok und Renate Engels



Wolfgang Lachermund, Guido Mehl, Willi Marlok und Helmut Eichhorn



Isabelle Fünner, Thilo mit Susanne Preller, Wolfram Schmid, Herbert Hegebarth mit Gemahlin, Olaf Engels





RREC in Aachen mit besonderem Themenschwerpunkt

# Italian Influence auf das Design von Rolls-Royce und Bentley

Aus einer Initiative von Dr. Cesare Trecroci, dem italienischen Konsul mit Sitz beim Consolato d'Italia in Dortmund, resultierte eine von Klaus-Josef Roßfeldt erstellte Präsentation „*Italian Influence auf das Design von Rolls-Royce und Bentley*“. Er hatte kaum bekannte Tatsachen recherchiert, dass italienische Designer zwar nur wenige Karosserien auf Fahrgestellen von Rolls-Royce realisiert haben – aber dennoch prägend auf komplette Modellgenerationen des Herstellers gewirkt haben. Solche Fakten hatten bis dato noch nie Eingang in die Literatur gefunden.

**D**as Italian Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation fährt derzeit eine groß angelegte Kampagne in 23 Ländern rund um den Globus – 'be IT' – mit der italienische Werte, Fähigkeiten und Leistungsmerkmale besondere Betonung erfahren sollen. Dazu gehörte die Festlegung des 23. März 2022 als 'Italian Design Day'. Es bot sich deshalb an, in engem Schulterschluss mit dem italienischen Konsul Dr. Trecroci am „*Tag des italienischen Designs*“, 23. März 2022 (um S.E. Signore Trecroci zu zitieren „... as it was fixed in Rome for the Italian Design Day throughout the

*Italian diplomatic network worldwide ...*“) diesen Vortrag zu halten.

Die zunächst in Dortmund angesetzte Veranstaltung wurde, weil auch der italienische General-Konsul in Köln eingebunden war, verlegt. Sie fand statt auf Gut Schwarzenbruch in Stolberg bei Aachen. Dabei wurde die Überlegung umgesetzt, dass bereits ab etwa 15:00 Uhr die Teilnehmer eintrafen, so dass sich 'Motor-Talk' ergab und die Beschäftigung mit klassischen wie modernen Modellen, die sie mitbrachten. Neben einem R-R Phantom II Continental









als einzigem Vorkriegs-Exponat war ein breit gefächertes Angebot von Modellen aus der Nachkriegszeit versammelt. Der strahlende Sonnenschein erlaubte trotz des März-Termins den Aufenthalt im Freien, im unmittelbaren Kontakt mit der Phalanx exquisiter Modelle. Solcherart 'Tyre-Kicking' in bester englischer Tradition ging dann mit deutscher Pünktlichkeit über in die Präsentation ab 18:00 Uhr. Deren Anfang war eine mit italienischer Herzlichkeit vorgetragene Einleitung durch Seine Exzellenz, den italienischen Konsul. Der räumte freimütig ein,

etliche Verbindungen zwischen Designern aus seinem Heimatland und dem englischen Autohersteller seien ihm zuvor nicht bekannt gewesen.

Als nur ein Beispiel aus der Präsentation soll abgerufen werden, dass der von Pininfarina gestylte Rolls-Royce Camargue als ein für die Marke Rolls-Royce entscheidender Wendepunkt gewürdigt wurde: Der Rolls-Royce Camargue war das erste jemals nach metrischen Maßen gefertigte Auto des englischen Herstellers. Zudem das erste mit gewölbten





Seitenscheiben und das erste, für das Sicherheitsmaßstäbe wie für Passagiere in der Luftfahrt (!) von Pininfarina festgelegt worden waren. Viele dieser Features prägten dann die nächste Generation der Rolls-Royce Silver Spirit, Silver Spur und Bentley Mulsanne.

Mit der Anwesenheit von Bürgermeistern mehrerer Städte (so aus Dortmund, aus Aachen und aus Stolberg) sowie des argentinischen General-Konsuls war quasi ein 'offizieller Anlass' gegeben. Aber es gelang Dr. Trecroci mit seiner charmanten Darlegung und Klaus-Josef Roßfeldt mit seiner von launigen Episoden durchsetzten Präsentation, dass sich eine gelassene Atmosphäre ergab.

Die blieb auch bei dem mehrgängigen Menü bestehen, denn nach dieser geistigen Kost hatten wir uns auch eine Stärkung verdient.

Gestartet wurde im 1. Gang mit Reibeküchlein und Lachs, als 2. Gang wurde Serrano Schinken mit Chicorée und Feige dazu Nussvinaigrette gereicht. Der 3. Gang aus rosa gebratener Entenbrust ge-

schmorter Keule mit Knöpfele und Frühlingszwiebeln war dann ein wirklich köstliches und reichliches Hauptgericht. Unser aller Glück war perfekt, es gab Gang 4 – Crème Brûlée mit Melbasauce und Vanilleeis.

### **Eine Köstlichkeit wie unsere Autos, nur zum Genießen für UNS erschaffen.**

Selbstverständlich wurde das Essen mit passenden Weinen, weiß, rot sowie mit Bier und Softgetränken gereicht. Auch der Espresso hinterher war bei diesem italienischen Abend inkludiert.

Die mit viel Beifall bedachte Präsentation mit dem gelungenen Rahmen vom Aperol bis Zwetschgenwasser bildete einen gelungenen Auftakt für den Reigen von Veranstaltungen des Jahres 2022.

### **Initiator und Autor Klaus-Josef Roßfeldt & RREC Gebietsleiter West Rudolf Bergsch**

*Text und Fotos: Klaus-Josef Roßfeldt und Rudolf Bergsch*







Halle 3 – sowohl in den Hallen als auch im ...

Vom 23.– 27. März in Essen

# Die Techno Classica

– eine Nachlese –

Unser „favourite day“ für die TC Essen ist seit je her der Donnerstag. An diesem Tag ist die Besucherzahl immer noch sehr überschaubar. Es gibt noch kein großes Gedränge in den Gängen und die Standbetreiber sind noch frisch motoviert und auskunftsfreudig.



... im Freigelände war alles sehr überschaubar





Halle 4 war reserviert für private Anbieter

Dieses Jahr fiel jedoch sofort auf, dass vor dem Parkhaus gar keine Autoschlange stand und im Parkhaus noch viele Plätze frei waren. Gleiches am Einlass. Der Katalog klärte weiter auf, dass statt der an sonst 12 Hallen nun nur 8 geöffnet waren. Die letzteren waren für Automobilclubs vorbehalten und die ganze Halle 4 war für private Verkäufer reserviert, jedoch nur zu 1/3 mit Wagen bestellt.

Am Interessantesten gestaltete sich die Halle 5 und 7 mit den Premium-Händlern, die ihre entsprechenden edlen Raritäten wie SSK, Lamborghini, Ferrari, Maserati, Aston Martin, Jaguar E und 300 SL etc. mitgebracht hatten. Unsere Marken Rolls-Royce und Bentley sah man nur sehr selten.

Es fiel auf, dass sehr viele Händler, besonders einige aus den Benelux Staaten, ihre sauber und präzise gebauten Replikas zum Verkauf ausstellten. Auch die Firma Belrose Classics aus Belgien zeigte top rekonstruierte Bentleys, wirklich von Feinsten, vergleichbar mit denen von Racing Green aus Wales.

Apropos England, es fiel allen sehr auf, dass nicht ein einziger Händler aus Great Britain erschienen war. Private Nachfragen in GB signalisierten, dass die jetzt auf dem Kontinent fällige Preiserhöhung um die 19% MWST für viele als abschreckend gewertet wird! Auch sollen die mehrtägigen Zollformalitäten für nur diesen einzigen mehrtägigen Besuch auf der Messe die Händler abgeschreckt haben. Vor dem Brexit hat man einfach verladen und ist losgefahren – fertig! Das ist nun Geschichte!

Das Kontingent an Teilehändlern und Werkzeugständen war ebenfalls sehr überschaubar. Nur sehr wenige hatten sich für eine Teilnahme entschieden, wohl auch auf Grund der erheblichen Standgebühren.



Halle 5 – dieses Silver Cloud Cabrio war leider kein Original



Hyman LTD. ist aus New York mit zwei Highlights angereist



Halle 5



Die sehenswerten Bentley Nachbauten von Belrose Classics aus Belgien



Sehr gute Restauration von Metropole classics aus Holland

**METROPOLE CLASSICS**

**Volkswagen Kafer 50Jahre**

- 📅 1986
- 🏠 96
- 💰 € 39.000 in VAT
- Brand new 50th Anniversary edition
- Only 3150 produced
- Never driven on the road
- Yearly oil change with warm engine

Und hier der Preis zum Käfer



Für August 2022 – die Bentley Boys Tour organisiert von Belrose Classics



Hier im Angebot bei Thiessen – der 300 SL – der legendärste Roadster world-wide – ever

MB 300 SL – ein Gedicht ...



... der Preis – leider eben auch legendär ...

**THIESEN**

**Mercedes-Benz 300 SL Roadster**

**Baujahr:** 1937

**Farbe/Lackierung:** Schwarz Ledergrün, Metall chrom

**Motor:** Typ 230/123 (Mehrläufig)

**Leistung:** 100 kW (136 PS) (Mehrläufig)

**Wagen:** Roadster 4-türiger, Leinwandverkleidung, 2 500 cm³, 217 1/2 mm Achsabstände

**Getriebe:** Der 300 SL als Roadster hatte keine Primär- und Sekundärtriebwerke. Er hatte ein 5-Gang-Getriebe mit 5-Gang-Primärtriebwerk und 5-Gang-Sekundärtriebwerk. Die 5-Gang-Primärtriebwerke sind in der Regel als 5-Gang-Primärtriebwerke bekannt. Die 5-Gang-Primärtriebwerke sind in der Regel als 5-Gang-Primärtriebwerke bekannt. Die 5-Gang-Primärtriebwerke sind in der Regel als 5-Gang-Primärtriebwerke bekannt.

**Produktion:** Von Mercedes 200 SL Roadster wurden auch 197 und 1982 Stück als Roadster produziert.

**Zum Fahrzeugschein:** Der 300 SL Roadster wurde in Deutschland produziert und ist ein sehr seltenes und wertvolles Fahrzeug. Die ursprüngliche Leinwandverkleidung ist ein sehr wertvolles Merkmal. Die Leinwandverkleidung ist ein sehr wertvolles Merkmal. Die Leinwandverkleidung ist ein sehr wertvolles Merkmal.

**Kaufpreis:** 1.125.000,00 €





Die guten von Mercedes waren reichlich im Angebot

Dafür sahen wir etliche gut restaurierte Wagen aus Polen, Tschechien und sogar Ungarn! Alle sauber gearbeitet und hervorragend lackiert. Allerdings entsprach die Höhe des Verkaufspreises auch locker den Preisen, die für hier bei uns gearbeitete Wagen gefragt werden – also: no benefit!

Ach ja, im Angebot waren auffallend sehr viele Porsche aller Jahrgänge und Modelle, speziell die 911er und auch in allen Farben aber mit zum Teil überraschend hohen Preisvorstellungen. Gleich

gefolgt von jeder Menge Mercedes, besonders aus den 1955er bis 1980er Jahren und hier speziell die R 107, W 111, W 112, W 113 (Pagode) und dazu viele W 121 (190 SL) sowie reichlich W 198 I und II (300 SL), letztere besonders zahlreich angeboten aus den Niederlanden. Diese alten 300 SL sind schon wahre Stil-Ikonen der Deutschen Automobilindustrie, wozu man auch getrost noch den 190 SL und die legendäre 911er Karosserie von Ferdinand Porsche hinzu zählen kann. Sie alle haben die deutsche Automobilkultur bis heute geprägt.



Und Porsche – so weit das Auge reichte ...





Ein Besuch bei BRABUS ist ja obligatorisch – alles perfekte Restaurationen!

Vergleichbar hat die Marke Rolls-Royce ihr „Branding“ durch den Silver Cloud III mit dem markanten eckigen Kühler mit der Emily oben und den Doppelscheinwerfern erfahren. An diesem extrem einprägsamen Front-Styling von John Blatchley arbeiten sich bis heute die Rolls-Royce Designer bei der Gestaltung jeder neuen Frontpartie für einen neuen Phantom ab.



BRABUS – better than new!

Das Brabus auch ein Top-Restaurateur ist, zeigte die Firma mit einigen absolut perfekt restaurierten Mercedesmodellen, die man sicherlich als „better than new“ einstufen kann. Doch das schlug sich folglich auch im Preis nieder. Angenehm fielen die US Modelle auf, sowohl im Zustand als auch im Preisgefüge wie z. B. diese schöne Corvette (unten) von 1967, die von einem Dänischen Händler angeboten wurde.

Mercedes-Benz 280SL "Pagode"		BRABUS Classic
Wagen	A-Sonderausführung, sehr seltene 280er Version	
Leistung	170 kW (230 PS)	
Hubraum	2,8 l	
Produktionsjahr	1967	
Produktionsnummer	199 102100	
<b>Werkstattleistungen:</b>		
251 Lackierung	Schwarz	
252 Polster	Rot/Schwarz	
253 Motoranlage	Original	
254 Teufel	Neu	
255 Scheinwerfer	Neu	
256 Motor	Neu	
257 Motor	Neu	
258 Motor	Neu	
259 Motor	Neu	
260 Motor	Neu	
261 Motor	Neu	
262 Motor	Neu	
263 Motor	Neu	
264 Motor	Neu	
265 Motor	Neu	
266 Motor	Neu	
267 Motor	Neu	
268 Motor	Neu	
269 Motor	Neu	
270 Motor	Neu	
271 Motor	Neu	
272 Motor	Neu	
273 Motor	Neu	
274 Motor	Neu	
275 Motor	Neu	
276 Motor	Neu	
277 Motor	Neu	
278 Motor	Neu	
279 Motor	Neu	
280 Motor	Neu	
281 Motor	Neu	
282 Motor	Neu	
283 Motor	Neu	
284 Motor	Neu	
285 Motor	Neu	
286 Motor	Neu	
287 Motor	Neu	
288 Motor	Neu	
289 Motor	Neu	
290 Motor	Neu	
291 Motor	Neu	
292 Motor	Neu	
293 Motor	Neu	
294 Motor	Neu	
295 Motor	Neu	
296 Motor	Neu	
297 Motor	Neu	
298 Motor	Neu	
299 Motor	Neu	
300 Motor	Neu	
301 Motor	Neu	
302 Motor	Neu	
303 Motor	Neu	
304 Motor	Neu	
305 Motor	Neu	
306 Motor	Neu	
307 Motor	Neu	
308 Motor	Neu	
309 Motor	Neu	
310 Motor	Neu	
311 Motor	Neu	
312 Motor	Neu	
313 Motor	Neu	
314 Motor	Neu	
315 Motor	Neu	
316 Motor	Neu	
317 Motor	Neu	
318 Motor	Neu	
319 Motor	Neu	
320 Motor	Neu	
321 Motor	Neu	
322 Motor	Neu	
323 Motor	Neu	
324 Motor	Neu	
325 Motor	Neu	
326 Motor	Neu	
327 Motor	Neu	
328 Motor	Neu	
329 Motor	Neu	
330 Motor	Neu	
331 Motor	Neu	
332 Motor	Neu	
333 Motor	Neu	
334 Motor	Neu	
335 Motor	Neu	
336 Motor	Neu	
337 Motor	Neu	
338 Motor	Neu	
339 Motor	Neu	
340 Motor	Neu	
341 Motor	Neu	
342 Motor	Neu	
343 Motor	Neu	
344 Motor	Neu	
345 Motor	Neu	
346 Motor	Neu	
347 Motor	Neu	
348 Motor	Neu	
349 Motor	Neu	
350 Motor	Neu	
351 Motor	Neu	
352 Motor	Neu	
353 Motor	Neu	
354 Motor	Neu	
355 Motor	Neu	
356 Motor	Neu	
357 Motor	Neu	
358 Motor	Neu	
359 Motor	Neu	
360 Motor	Neu	
361 Motor	Neu	
362 Motor	Neu	
363 Motor	Neu	
364 Motor	Neu	
365 Motor	Neu	
366 Motor	Neu	
367 Motor	Neu	
368 Motor	Neu	
369 Motor	Neu	
370 Motor	Neu	
371 Motor	Neu	
372 Motor	Neu	
373 Motor	Neu	
374 Motor	Neu	
375 Motor	Neu	
376 Motor	Neu	
377 Motor	Neu	
378 Motor	Neu	
379 Motor	Neu	
380 Motor	Neu	
381 Motor	Neu	
382 Motor	Neu	
383 Motor	Neu	
384 Motor	Neu	
385 Motor	Neu	
386 Motor	Neu	
387 Motor	Neu	
388 Motor	Neu	
389 Motor	Neu	
390 Motor	Neu	
391 Motor	Neu	
392 Motor	Neu	
393 Motor	Neu	
394 Motor	Neu	
395 Motor	Neu	
396 Motor	Neu	
397 Motor	Neu	
398 Motor	Neu	
399 Motor	Neu	
400 Motor	Neu	
401 Motor	Neu	
402 Motor	Neu	
403 Motor	Neu	
404 Motor	Neu	
405 Motor	Neu	
406 Motor	Neu	
407 Motor	Neu	
408 Motor	Neu	
409 Motor	Neu	
410 Motor	Neu	
411 Motor	Neu	
412 Motor	Neu	
413 Motor	Neu	
414 Motor	Neu	
415 Motor	Neu	
416 Motor	Neu	
417 Motor	Neu	
418 Motor	Neu	
419 Motor	Neu	
420 Motor	Neu	
421 Motor	Neu	
422 Motor	Neu	
423 Motor	Neu	
424 Motor	Neu	
425 Motor	Neu	
426 Motor	Neu	
427 Motor	Neu	
428 Motor	Neu	
429 Motor	Neu	
430 Motor	Neu	
431 Motor	Neu	
432 Motor	Neu	
433 Motor	Neu	
434 Motor	Neu	
435 Motor	Neu	
436 Motor	Neu	
437 Motor	Neu	
438 Motor	Neu	
439 Motor	Neu	
440 Motor	Neu	
441 Motor	Neu	
442 Motor	Neu	
443 Motor	Neu	
444 Motor	Neu	
445 Motor	Neu	
446 Motor	Neu	
447 Motor	Neu	
448 Motor	Neu	
449 Motor	Neu	
450 Motor	Neu	
451 Motor	Neu	
452 Motor	Neu	
453 Motor	Neu	
454 Motor	Neu	
455 Motor	Neu	
456 Motor	Neu	
457 Motor	Neu	
458 Motor	Neu	
459 Motor	Neu	
460 Motor	Neu	
461 Motor	Neu	
462 Motor	Neu	
463 Motor	Neu	
464 Motor	Neu	
465 Motor	Neu	
466 Motor	Neu	
467 Motor	Neu	
468 Motor	Neu	
469 Motor	Neu	
470 Motor	Neu	
471 Motor	Neu	
472 Motor	Neu	
473 Motor	Neu	
474 Motor	Neu	
475 Motor	Neu	
476 Motor	Neu	
477 Motor	Neu	
478 Motor	Neu	
479 Motor	Neu	
480 Motor	Neu	
481 Motor	Neu	
482 Motor	Neu	
483 Motor	Neu	
484 Motor	Neu	
485 Motor	Neu	
486 Motor	Neu	
487 Motor	Neu	
488 Motor	Neu	
489 Motor	Neu	
490 Motor	Neu	
491 Motor	Neu	
492 Motor	Neu	
493 Motor	Neu	
494 Motor	Neu	
495 Motor	Neu	
496 Motor	Neu	
497 Motor	Neu	
498 Motor	Neu	
499 Motor	Neu	
500 Motor	Neu	



Aus Dänemark angeboten – eine wunderbare Corvette von 1967 – top restauriert für 130 tds. €



Tja, und das schönste zum Schluss: LUPUS – Wolf Krämer – war auch wieder da. Sein Stand in Halle 3, ein wahrer Hingucker! Sein handverlesenes Antiquariat ist immer einen Besuch wert. Er gilt unter Insidern als der Kenner für original englische „Picknick-baskets“ und „british assessoires“, eben für alle Bereiche des Schönen. Bei ihm gibt es die brischsten aller Picknickkörbe in allen Größen und allen Zusammensetzungen, von Perlmutter bis Sterling Silver, immer eine wahre Augenweide!

Höchste Anerkennung zollt man Wolf Krämer auch als der Kenner für historische Lederkoffer, vornehmlich britischer Herkunft. Sie werden bei ihm perfekt aufgearbeitet und neu ausgeschlagen und dann glänzen auch sie fast wie „better than new“! Für stilettes Reisen mit unseren wunderbaren Rolls-Royce und Bentleys, oder als schöne ansprechende Dekoration im Hause, ja, das hat schon was!

**Fazit: es war eine deutlich abgespeckte Techno Classica 2022!**

Wir sind gespannt was die TC Essen im nächsten Jahr bringen wird.

*Text und Fotos: Dr. Dr. Axel Zogbaum*



Es gab die üblichen Teilehändler aus Italien ...



... und wieder aus Polen



Jedes Jahr dabei aus Italien – feinste Handarbeit für edelste Holzfuerniere



LUPUS – bei Wolf Krämer gibt es die schönsten Picknickkörbe, die schönsten Lederkoffer ...



... und die feinsten Assessoires für eine anglophile Lebensart



## Meeting bei Schuttenbach Automobile in Anzing



*Ganz persönlich, aber auch in der Funktion als Gebietsleiter Süd, habe ich mich sehr gefreut, dass sich – trotz der noch nicht verhalten Omikron-Welle – doch eine ganze Reihe von Clubfreunden zum erstmals durchgeführten „Wake up“ eingefunden hat.*

# “Wake up”

Im Herbst musste unser Azure wegen seines Saisonkennzeichens wieder ins Winterquartier. Daraus sollte ein kleiner Event entstehen, damit man sich clubintern nochmals – vor der ungewissen und ins Haus stehenden nächsten Welle – treffen kann. Konsequenterweise war dann auch ein „Wake up“ zu organisieren.

*Vom Schuttenbach-Marmortisch waren die Oldtimer-Magazine abgeräumt worden, damit es genügend Platz für Fingerfood & Co gab.*





**E**nde Oktober war es wieder an der Zeit gewesen, dass unser Azure in sein Überwinterungslager bei Schuttenbach gebracht werden sollte. Zu dieser Zeit kündigten die Medien schon wieder die neue im Raum stehende Corona-Variante an. Mit Blick auf die daraus resultierende anrollende Omikron-Welle hatte ich in der so eventlosen Zeit beschlossen, dass wir vorher möglichst nochmals eine RREC-Gelegenheit haben sollten, um wenigstens einige der Clubfreunde vor der nächsten ungewissen Zeit zu treffen.

Idee geboren – mit Schuttenbachs Geschäftsführer Wolfgang Deutinger telefoniert – bei ihm offene Türen eingerannt – die konkrete Umsetzung der Idee in Angriff genommen.

Schließlich hatte er uns beim „Sleep well“ im vergangenen Oktober so herzlich begrüßt und zu dieser Event-Idee gratuliert, dass ich schon damals spontan angekündigt hatte, dass es konsequenterweise ein „Wake up“-Event geben würde. Geplant wurde für den ersten Freitag im April, denn ab dann durfte der Azure wieder auf die Straße.

Neben Allem, was mit Autos zu tun hat, gibt´s eine andere echte Leidenschaft in meinem Leben. Eine meiner liebsten Beschäftigungen sind Aktivitäten rund um die Beschaffung von Lebensmitteln und deren Zubereitung. Deshalb wurde eingekauft, eine Weile in der Küche verbracht und dann das Ergebnis im Alltagskombi nach Anzing verfrachtet. Finger-

und Löffelfood – süß und herzhaft – sowie Single Malt, Sherry und Martini wurden auf dem zentralen Marmortisch bei Schuttenbach präsentiert und warteten, um dann von rund 20 Clubmitgliedern/Begleitpersonen deutlich dezimiert zu werden. Endlich gab´s auch mal wieder eine Gelegenheit, das ererbte englische Hartporzellan zum Einsatz zu bringen. Was könnte stilmäßig besser zu RR & B passen als Crown Ducal English Ironstone / Decor Bristol blue, das auf dem Foto ganz gut zu erkennen ist. Ich hoffe, dass sich weitere Gelegenheiten ergeben, dass es – analog zu unseren Fahrzeugen – aus dem „Stellplatz“ im Geschirrlager darf und verwendet wird.

Offensichtlich passte das Konzept und sorgte für entsprechende Wohlfühlatmosphäre. Die Rückfahrt nach Rosenheim wurde – mit erfreulich wenigen Resten – weit später angetreten, als ursprünglich erwartet. Allerdings mit einem lachenden und mit einem weinenden Auge. Die unerfreuliche Wetter-situation und -vorhersage sorgte kurzfristig für die Entscheidung, dass der Azure erst einmal noch im geschützten Bereitstellungsmodus bei Schuttenbach bleiben sollte.

Ausblick: Angesichts der herzlichen Wortwahl hat es GF Wolfgang Deutinger selbst nahegelegt, dass man für das Saisonende 2022 mit großer Wahrscheinlichkeit ein weiteres „Sleep well“-Event für einen Freitag am Ende des Oktobers einplanen wird.

*Text und Fotos: Dr. H. Martin Illner*



*Auch diesmal ließ es sich der Geschäftsführer von Schuttenbach Automobile – Wolfgang Deutinger – nicht nehmen, die RREC-Gäste zu begrüßen. So herzlich, wie er das macht, provoziert er natürlich stets, dass man sich ein nächstes Mal wieder bei ihm einlädt.*



Bentley Bentayga EWB

# Für ein paar Zentimeter mehr



Bentayga EWB



Länger, deutlich länger wird er sein. Der Bentayga EWB erfährt eine Streckung, die nicht nur in engen Tiefgaragen für mehr Aufmerksamkeit sorgt. Eine Sitzprobe in London zeigte unseren Knien völlig neue Aussichten.











**E**ine Halle, unscheinbar, ein wenig Lager-Atmosphäre, ein wenig Geheimniskrämerei. Für einen Tag nach London. Ein klitzekleines Buffet, nur eine Handvoll Journalisten und ein schwarzer Vorhang. Spannung in der Luft und Pressechef Wayne Bruce im Monitor. Er sprach natürlich über Beyond 100 und über die Zukunft aller Bentleys. Und dann „Vorhang auf“.

Zwei EWBs, ohne Fotoerlaubnis. Die Smartphones mussten wir am Eingang abgeben und eine Embargo-Erklärung unterschreiben. Mitte April dürfen wir berichten. Der Kalender zeigt den 1. März, wir stehen in den Brooklands Studios und die beiden Bentleys sind nicht nur länger, sie sind auch sichtbar prägnanter. Um 180 Millimeter ist er gewachsen. Der neue Radstand: 3.175. Freiheit für die Knie, Raum für´s Auge, weil du jetzt wirklich nach vorn schaust und der Sitz da vorn nicht mehr als Barriere wahrgenommen wird. Der ganze Wagen misst: 5,322 Meter. Damit ist dieser Bentley die Nummer Eins im Stall, wenn es um die Länge geht.

Und jetzt zu den Innereien. Das Mobiliar. Die zusätzlichen 18 Zentimeter, kommen komplett den Menschen im Fond zugute. Wer vorn sitzt, sollte öfter mal in den Spiegel sehen. Weil die Leute da hinten auf der ersten Fahrt reichlich zu tun haben. Es geht um Klima und Sitzpositionen. In Crewe hat man sich gedacht, dass mehr Raum auch mehr Komfort bedeuten kann. Deshalb sind die Sitze hinten auch für prima Klima ausgerüstet, inklusive einer Sensorik, die die Körpertemperatur des Sitzenden misst und sogar weiß, ob der Mensch schwitzt. Sollte das der Fall sein, werden kühlende Kräfte wirksam. Und weil das Körpergewicht auch noch gemessen wird, könnte man auf die Idee kommen, dass der Hausarzt oder die Krankenkasse eine kurze SMS bekommen. Keine Angst, Datenschutz.

Die Themen Komfort, Ruhe, Oase und Wellness werden vor allem auf dem Chefstuhl hinter dem Co-Pilotensitz behandelt. Bis zu 40 Grad nach hinten neigt sich die Rückenlehne, der Vordersitz fährt nach vorn, ein Fußbänkchen schwenkt aus und ein oder zwei Knopfdrücke später, werden unsichtbare Hände aktiv. Der Sitz zeigt sich hoch motiviert, er löst jeden noch so hartnäckigen Knoten.

Interieur-Spezialisten werden vielleicht tagelang am Konfigurator die richtigen Farbtöne für das Mobiliar suchen. Bentley hat die hinteren Türen motorisiert, sie schließen auf Knopfdruck. Die Lehnen in den hinteren Türen, sowie die Mittellehne werden beim EWB auf Wunsch erwärmt und weil nun das Dach auch einen Tick länger ist, hat man in Crewe das gläserne Verdeck nach hinten verschoben.

Und zum Schluß noch ein Tipp. Der EWB ist mit Allradlenkung versehen, die hinteren Räder schwenken um bis zu sieben Grad ein, was den Wendekreis deutlich verringert. Bentley schreibt, dass der Wendekreis des EWB kürzer sei, als der des „normalen“ Bentayga. Wer also einen Bentayga sein eigen nennt, sollte das mal testen. Wir sind gespannt. Geliefert wird der EWB im 4. Quartal, bestellt werden kann schon jetzt. Einen Preis haben wir noch nicht, dafür aber ein paar andere Zahlen:

**Motor:** V8 TwinTurbo  
**Leistung:** 550 PS  
**Drehmoment:** 770 Nm  
**Top Speed:** 290 km/h  
**0-100 km/h:** 4,6 Sekunden

*Text: Ralf Bernert  
 Fotos: Bentley Motors*



April 2022

# Endlich wieder

## RETRO CLASSICS®

# Stuttgart!

Oldtimer-Messe in Stuttgart – 2021 abgesagt – 2022 für Februar geplant und dann verschoben auf April. Nach zwei Jahren Pause ergriffen wir die Gelegenheit für einen Messebesuch und ein Mittagsmeeting bei unserem gut organisierten und bestens gelaunten Gastgeber Karl Muth.



*Der Blick in die Gesichter sagt – den Herren mit den grauen Haaren geht 's offensichtlich richtig gut.*



*Good wine – pleasant smell – enthusiastic friends – and a toast: To the Club!*

Am 27. Februar 2020 traf sich ein kleiner harter Kern der Mitglieder aus der Münchener Ecke mit einigen anderen Enthusiasten auf der RETRO CLASSICS in Stuttgart. Deutschland hatte damals gerade seine ersten höheren Corona-Inzidenzzahlen, die Parties am Rande der Skipisten in Ischgl und der Karneval im nordrheinischen Heinzberg hatten der Presse tagelang dicke Schlagzeilen beschert. In Stuttgart waren bereits etliche Flächen leer geblieben, denn die Entwicklung der Coronazahlen in Italien bremste die üblicherweise von dort kommenden Firmen und Händler komplett aus.

Keiner aus der seinerzeitigen RREC-Runde, der sich an dem Tag bei Clubfreund Karl Muth die Pizza hatte schmecken lassen, ahnte im Entferntesten, dass das bis auf Weiteres die letzte Oldtimer-Messe sein würde. Bald danach kam der erste Lockdown und reihenweise wurden Veranstaltungen später abgesagt.

Erst zwei Jahre und zwei Monate – am 21. April 2022 – trafen wir uns wieder auf der RETRO CLASSICS. Und das, wieder bei Karl. Nach einem erfrischend perlenden Begrüßungsaperitiv wurden wir wieder zu rheinhessischen Weinen eingeladen. Da gab 's unter anderem einen bemerkenswerten 2017er Cabernet-Sauvignon mit immerhin 14,3 %. Der war so, dass ich mich spontan mit Bestellunterlagen des Winzers, der dort einen Info- und Verkostungsstand hatte, eindeckte.





*Einmal mehr hat sich der Messebesuch am Eröffnungs-Donnerstag bewährt. Am Wochenende war es in den Hallen wesentlich voller.*

Statt Pizza gab 's Pasta – aber das war völlig egal. Es hat jedenfalls hervorragend geschmeckt und es war, angesichts der Wegstrecken, die wir auf den harten Hallenböden zurückgelegt hatten, eine wohlthuende Stärkung. Nach diesem gemeinsamen Mittagsimbiss

**– und einem herzlichen Dankeschön an unseren Gastgeber Karl Muth –**

löste sich die Runde allmählich wieder auf und es wurden unterschiedliche Bereiche der Messe angesteuert – entweder die Auktionsfahrzeuge bei Classicbid, die am Samstag versteigert werden sollten oder die Halle mit dem Teilemarkt oder die mit den Privatanbietern oder ...

Gesättigt von den vielen Eindrücken des Messtages traf sich die „Münchner-Runde“ am frühen Abend am Ausgang. Viel hatten wir gesehen, uns jedoch von größeren Investitionen fernhalten können. Ein wesentliches Argument dafür war wohl bei Allen, dass

der vorhandene Parkraum ausgeschöpft ist und man sich vor einem Neuerwerb von etwas Vorhandenem trennen müsste. Und wer von uns will schon eines seiner motorisierten Schätzchen wieder hergeben?!

Nach den Erfahrungen mit dem französischen TGV in 2020 haben wir uns für die Rückfahrt im ICE der Deutschen Bahn entschieden. Lieber mit ICE und gegebenenfalls mit Verspätung ankommen als – wie 2020 – im französischen TGV die allerletzten 0,4 Liter Rotwein auf vier minimalistische Plastikbecher aufteilen zu müssen und als einzigen Feststoff unmögliche in Folie eingerollte Pseudosandwiches zu bekommen. Diesmal gab 's ausreichend passablen Rotwein sowie Fassbier in echten Gläsern und auch noch eine kleine warme Mahlzeit. So konnte die harmonische Exkursion zu den Oldtimern nach einer stressfreien Rückfahrt nach München bzw. Rosenheim ausklingen.

*Text und Fotos: Dr. H. Martin Illner*



Treffen einiger Enthusiasten am 24.04.2022



# Grünewald Classics

Nach 3-maligen Verschiebung wegen Corona konnte sie endlich wieder stattfinden: die Grünewald Classics in Solingen.

Unser Mitglied Dieter Kastell hatte für uns wieder direkt auf der Hauptwiese neben der Bühne schöne Stellplätze reserviert. Nachdem die letzte Veranstaltung 2020 im Regen mit mehr Teilnehmern fast abgesoffen war, ist dieses Mal alles anders.







Bei strahlendem Sonnenschein konnten wir leider nur sechs Rolls-Royce nebeneinanderstellen. Verteilt waren jedoch noch einige sehr schöne Bentleys auf der Veranstaltung, die jedoch noch nicht Mitglied im Club sind.

Der Phantom von Dieter Kastel und ein RR 20/25 wurden von dem Veranstalter und Dieter in allen Einzelheiten dem interessierten Publikum vorgestellt.

Bei dem Wetter eine gelungene Veranstaltung, die sicher 2023 wieder stattfinden wird.

*Text und Fotos: Rudolf Bergsch*





# Iphofen und „das kleine Monte Carlo“



Die Glücksgöttin Fortuna war irgendwie unter uns, als wir unsere Ausfahrt in Main(Wein)franken am 30. April unternommen haben. Die Wetterprognosen waren sehr durchwachsen gewesen, ganz besonders für den Nachmittag. Trotzdem schafften wir es stets, den heftigen Regengüssen zu entgehen, auch wenn es um uns herum ziemlich dunkel und trüb aussah.





Und, kaum zu glauben, hatten sich Clubfreunde aus München, Oberbayern, dem Saarland, Hessen Leipzig, Franken, hoch aus dem Norden und auch aus dem Stuttgarter Raum angemeldet und waren zu unserer Ausfahrt angereist. Gut, es mag auch daran gelegen haben, dass die Frühlingsausfahrt abgesagt worden war. Keinesfalls jedoch hatten wir damit gerechnet, dass rund fünfzehn unserer Schätzchen nach Iphofen gelenkt werden würden. Jedenfalls war unser Quartier, der Zehntkeller in Iphofen, komplett ausgebucht. Gott sei Dank war dort rechtzeitig ein ordentliches Zimmerkontingent reserviert worden, so dass alle Clubfreunde im „Zehntkeller“ untergebracht werden konnten.

### Doch nun der Reihe nach:

Bereits am Nachmittag des 29. April trafen die ersten Teilnehmer in Iphofen ein. Das war auch gut so, denn so konnte man alte Freundschaften wieder aufleben lassen und andere Teilnehmer kennen lernen. Am Abend des Freitags haben uns Küche und Keller des „Zehntkellers“ schon ordentlich verwöhnt, während unsere vierrädrigen Lieblinge ein Plätzchen auf dem hoteleigenen Parkplatz fanden. Am nächsten Morgen trafen dann mit großem Hallo die übrigen Teilnehmer ein. Wir hatten uns entschlossen, den Start der Ausfahrt auf 13.00 Uhr zu legen, so dass alle Teilnehmer ausreichend Zeit für ein Schwätzchen und ein verspätetes Frühstück hatten. Die Ausgabe der Fahrtunterlagen fand ganz beiläufig statt. Eine Fahrerbesprechung war entbehrlich. Gegen 13.00 Uhr begann unsere Ausfahrt.



Eigentlich hatten wir vorgesehen, nach dem Start über den Marktplatz von Iphofen zu fahren, der viele Baudenkmäler, unter anderem ein Renaissance-Rathaus, hat. Der Marktplatz wurde jedoch an unserem Fahrtag, seiner Bestimmung gemäß, für den wöchentlichen Markt genutzt. Dies war allerdings auch die einzige Abweichung von unserer geplanten Fahrtroute. Durch das Rödelseer Tor ging es dann aus Iphofen heraus Richtung Großlangheim, Schwarzach nach Prichsenstadt. Dort fuhren wir durch das mittelalterliche Stadttor in die romantische und als Filmkulisse für einen Historienroman geeignete Hauptstraße. Über Lültsfeld und Frankenwinheim gelangten wir nach Gaibach. Dort fand unser erster Aufenthalt statt. Im Betrieb des Winzers Götz Weinbau wartete man bereits auf uns. Die Verkostung von vier fränkischen Weinen wurde durch frisches Brot und Schmalz abgerundet. Der Winzerbetrieb Götz hat einen tollen neu errichteten Probierraum. Der ganze Betrieb ist sehr geschmackvoll gestaltet. Das Ambiente hat uns sehr gut gefallen. Von der Möglichkeit zur Verkostung und zum Kauf wurde angesichts der Qualität und Klasse der Weine gern und reichlich Gebrauch gemacht.







## Mainfähre Fahr

Unsere Schätzchen konnten wir während der Verkostung fast alle im Hof abstellen. Nachdem die Zungen durch die Weinverkostung etwas gelöst waren und nach angenehmen Gesprächen setzten wir unsere Fahrt nach rund einer Stunde fort. Bis zur Mainfähre in Fahr waren es von Gaibach nur wenige Kilometer. Wahlweise konnten wir die andere Mainseite über die Fähren in Fahr, Stammheim oder Eisenheim erreichen. Die meisten Teilnehmer entschieden sich für die Fähre in Fahr, auch weil diese für Fahrzeuge mit langem Übergang besser zu befahren war. Nach dem Übersetzen auf die andere Mainseite trafen wir uns im Gasthaus „Zum Schiff“ in Obereisenheim zu Kaffee und Kuchen wieder. Wider alles Erwarten und entgegen allen Wetterprognosen schien dort die Sonne und wir konnten unseren zweiten Aufenthalt im Freien genießen. Der Blick auf den Main, die hügelige Landschaft und das fri-

sche Grün wären Grund genug gewesen, länger in diesem Gasthaus zu bleiben. Aber wir hatten ja noch die Rückreise vor uns ...

Nach circa einer Stunde setzten wir dann unsere Fahrt in Richtung Volkach fort. Nachdem wir zunächst parallel zum Main und dann einen Hügel hinaufgefahren waren, erreichten wir den Aussichtspunkt und die Gaststätte „Vogelsburg“. Von der Gaststätte „Vogelsburg“ aus konnten wir den herrlichen Ausblick auf die Mainschleife und die hügelige Landschaft bis herüber Richtung Kitzingen und Richtung Castell genießen. Auch hier sahen wir in einigen Kilometern in verschiedenen Richtungen dunkle Wolken ... Unser Blick nach Süden war jedoch fast ungetrübt. Dieser Blick auch auf die darunter liegenden Rebstöcke war sicherlich eines der Highlights unserer Tour.





Im Anschluss an diese Besichtigung führen wir parallel zum Main über Escherndorf, Dettelbach, Großlangheim und Rödelsee zurück nach Iphofen. Auch auf diesem Teil unserer Ausfahrt blieben wir entgegen allen Ankündigungen vom angedrohten heftigen Regen verschont. In Iphofen erwartete uns ein prächtiges viergängiges Menü, bei dem zu jedem Gang ein passender fränkischer Wein gereicht wurde. Das Menü wurde durch einen trockenen Sekt eingeleitet, nach welchem ein Amuse-Gueule serviert wurde. Es folgten eine Wachtelterrinen mit Cumberlandsoße und Wildkräutersalat. Mit einer Consommée vom Weiderind ging es weiter. Als Hauptgang wurde ein auf den Punkt gegartes Kalbsfilet mit Spargelgemüse und neuen Kartoffeln gereicht. Das Menü schloss mit einem Dessertteller mit Früchten ab. Der Küche konnte man für diesen Gaumenschmaus nur höchstes Lob zollen. Darin

waren sich alle Teilnehmer völlig einig. Unser Präsident dankte sodann den Teilnehmern für ihr Kommen und den Organisatoren, denen ein Präsent überreicht wurde.

Die Stimmung blieb fröhlich und ausgelassen, so dass die Teilnehmer bis tief in die Nacht weiterfeierten. Vielfach wurde hierbei der Wunsch nach weiteren Veranstaltungen mit ähnlicher Dauer, Fahrstrecke und Ausgestaltung ausgesprochen.

Am nächsten Morgen wurde es nach dem Frühstück Zeit für den Aufbruch, der mit guten Wünschen für die Heimreise und Dank an die Organisatoren begleitet war.

*Text: Friedhelm Perz*

*Fotos: Gudrun Gruber, Richard H. Gruber & Petra Eichhorn*

## EPILOG

**Qualität & Anzahl der Teilnehmer erst gestalteten ein emotionsreiches, wunderbares Wochenende – herzlichen Dank dafür!!**

In ihrer ganzen Erfreulichkeit kann diese Veranstaltung durch die einfache Struktur der Vorbereitung jedoch auch möglichst viele "members" zur Nachahmung anregen.

**Berücksichtigung ohne Anspruch auf Vollständigkeit:**

- Sinnvolles Zeitfenster bestimmen.
- Frühestmöglicher Kontakt mit Sektionsleitern/Secretary und Absprache der Veröffentlichung.
- Der Samstag als Kerntag mit der Möglichkeit des Abreisetages am Sonntag hat sich bewährt.
- Selbstzahler/-bücher vermeiden das Kostenrisiko – keine Nenngebühr!
- Ein geeigneter Gastronomie-/Hotelleriepartner (Zimmerqualitäts-Parkmöglichkeiten – Garantie von angemessener Restaurantleistung), der auch ein bestimmtes Zimmerkontingent bis zur abgesprochenen Deadline (Meldeschluss) kostenlos garantiert.
- Pauschalangebote wie hier, Übernachtung inkl. Menü/Weinbegleitung vereinfachen die Abwicklung.
- Die entsprechende Routenführung (max. 100 km) mit Stops (touristisch angemessen am Lebensgefühl – gerne auch "simple life" bzw. automobilem Bezug).

**Freuen wir uns alle auf viele neue und interessante Erlebnisse im Kreise des RREC.**

*Mit enthusiastischen Grüßen  
Helmut Eichhorn*



RREC meets POLO

# Zu Gast bei BALTIC-POLO

Region Berlin-Brandenburg

Immer wieder ein Highlight, der Besuch des Polo Parks in Dalgow-Döberitz/Seeburg, direkt vor den Toren Berlins.

Text: Jens Meggeneder | Fotos: Thomas Strunck und Jens Meggeneder



Dario Cavalliere, Denise Meggeneder, Lucyna Recke, Eike Möller, Bernd Meggeneder, Sylvia Senger und Edda Cavalliere (v.l.).



Hier wird viel gelacht – Sylvi Senger, Lucyna Recke, Jens Meggeneder und Christin Larkin-Peter (v.l.).



Sonne ... kein Problem. Denise Meggeneder & Edda Cavalliere – parla italiano.



Winfried Schmidt, (re.) lädt zum Champagner





# Sommer 2021 - Ladies Cup ...



*Dario Cavaliere –  
Nicht nur der Hut  
steht ihm gut.*



*Es darf  
getanzt  
werden.*



*Es war wunderbar und  
auf Wiedersehen ...*



# ... und Mai 2022 - Auftakt der Polo Saison



Zugpferd – vor dem Finalspiel.



Angelika Schroeder-Datow  
hat die Zügel fest im Griff.





## POLO

ist eine Mannschaftssportart, bei der die auf Pferden reitenden vier Spieler pro Mannschaft einen Ball mit einem langen Holzschläger in das gegnerische Tor schlagen. Die Spieler tragen Helme und wechseln während des Spiels mehrfach die Pferde.

## SPIELVERLAUF

Gespielt wird mit zwei Mannschaften zu je meist vier Spielern, beim Snow- und Arenapolo oft je zwei oder drei Spielern und beim Beachpolo in der Regel zwei Spielern. Daneben reiten zwei berittene Schiedsrichter mit, und ein Oberschiedsrichter steht in der Mitte des Spielfeldes am Spielfeldrand, um bei strittigen Richtersprüchen eine endgültige Entscheidung zu fällen. Das Spiel ist in Zeitabschnitte (sog. *Chucka*, auch „Chukker“, „Chukka“) eingeteilt. Jeder Zeitabschnitt dauert sieben Minuten, kann nach Erklingen der Glocke aber noch um 30 Sekunden verlängert werden, wenn der Ball im Spiel ist, der Ball nicht die Bande berührt oder ins Aus gerät und kein Foul begangen wird. Ein Spiel kann zwischen vier und acht Zeitabschnitten lang sein. Nach jedem erzielten Tor stellen sich alle Spieler, nach Spielposition geordnet, in der Spielfeldmitte zum „line up“ und folgendem Einwurf („throw in“) gegenüber auf. Die Spielrichtung wechselt nach jedem Tor, um einseitige Vorteile – beispielsweise durch den Sonnenstand oder ein eventuelles Geländegefälle – auszugleichen. Die Aufstellung der Spieler ist demnach so, dass sie dem anzuspielenden Tor immer gegenüberstehen. Ein *throw in* des Balles erfolgt jeweils am Anfang eines Zeitabschnittes, dort wo der vorangegangene Zeitabschnitt geendet hat. Gerät der Ball über „Boards“ ins Aus, wird das „throw in“ von diesem Punkt ausgeführt. Ein gesellschaftlicher Faktor ist das gemeinsame Betreten des Platzes („tread in“), das in der längeren Pause zwischen dem zweiten und dritten Zeitabschnitt betrieben wird. Neben den ohnehin zuständigen Pflegern des Spielfeldes wird bei Turnieren auch das Publikum aufgefordert, die von den Pferdehufen in das Feld geschlagenen Löcher durch die zugehörigen Erdbrocken und Grasbüschel wieder zu stopfen.

Quelle Wikipedia



Heinz Dreps & Angelika Schroeder-Datow, mit Pferdchen Corniche gleiten über den Rasen.



Noch etwas frisch, aber egal, wir schauen uns die ersten Spiele des Jahres 2022 an.



Die Finalisten werden auf Spielfeld flankiert.





15. Mai 2022

# Saisonauftakt der Region Nord

Voller Optimismus hatte die Region Nord geplant, sich auf Einladung unseres Mitglieds Reinhard Sachse schon am 10. April zum Saisonauftakt bei Steenbuck Automobiles zu treffen. Aber leider musste dann dieser Termin wegen des extremen Aprilwetters um einen Monat in den Mai verschoben werden. Da waren sich Gastgeber und Verfasser einig. – Die schon angemeldeten Mitglieder begrüßten das ausdrücklich.







Was soll man sagen, diese Entscheidung wurde reichlich belohnt. Herrliches Frühsommerwetter begleitete die Mitglieder auf ihrer morgendlichen Tour nach Lübbberstedt. Reinhard Sachse hatte es sich natürlich nicht nehmen lassen, den schön gepflasterten Hof mit einer Rolls-Royce Corniche und einem Bentley S3 zu schmücken. Nachdem die meisten Gäste eingetroffen waren, luden der Gastgeber und seine Frau Jutta zunächst zu einem perlenden Willkommensgruß im Haupthaus ein, bevor dann auch der Verfasser einige Worte an „seine“ Clubkameraden richten konnte. Tenor: es wäre toll, wenn wir „nach Corona“ gemeinsam künftig wieder Events gestalten und/oder besuchen können, die vielleicht auch noch einige Nordlichter mehr bewegen könnten, das Clubleben aktiv zu begleiten. Ideen gibt es jedenfalls schon.

Danach war natürlich erst einmal eine Besichtigung nicht nur der vielseitigen Auswahl an Bentley und Rolls-Royce, sondern auch vieler anderer Marken angesagt. In 's Auge stach etwa ein Pärchen zweier reizender englischer Fünfziger-Jahre-Daimler, die so einige technische Leckerbissen boten. Das Drophead Coupé etwa, dessen Dach bereits damals einschließlich der hinteren Fenster elektrisch betrieben wurde, und gar eine Fondsitzebank aufwies, die sich ebenfalls automatisch nach vorne und wieder zurückschob, um das Öffnen und Schließen des Daches überhaupt erst zu ermöglichen. Nur sitzen sollte dabei hinten besser niemand, da der Fußraum dafür komplett benötigt wird.



Aber erwähnen wir an dieser Stelle besser die eigenen Autos. Oder schweigen diskret darüber, wenn aus welchen Gründen auch immer ein Markenfahrzeug an diesem Sonntagmorgen gerade etwas Besseres vorhatte und damit, nun, nur mit etwas anderem angereist werden konnte ... Da war etwa der eindrucksvolle Phantom VI von Axel und Ezgi Seever und den beiden Töchtern Carita und Ava. Der Fond ideal geeignet, um dem Nachwuchs als roll(s)endes Kinderzimmer zu dienen. Past Chairman Hans Koch war mit einem wunderschönen Bentley Mark VI gekommen. Jan und Annika Miller hatten ob des schönen Wetters wie angekündigt ihren herrlich cremig lackierten Rolls-Royce 25/30 Sedan mit Barker-Aufbau ausgeführt. Martin Stürmer kam mit seinem Silver Shadow II und der Unterzeichner mit seiner goldigen Corniche. Zu Gast war ein 8-Zylinder-Bentley der britischen Autoschmiede Racing Green des Ehepaars Kittel. Ein gewaltiger Brocken.





Auch dabei waren unser Secretary Dr. Christian Sachweh, Rainer Linnemann und Jens Perkowski. Und klar, im Nu standen Grüppchen zusammen um zu fachsimpeln oder auch um Erinnerungen auszutauschen. Natürlich hatte jeder etwas zu erzählen. Das ließ sich dann auch beim späteren Mittagessen im nahen Salzhausen in entspannter Atmosphäre gut weiterführen. Auf der Terrasse genossen wir Sonne, ein gutes Essen und natürlich unser Beieinander direkt neben unseren Autos. Nach dem Essen ging es noch einmal zurück nach Lübberstedt, um auch in den verborgenen Hallen noch einmal die Nähe zu beeindruckenden Schätzen einfach nur zu genießen.



Danach durfte der automobiler Alltag wieder einkehren. Stauwarnungen Richtung Hannover ließen die Gäste „aus dem Süden“ nach Alternativrouten suchen, während alle anderen Fahrtrichtungen wohl frei waren. Das hoffe ich jedenfalls! Und nehme an, dass sich alle auf ein baldiges Wiedersehen freuen und auch weitere Mitglieder des Clubs künftig wieder Lust auf ihren RREC haben. In diesem Sinne bis zum nächsten Mal!

*Text und Fotos: Jörn Gerdau*











RREC Sektion West

# Tagestreffen im grünen Ruhrgebiet

Ein Sonntag im Mai im Ruhrgebiet – bei strahlendem Sonnenschein mit schönen Autos, netten Menschen in einer schönen Location. – **RREC Treffen in Schloss Bladenhorst.**



Es war, dank über 30 Teilnehmer und 17 Rolls-Royce oder Bentleys, eine rundum gelungene Veranstaltung, für die sich der Organisator noch einmal bei allen Teilnehmern bedanken möchte. Denn wenn das Interesse so groß ist, macht auch die Organisation Spaß.

Geladen war ab 11.00 Uhr zum Sektempfang und zahlreiche Enthusiasten kamen. Erleichtert war die Anreise durch den weithin sichtbaren Burgturm mit gehisster RREC Fahne.

Wie nicht anders zu erwarten, waren die meisten auch schon um 10.30 Uhr ob der kurzen Anreise eingetroffen. Da die Veranstaltung bei schönstem Wetter unter großen Bäumen in dem geschützten Innenhof des ringsum von Wassergräben umgebenen Grün des Schlosses Bladenhorst stattfand, waren Masken nicht von Nöten. So erkannten sich die Mehrzahl der sich seit vielen Jahren kennenden Mitgliedern auch gleich wieder. Wir konnten sowohl





an den verschiedenen Autos wie auch an den Steh-  
biertischen völlig ungezwungen verweilen.

**Unter den teilnehmenden Fahrzeugen als  
ältestes Baujahr 1927 und 2002 jüngstes  
Fahrzeug.**

Es wurden neben den Fachgesprächen aus gegebenem  
Anlass auch die vielen gesellschaftlichen aktu-  
ellen Themen Corona, Krieg, Wahlen angesprochen.







Als Kulturevent hatte der Organisator die Besichtigung des Schiffshebewerkes Henrichenburg gebucht. Da die Zeit gekommen war, begab sich die Gesellschaft zu den Fahrzeugen und fuhr das Schiffshebewerk an. Nach kurzer Ausfahrt von 15 Minuten, gestaltete sich die Parkplatzsuche mit den vielen Fahrzeugen schon langwieriger.

**Am Eingang wurden wir von einer sachkundigen Mitarbeiterin des LWL empfangen.**

Diese hat uns die technischen und geschichtlichen Besonderheiten dieses weltweit ersten Schiffshebewerkes mit Spindelführung in allen Einzelheiten sehr anschaulich und mit vielen Anekdoten nähergebracht. Diese reichten über den Kaiser Wilhelm II. und seinen Besuch zur Einweihung im Jahre 1899 der Anlage bis zur Stilllegung im Jahr 1969.



Es zeigte sich mal wieder, dass Auto-Enthusiasten und Enthusiastinnen sich eben nicht nur für Autos, sondern auch generell für Technik interessieren.

**Nach einer kurzweiligen Stunde hatten wir alle einiges an Wissen mehr.**

Ein Beispiel hierfür ist, das die künstlichen Wasserstraßen in unserem Land auch einen geopolitischen Aspekt verfolgt haben. Im späten 19. Jahrhundert wurden zahlreiche Kanäle gebaut, welche den Anschluss des Ruhrgebiets zur Nordsee zum Ziel hatten. Der direkte Weg über den Rhein wurde bewusst vermieden, da man sich zu der damaligen Zeit nicht von den Niederländern abhängig machen wollte, was den Zugang über den Rhein in die Nordsee angeht.



Diese Alternative war für damalige Verhältnisse sehr kostspielig und auch technisch nicht einfach zu lösen. Jedoch hat der Innovation- und Erfindungsgeist der Deutschen Lösungen hervorgebracht, welche mit dem Beispiel des Hebewerkes nicht nur effizient, sondern auch äußerst robust und langlebig sind. Viele Probleme der heutigen Zeit könnten bei Beachten dieser Denkweise vermieden werden.

Nach dieser Stunde Technik- und Geschichtsunterricht kehrten wir zusammen wieder zurück in „unser Schloss“. Dort war zwischenzeitlich von fleißigen Helfern der Imbiss vorbereitet, die Organisatorin Luise Bergsch konnte leider wegen Corona nicht da sein. Es gab wie in der Einladung beschrieben Fingerfoot im Stile kölscher Tapas, aus dem eigens aus Köln mit-



gebrachten Imbisswagen. Hier wurden die Speisen und Getränke auch dank freundlicher Stromlieferung durch den Schlossherren Herrn Möhrke gut gekühlt angeboten. Da wir alle durch die frische Luft und den Spaziergang im Schiffhebewerk fast ausgehungert waren, wurde das Angebot auch gerne und gut angenommen.

### **So wurden bei Speis und Trank die Gespräche an Tischen und Autos weitergeführt.**

Gegen 15 Uhr konnten wir dann gut gestärkt zum weiteren Höhepunkt des Tages schwenken. Unser Gastgeber und Schlossherr bat zur Besichtigung der Schlossanlage. Auf dem 30-minütigen Rundweg erfuhren dabei viel über die erstmals 1266 erwähnte Schlossanlage als auch geschichtsträchtige Zusammenhänge der Schlossherren, Grafen und Fürsten des Ruhrgebietes.

Nach einem schönen Tag verabschiedeten sich dann nach und nach die Teilnehmer und äußerten übereinstimmend die Bitte, ähnliches in der Region doch bald zu wiederholen.

*Text und Fotos: Rudolf Bergsch*

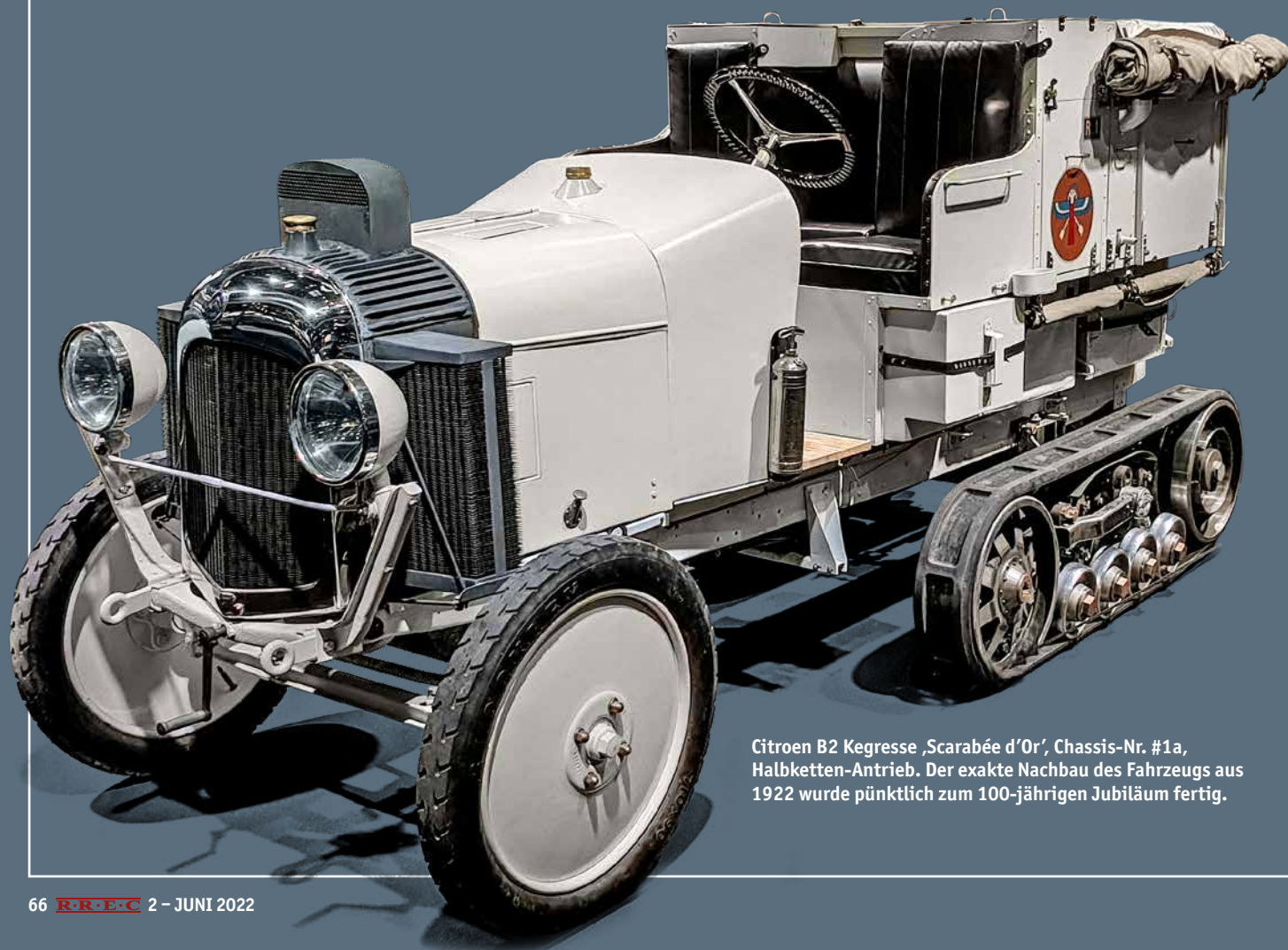




Blick über den Tellerrand:

# Citroen B2 Kegresse 'Scarabée d'Or'

Mit viel Einsatz ist beim Lackhersteller Glasurit die weltweit größte ‚Farbdatenbank‘ für Lacke historischer Fahrzeuge erstellt worden. Dank penibler Arbeit, die sich über viele Jahre erstreckte, können heute exakte Angaben erfolgen, wie sich der originale Farbauftrag bei einer Vielzahl von klassischen Automobilen gezeigt hatte. Für Arbeiten mit der ganzen Spannweite von Ausbesserungen bis zu kompletten Restaurierungen kann dann – mit modernen Ingredienzen – eine Lackfarbe geordert werden, die den häufig geäußerten Anspruch ‚original-getreu‘ erfüllt. Dabei hilft, dass bei Glasurit das Projekt von Anfang an mit größerer Dimension abgesteckt war. Denn man hatte zugleich auf Aus- und Fortbildung von Mitarbeitern bei Lackier-Betrieben gesetzt; heute kann Rückgriff genommen werden auf eine Adress-Liste empfehlenswerter Lackierereien. Einen Schwerpunkt bildete die Unterstützung von Handwerker-Nachwuchs, um zu gewährleisten, dass Wissen und Kenntnisse nicht verloren gehen.



Citroen B2 Kegresse ‚Scarabée d’Or‘, Chassis-Nr. #1a, Halbketten-Antrieb. Der exakte Nachbau des Fahrzeugs aus 1922 wurde pünktlich zum 100-jährigen Jubiläum fertig.



**E**xakt vor diesem Hintergrund erklärt sich, dass Glasurit beigezogen worden ist, als die französische Vereinigung *„des Voitures & des Hommes“* (Autos & Menschen) bei einem überaus ambitionierten Vorhaben an Grenzen stieß. Man wollte die vor 100 Jahren erfolgte, erste motorisierte Durchquerung der Sahara würdigen. Dazu wurde von Auszubildenden und Nachwuchs-Handwerkern eine Re-Creation genau jenes Halbketten-Fahrzeugs gefertigt wurde, wie es André Citroën im Jahr 1922 für die Pionier-Aufgabe eingesetzt hatte.

Bei einem Fahrzeug, das die Zeit überdauert hatte, verlangte es detektivische Akribie, um von der ‚echten Farbe‘ überhaupt noch einen Rest zu finden und zu analysieren, der hinsichtlich der originalen Lackierung Rückschlüsse erlaubte.

Ein Windfall-Profit aus dem Engagement von Jürgen Book/Glasurit war, dass am 26. April 2022 der fertig gestellte Nachbau in Münster ausgestellt war. – Für einige Clubmitglieder des RREC bot sich mit der Einladung zu dieser Veranstaltung ein willkommener Anlass zu einem „Blick über den Tellerrand“.

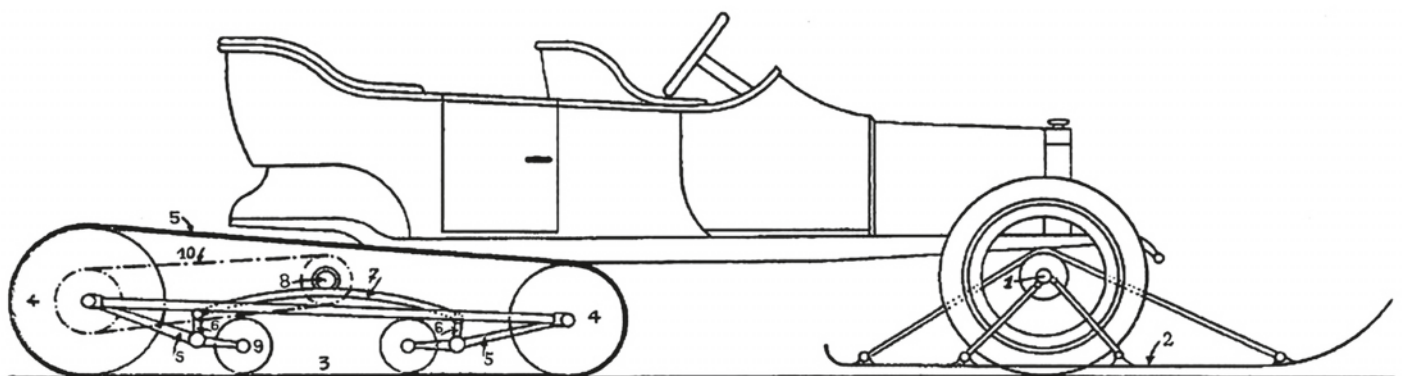
Über das Interesse an diesem wichtigen Aspekt von Instandsetzung hinaus ließen sich zudem interessante Verbindungslinien nachhalten in den Bereich der Automobil-Marke mit den verschlungenen RR auf dem Kühler. Da wäre zunächst zu nennen der französische Ingenieur Adolphe Kégresse, dem 1913 ein Patent für ein Kraftfahrzeug mit Halbketten-Antrieb erteilt worden war. Die harschen winterlichen Bedingungen in Russland hatten ihn auf die Idee gebracht (er bekleidete eine Position als Leib-Chauffeur des Zaren).



Weil vor 100 Jahren mit der Entdeckung des Grabes von Tut-Anch-Amun ein Hype herrschte, hatte sich die Namenswahl für den Expeditions-Wagen angeboten.



Hinsichtlich Traktion in schwierigem Gelände ist ein Halbketten-Antrieb kaum zu schlagen.



Fahrzeug mit Halbketten-Antrieb und Ski-Ausrüstung an den Vorderrädern. Abbildung aus der 1913 erstellten Patentschrift für Ing. Adolphe Kégresse.





Rolls-Royce Silver Ghost, Baujahr 1922, Chassis-Nr. 79YG, Tourer von Mann Egerton. ‚Winterauto‘ des Sowjetgründers Wladimir Iljitch Lenin.

Die Idee von Kégresse bewährte sich so gut, dass sie auch Wertschätzung erfuhr nach der Ablösung des Zarenreichs durch die Sowjetunion.

Es trifft keineswegs zu, dass die neuen ‚roten Herrscher‘ im Kreml die zuvor an die Zarenfamilie gelieferten Rolls-Royce genutzt hätten. Vielmehr wurden über sowjet-eigene Einkaufs-Gesellschaften (zunächst Auto Base, später ARCOS = All Russia Co-Operative Society) seit 1920 durch Leonid Krascin, Leiter der Russischen Handels-Delegation, bei



Rolls-Royce Phantom II, Baujahr 1929, #74GN, Limousine von Arthur Mulliner.



Wrighton als Chauffeur musste auf dem Weg nach Timbuktu wiederholt den im Sand stecken gebliebenen Wagen wieder in Fahrt bringen ...



... Die Handhabung von Sandschaufeln bei Sahara-Exkursionen gehört nicht zur Ausbildung, die in der ‚Rolls-Royce Drivers‘ School of Instruction‘ vermittelt wird.



Besuchen in England wiederholt brandneue Rolls-Royce Silver Ghost gekauft. Immer gleich mehrere, weil z.B. Lenin neben dem Winterauto noch mit zwei Rolls-Royce Silver Ghost, #40YG und #17KG, als Touren für Sommerinsätze sowie einer Limousine für die Nutzung durch seine Familie ‚versorgt wurde‘. Tatsächlich ist sogar nach Lenins Ableben im Jahr 1924 einer der Tourenwagen in 1927 ebenfalls mit Halbketten-Antrieb für Winterinsätze umgerüstet worden. Er blieb in solcher Form in Verwendung für ‚Nomenclatura‘ (angeblich bis ins Jahr 1949, als eine Rückrüstung erfolgte).

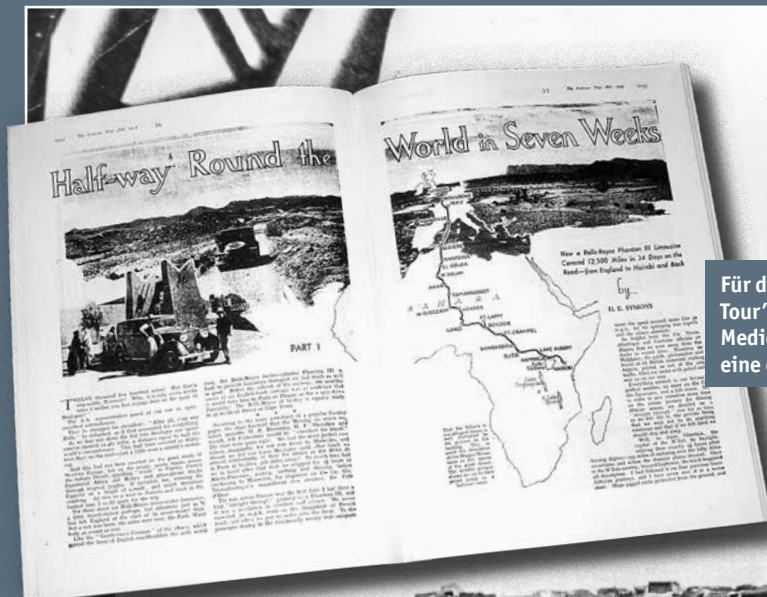
Im Gegensatz zu den nach Russland gelieferten Automobilen musste André Citroën bei seiner Kreation besonderes Augenmerk auf die heißen Temperaturen richten – folglich wurden die Kühler ‚überdimensioniert‘ mit Ausweitungen sowohl nach oben wie auch zu beiden Seiten. Mit seiner Pionier-Tour nach Timbuktu, damals eine ‚sagenumwobene Stadt‘, gelang der Nachweis, dass sich Automobile in der Wüste Sahara einsetzen ließen.

Sie bewältigten binnen Wochen weite Strecken, für die Kamel-Karawanen Monate lang unterwegs waren. Binnen eines Zeitraums von nur etwa 10 Jahren wandelte sich die Infrastruktur, die zwar kaum Straßen aufwies, aber befahrbare ‚Routen‘. Auf denen konnten Automobile in Standard-Ausführung Ziele ansteuern, an die vorher nur minutiös geplante Expeditionen zu gelangen vermochten.

Mit Bezug auf Rolls-Royce lassen sich dafür zwei eindrucksvolle Beispiele anführen. Die in Amerika geborene, in England lebende Mrs. Bower Ismay entschied sich im Jahr 1933 für eine Tour nach Timbuktu. Ihre Reisevorbereitungen bestanden darin, eine Freundin als Begleiterin einzuladen. Zudem gab sie ihrer Zofe entsprechend Bescheid und wies den Chauffeur an, einen Dachgepäckträger zu montieren. Ihrem gebrauchten Rolls-Royce Phantom II, #74GN, gönnte sie einen Service in der Werkstatt von Rolls-Royce in London’s Hythe Road. Außerdem bestand Mrs. Ismay auf einem Abstecher zu Harrods, um sich im Londoner Kaufhaus mit zwölf Dutzend Kerzen zu bevorraten; die Lady fürchtete sich im Dunkeln. Über Calais ging es nach Marseille und von dort erfolgte die Überfahrt auf den afrikanischen Kontinent. Von Mascara aus wurde über diverse Zwischenstationen Timbuktu erreicht.

In die Rückfahrt wurden an der afrikanischen Nordküste diverse Exkursionen nach Marokko und Tunesien eingestreut. Über Algier und Marseilles wurde via Calais-Dover wieder englischer Boden erreicht. Die Tour erstreckte sich über etwa 6 Wochen und knapp 12.000 Kilometer.





Für die von Rolls-Royce als ‚Promotion-Tour‘ unterstützte Fahrt – die in den Medien breit ausgewalzt wurde – erfolgte eine eingehende Vorbereitung.

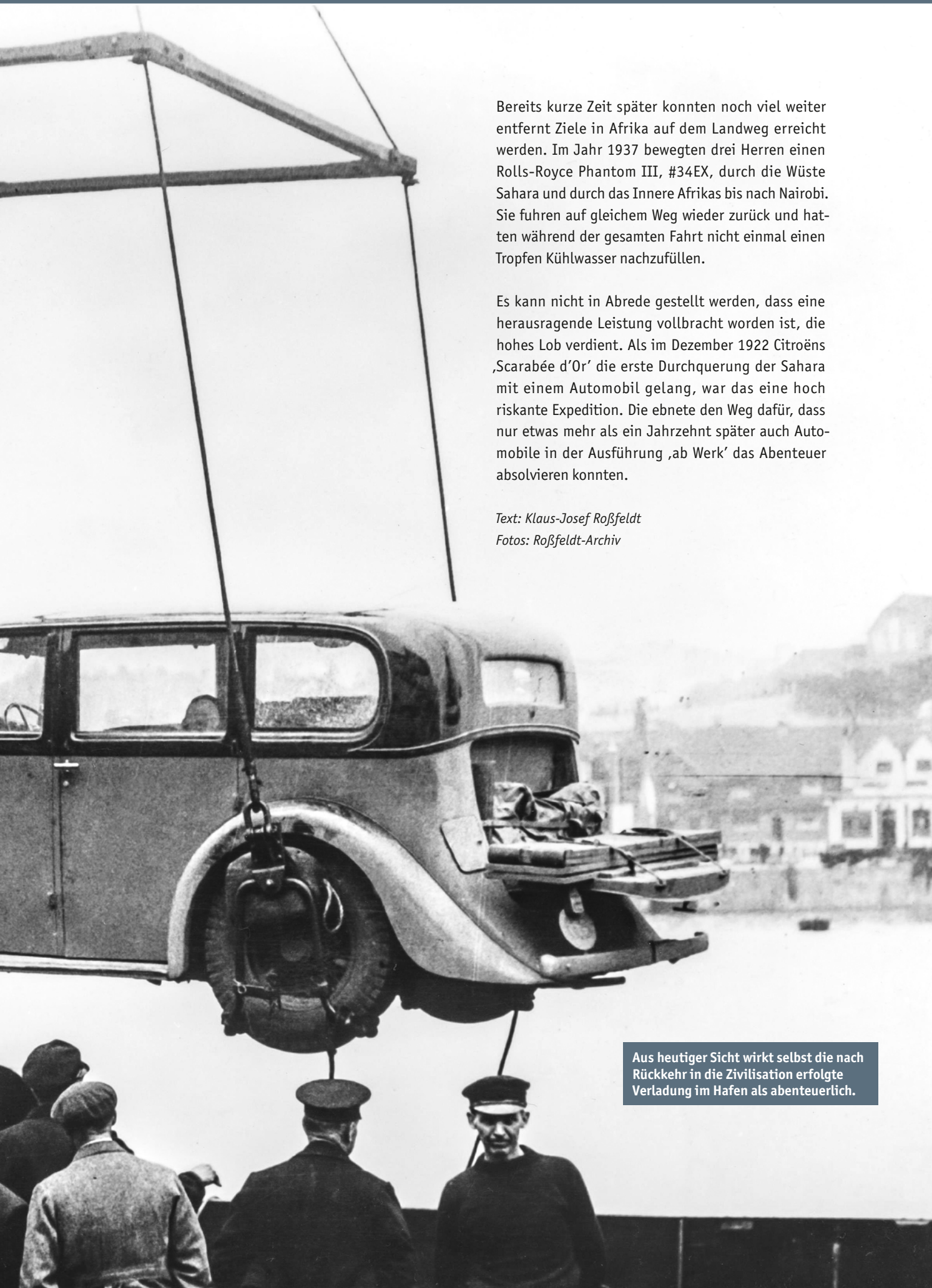


Über Jahrhunderte hatte Ghardaia als so abgelegen gegolten, dass die Stadt den Beinamen ‚Secret City‘ trug. Um Hitze zu reflektieren war beim Auto das Dach weiß lackiert worden.



Rolls-Royce Phantom III, Baujahr 1936,  
#34EX, Limousine von Park Ward





Bereits kurze Zeit später konnten noch viel weiter entfernte Ziele in Afrika auf dem Landweg erreicht werden. Im Jahr 1937 bewegten drei Herren einen Rolls-Royce Phantom III, #34EX, durch die Wüste Sahara und durch das Innere Afrikas bis nach Nairobi. Sie fuhren auf gleichem Weg wieder zurück und hatten während der gesamten Fahrt nicht einmal einen Tropfen Kühlwasser nachzufüllen.

Es kann nicht in Abrede gestellt werden, dass eine herausragende Leistung vollbracht worden ist, die hohes Lob verdient. Als im Dezember 1922 Citroëns ‚Scarabée d’Or‘ die erste Durchquerung der Sahara mit einem Automobil gelang, war das eine hoch riskante Expedition. Die ebnete den Weg dafür, dass nur etwas mehr als ein Jahrzehnt später auch Automobile in der Ausführung ‚ab Werk‘ das Abenteuer absolvieren konnten.

*Text: Klaus-Josef Roßfeldt*

*Fotos: Roßfeldt-Archiv*

Aus heutiger Sicht wirkt selbst die nach Rückkehr in die Zivilisation erfolgte Verladung im Hafen als abenteuerlich.



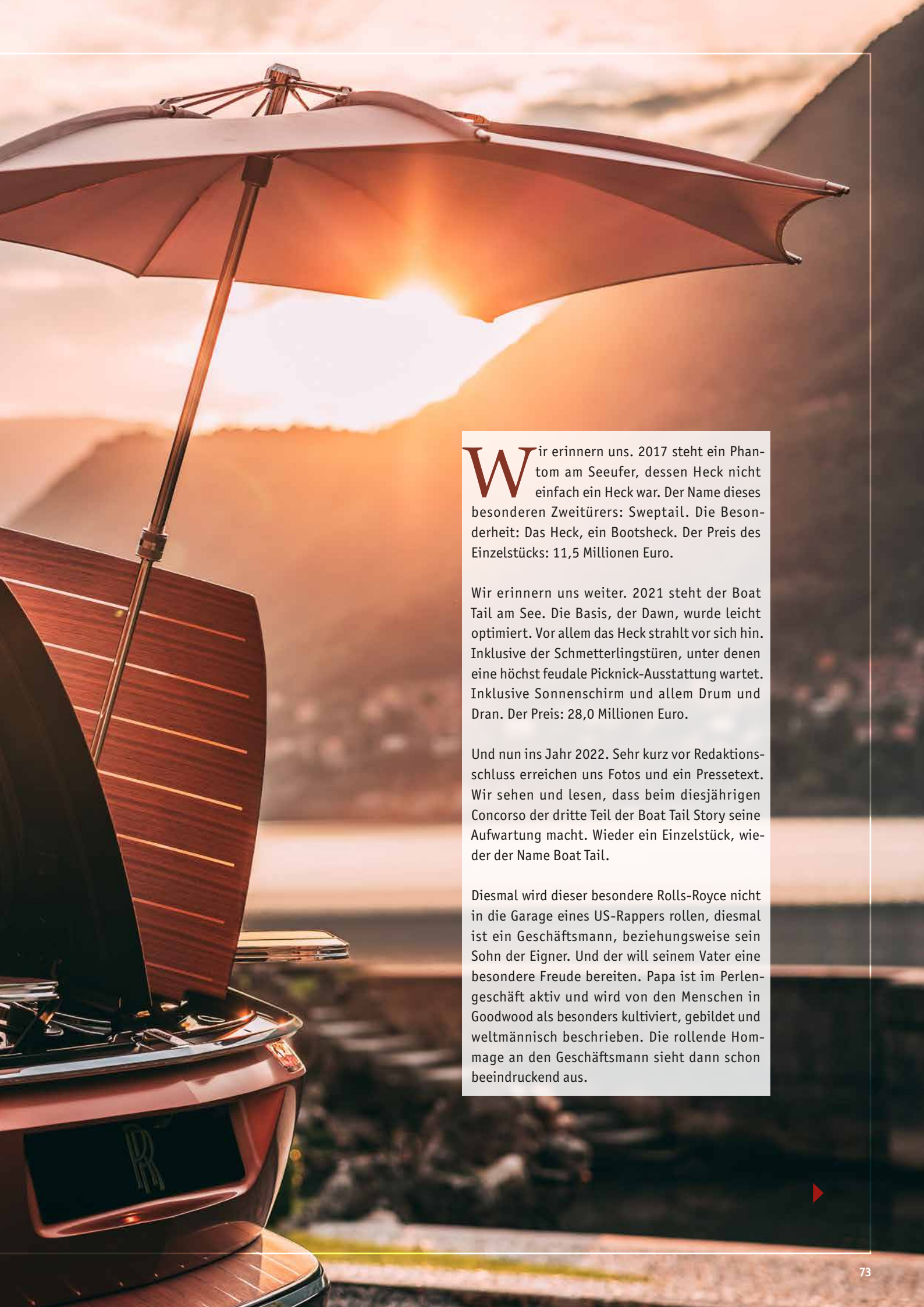
Rolls-Royce Boat Tail 2022

# Coachbuild am Lago di Como

Wie immer, wenn der Concorso d'Eleganza, am Grand Hotel Villa d'Este die Welt der schönsten Automobile der Welt empfängt, zeigt Rolls-Royce eine Besonderheit. In diesem Jahr präsentieren die Briten eine Fortsetzung der besonderen Art.







Wir erinnern uns. 2017 steht ein Phantom am Seeufer, dessen Heck nicht einfach ein Heck war. Der Name dieses besonderen Zweitürers: Sweptail. Die Besonderheit: Das Heck, ein Bootsheck. Der Preis des Einzelstücks: 11,5 Millionen Euro.

Wir erinnern uns weiter. 2021 steht der Boat Tail am See. Die Basis, der Dawn, wurde leicht optimiert. Vor allem das Heck strahlt vor sich hin. Inklusive der Schmetterlingstüren, unter denen eine höchst feudale Picknick-Ausstattung wartet. Inklusive Sonnenschirm und allem Drum und Dran. Der Preis: 28,0 Millionen Euro.

Und nun ins Jahr 2022. Sehr kurz vor Redaktionsschluss erreichen uns Fotos und ein Presstext. Wir sehen und lesen, dass beim diesjährigen Concorso der dritte Teil der Boat Tail Story seine Aufwartung macht. Wieder ein Einzelstück, wieder der Name Boat Tail.

Diesmal wird dieser besondere Rolls-Royce nicht in die Garage eines US-Rappers rollen, diesmal ist ein Geschäftsmann, beziehungsweise sein Sohn der Eigner. Und der will seinem Vater eine besondere Freude bereiten. Papa ist im Perlen-geschäft aktiv und wird von den Menschen in Goodwood als besonders kultiviert, gebildet und weltmännisch beschrieben. Die rollende Hommage an den Geschäftsmann sieht dann schon beeindruckend aus.









Aus einem Dawn hat die komplette Kompetenz der Bespoke-Abteilung in enger Absprache mit dem Auftraggeber ein Kunstwerk erschaffen, das die Welt der Perlen abbilden soll. Der Lack zum Beispiel schimmert in einer Mischung aus Auster und Soft Rose, je nach Lichteinfall ändert sich die farbliche Strahlung. Die sehr lange Motorhaube wurde komplett neu entwickelt. Man sieht einen Cognac-Farbtönen. Das Finish beschreibt Rolls-Royce so: „The contrasting cognac-coloured bonnet, created specifically for this Boat Tail, contains fine bronze and gold coloured aluminium mica flakes complete with a layer of crystal and iced matt clear coat, adding significant warmth and depth to the car's appearance.“

Wir schreiten zum Heck und sehen wunderbares Holz, edelstes Walnuss-Holz als Abdeckung für das, was man eine höchst exklusive Picknick-Ausstattung bezeichnen darf. Die Abdeckung wird als Butterfly-Design beschrieben, jede Seite des Deckels öffnet sich seitlich nach oben. Und dann blicken wir in die Lagerstätte und sehen: einen feu-

dalenen Sonnenschirm, bestes Porzellan und weitere Zutaten, die der Mensch unbedingt zu einem königlichen Mahl unter freiem Himmel braucht.

Unterwegs zum Ort der Nahrungsaufnahme, bewundert die Besatzung eine Reihe höchst exklusiver Einrichtungsdetails. Leder in Walnuss-Optik, dazu natürlich Walnuss-Holz, Perlmutt schimmert mit Roségold um die Wette. Und der Blick auf den Mitteltunnel verrät dem geübten Auge, dass es sich um Walnuss-Holz mit Goldstrips handelt. Den Blick auf die Uhr am Arm spart man sich besser, ein Zeitanzeiger in Perlmutt-Optik sitzt oben auf der Instrumententafel.

Und nun noch zwei Antworten. Was kostet das gute Stück? Wir haben keinen Schimmer. Wurde dieser Boat Tail technisch optimiert? Auch das wissen wir nicht.

*Text: Ralf Bernert*

*Fotos: Rolls-Royce Motorcars*



# Bestandszahlen des Kraftfahrt Bundesamtes zum 1.1.2022 – Teil 1

- Insgesamt 67,7 Millionen Kraftfahrzeuge und -Anhänger in Deutschland zugelassen
- 731.795 Kraftfahrzeuge und -Anhänger haben den Oldtimer-Status
- Rund 1,1 % aller Kraftfahrzeuge und -Anhänger mit Oldtimer-Status
- Zuwachs der Fahrzeuge mit Oldtimer-Status um knapp 11 Prozent
- Motorrad-Bestand beträgt rund ein Zehntel des Pkw-Bestandes
- Durchschnittsalter aller Pkw stieg auf 10,1 Jahre
- Durchschnittsalter aller Krafträder stieg auf 19,1 Jahre

Sehr geehrte Damen und Herren,

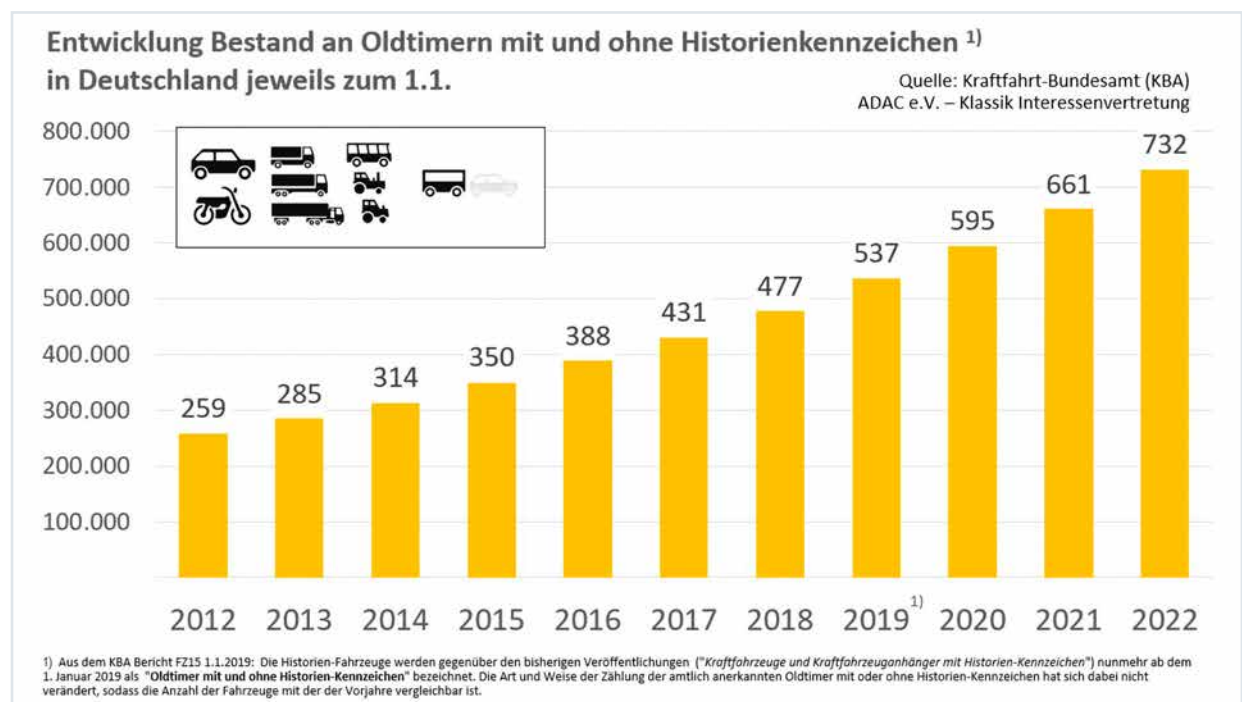
das Kraftfahrt-Bundesamt veröffentlicht jährlich eine Auswertung der Bestandszahlen der Kraftfahrzeuge und -Kraftfahrzeuganhänger zum 1. Januar – diese finden Sie aktuell hier: [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Fahrzeugalter/fahrzeugalter\\_node.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Fahrzeugalter/fahrzeugalter_node.html)



Wir haben die Zahlen analysiert und für Sie folgende interessante Aspekte zusammengefasst:

## 731.795 Fahrzeuge mit Oldtimer-Status = +10,8 Prozent

Den KBA-Zahlen zufolge stieg der Bestand an Oldtimern mit und ohne Historienkennzeichen im Vergleich zum Vorjahr um 10,8 Prozent auf nunmehr 731.795. Damit wurden im letzten Jahr 71.275 mehr Kfz und Kfz-Anhänger als historische Kraftfahrzeuge in Deutschland zugelassen.

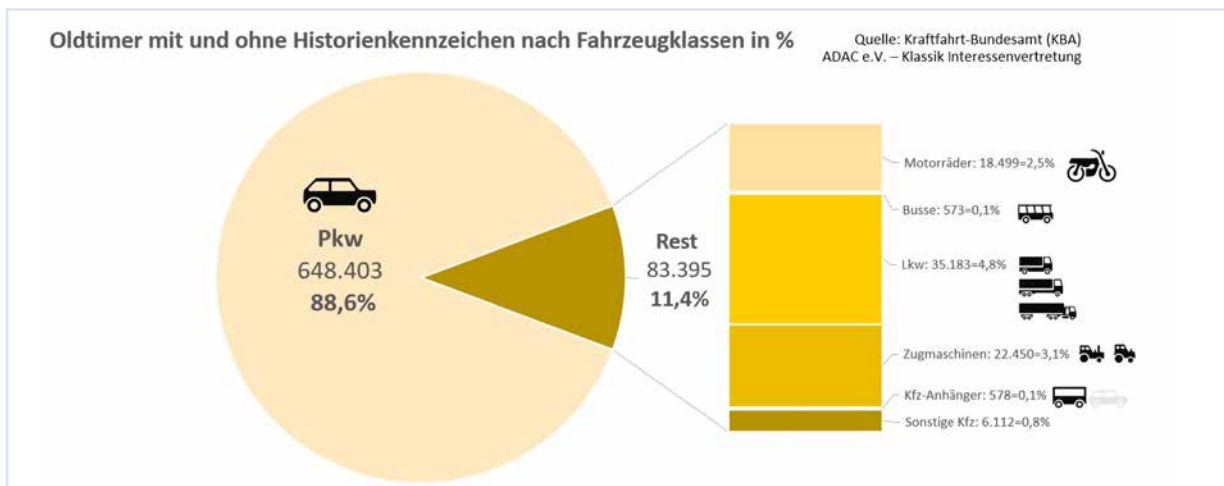


Grafik 1: Entwicklung Bestand an Oldtimern mit und ohne Historienkennzeichen



## Pkw machen mit 88,6 Prozent den größten Anteil am Oldtimer-Bestand aus

Den größten Anteil an Oldtimer-Fahrzeugen bildeten mit 88,6 Prozent die Pkw (648.403 Fahrzeuge), gefolgt von den Lastkraftwagen (4,8 %/ 35.183) und den Zugmaschinen (3,1 %/ 22.450). Motorräder haben lediglich einen Anteil von 2,5 %/ 18.499 und Omnibusse (0,1 %/ 572), Kfz-Anhänger (0,1 %/ 578) und Sonstige Kfz (0,8 %/ 6.112) bilden in der Statistik eine vernachlässigbare Größenordnung.



Grafik 2: Aufteilung der Oldtimer mit und ohne Historienkennzeichen nach Fahrzeugklassen

## Insgesamt 67,7 Mio. Kfz und Kfz-Anhänger in Deutschland zugelassen

Während im letzten Jahr damit gerade einmal etwas mehr als 71,3 Tsd. Oldtimer mit und ohne H-Kennzeichen auf Deutschlands Straßen mehr zugelassen wurden, stieg der Gesamtbestand aller angemeldeten Kraftfahrzeuge in Deutschland um 1,3 % auf nunmehr 67,7 Mio. Fahrzeuge.

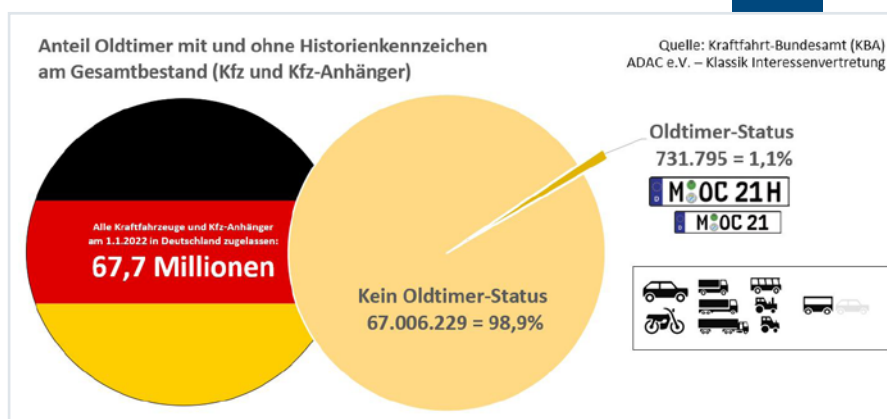
Das ist ein Plus von rund 850 Tausend Fahrzeugen, was im Wesentlichen durch Neuzulassungen zustande kam. Man könnte den Zuwachs der Zahlen auch so interpretieren: im letzten Jahr wurden mehr Neuwagen auf Deutschlands Straßen zusätzlich zugelassen als insgesamt an gut gepflegten und gewarteten Oldtimern in den Garagen stehen.

## Rund 1,1 Prozent aller Fahrzeuge haben den Oldtimer-Status

Vom Gesamtbestand mit 67,7 Mio. zugelassenen Kfz und Kfz-Anhänger haben etwas mehr als ein Prozent den Oldtimer-Status. Nicht jedes Fahrzeug, welches theoretisch mit einem H-Kennzeichen zugelassen werden könnte, wird tatsächlich auch als Oldtimer zugelassen.

Als Oldtimer dürfen Fahrzeuge und Anhänger bezeichnet werden, welche vor mindestens 30 Jahren erstmals in den Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen (§2 Nummer 22 Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV).

Durch ein entsprechendes Gutachten nach §23 StVZO können diese als Oldtimer anerkannt und mittels dem am 1. Januar 1997 eingeführten H-Kennzeichen als solche kenntlich gemacht werden. Am 1.1.2022 waren gemäß KBA 1.130.909 Pkw 30 Jahre oder älter zugelassen. Bei den Oldtimer-Pkw mit und ohne H-Kennzeichen waren es 648.403 was einem Anteil von 59,3 % entspricht.



Grafik 3: Anteil Bestand an Oldtimern mit und ohne Historienkennzeichen am Gesamtbestand

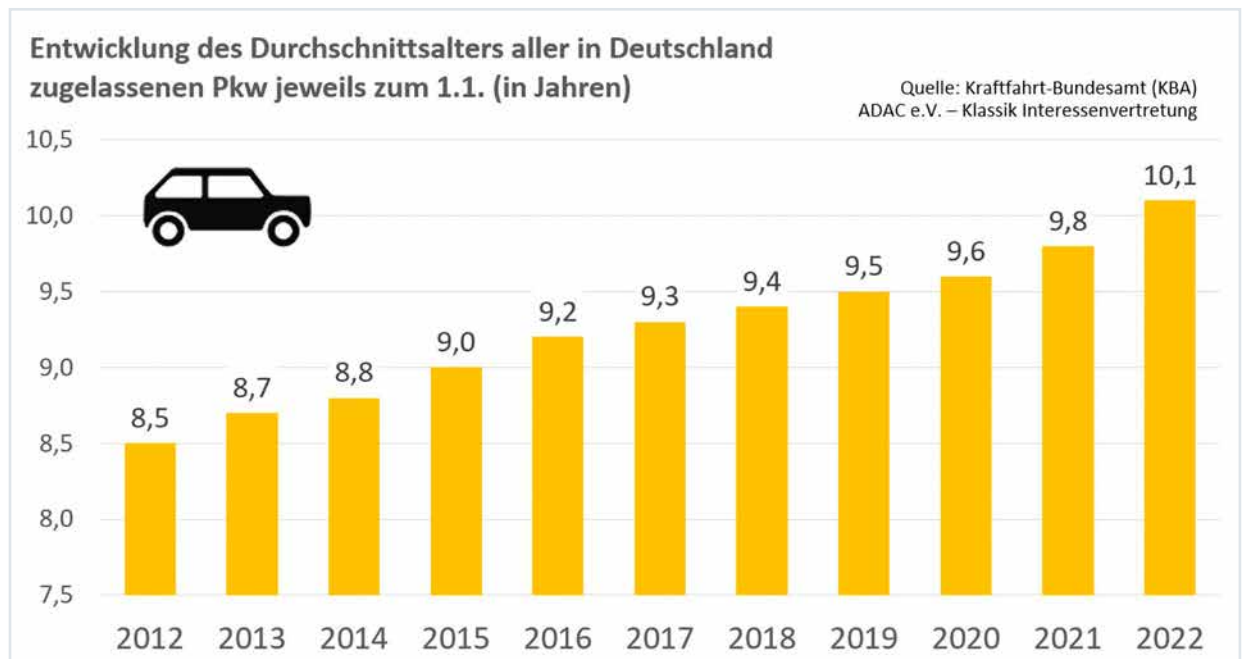


## Motorrad-Bestand beträgt rund ein Zehntel des Pkw-Bestandes

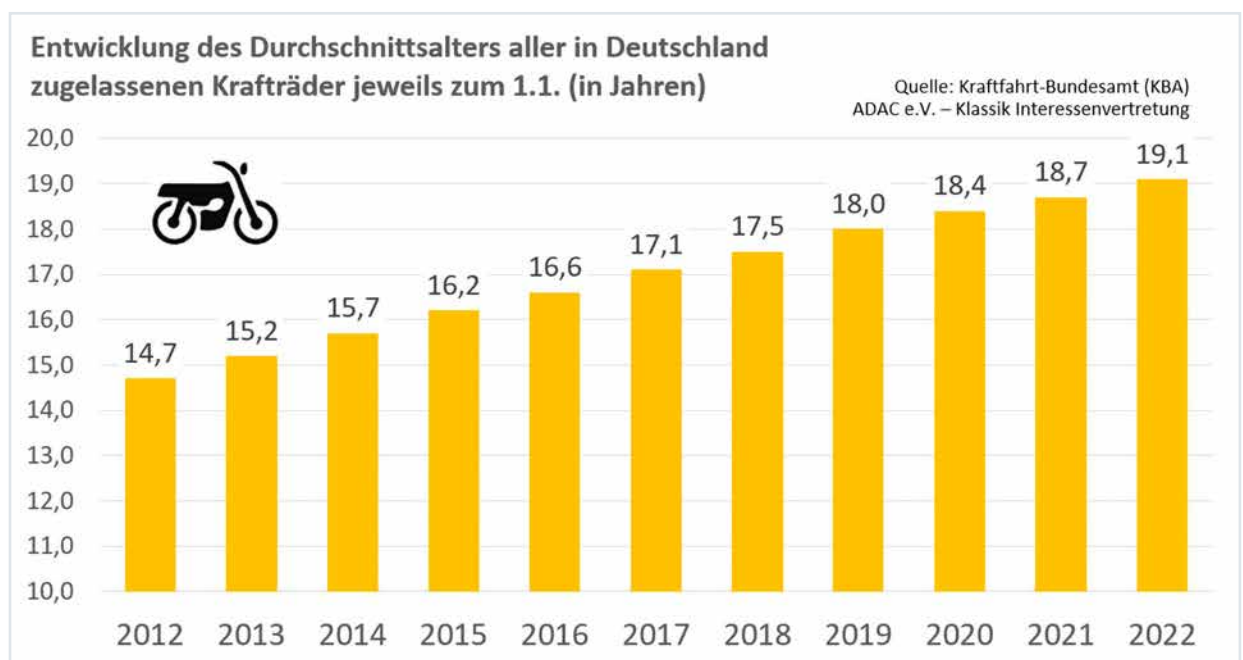
Der Pkw-Bestand hat mit 48.540.878 Einheiten (Zuwachs gegenüber 2021: 0,6 %) den größten Anteil am Gesamtbestand von 67,7 Millionen Fahrzeugen. Motorräder machen mit 4,8 Mio. Einheiten (Steigerung gegenüber 2021: 2,6 %) nur knapp ein Zehntel im Vergleich zum Pkw-Bestand aus.

## Durchschnittsalter der Kraftfahrzeuge gestiegen

Das durchschnittliche Fahrzeugalter der Personenkraftwagen ist in den letzten Jahren kontinuierlich auf nun 10,1 Jahre gestiegen. Das durchschnittliche Fahrzeugalter der Krafträder stieg auf 19,1 Jahre.



Grafik 4: Entwicklung Durchschnittsalter Pkw in Deutschland



Grafik 5: Entwicklung Durchschnittsalter Krafträder in Deutschland



## Hinweis zu den KBA-Zahlen

Bei den Zahlen des KBA gibt es im Laufe der Jahre Anpassungen der Darstellung.  
Im Rahmen der Veröffentlichung der Fahrzeugzulassungen (FZ15) „Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern zum 1.1.2019“ wurde folgende Änderung vorgenommen:

Tabelle 1 (bis 2018): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern mit Historienkennzeichen  
Tabelle 1 (ab 2019): **Bestand an Oldtimern mit und ohne Historienkennzeichen**

Als Vermerk wurde folgende Fußnote ergänzt: *Die Historien-Fahrzeuge werden gegenüber den bisherigen Veröffentlichungen ("Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger mit Historien-Kennzeichen") nunmehr ab dem 1. Januar 2019 als "Oldtimer mit und ohne Historien-Kennzeichen" bezeichnet. Die Art und Weise der Zählung der amtlich anerkannten Oldtimer mit oder ohne Historien-Kennzeichen hat sich dabei nicht verändert, sodass die Anzahl der Fahrzeuge mit der der Vorjahre vergleichbar ist.*

Ergänzend dazu steht in den „Begriffsbestimmungen zu Statistiken über Fahrzeugzulassungen:“

**Oldtimer:** *Fahrzeuge, welche vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen (§ 2 Nummer 22 FZV). Sie können durch ein entsprechendes Gutachten nach § 23 StVZO als Oldtimer anerkannt werden. Fahrzeuge, die als Oldtimer anerkannt wurden, können zudem seit dem 01.01.1997 ein gesondertes Kennzeichen (Historienkennzeichen) erhalten. Die Sonderstellung wirkt sich in den meisten Fällen ermäßigend auf die Kraftfahrzeugsteuer aus. In der amtlichen Statistik werden ausschließlich die Fahrzeuge als Oldtimer ausgewiesen, die als solche im Zentralen Fahrzeugregister erkennbar sind.*

*Dies ist dann gegeben, wenn der Halter bei der Zulassung seines amtlich anerkannten Oldtimers (mit oder ohne Zuteilung eines Historienkennzeichens) die Emissionsklasse entsprechend ändern lässt, um steuerliche Vorteile in Anspruch nehmen zu können. Er kann sich aber für seinen amtlich anerkannten Oldtimer auch ohne diese Änderung ein Historienkennzeichen eintragen lassen. Aus den vorangegangenen Ausführungen ergibt sich, dass amtlich anerkannte und zugelassene Oldtimer ohne die entsprechenden Erkennungsmerkmale (spezifische Emissionsklasse, Historienkennzeichen) in der amtlichen Statistik nicht als solche ausgewiesen werden können.*

## Fragen oder Anregungen?

Wenn Sie Fragen oder Anregungen zu den aktuellen Statistiken des KBA bzw. zu den daraus gewonnenen Erkenntnissen haben, so schreiben Sie dies bitte an die ADAC Klassik Interessenvertretung am besten per E-Mail an [klassik@adac.de](mailto:klassik@adac.de) oder [clubs@adac.de](mailto:clubs@adac.de)

Mit freundlichen Grüßen  
Johann König

ADAC Klassik Interessenvertretung







## ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD III

BJ. 1964

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

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

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

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

**Preis: VB**

**Kontakt:** Hans-Joachim Kaufmann | E-Mail: [hjkaufmann102@aol.com](mailto:hjkaufmann102@aol.com) | Tel.: 0231-484720 | Mobil: 01577-8959444



## NEUE, ungebrauchte Original-Teile KLIMAANLAGE für Rolls-Royce Silver Cloud 2/3, Bentley S 2/3

Kältetauscher für den Heizungsturm, Kühler, Kompressor,  
Magnetschalter und die meisten Rohre und Schläuche.

**Preis: 2.000,- € VB**



**Kontakt:** Dr. Christian Sachweh | Secretary RREC-Germany | Tel.: 05103 / 927 36 29 | Mobil: 0171 / 22 44 672



MERKUR  
PRIVATBANK



Exklusiv für  
Wertpapieranleger  
bis zu 2 % p.a.

Angebot freibleibend.

Handelsblatt

Deutschlands  
**BESTE**  
Banken

2021

MERKUR PRIVATBANK

Kundenbefragung  
Im Vergleich: 23 Privatbanken  
Partner: ServiceValue GmbH  
handelsblatt.com - 18.07.2021



089 59 99 80



[www.merkur-privatbank.de/exklusiv](http://www.merkur-privatbank.de/exklusiv)

## DIE ERSTE ADRESSE FÜR IHRE CHROMJUWELEN

Für RREC-  
Mitglieder  
jetzt 10%  
Discount\*



\*10% Discount auf Service und Ersatzteile, ausgenommen Fahrzeugkauf

SCHUTTENBACH  
AUTOMOBILE

IN ANZING

IHR FREIER FACHBETRIEB FÜR HISTORISCHE  
FAHRZEUGE MIT EINEM KONTINUIERLICH  
GESCHULTEN SPEZIALISTENTEAM.

MIRBACH  
AN- UND VERKAUF VON  
HOCHWERTIGEN KLASSIKERN

BERATUNG · SERVICE · RESTAURIERUNG · GUTACHTEN · TÜV · DAUERGARAGEN  
WWW.SCHUTTENBACH-AUTOMOBILE.DE · 85646 ANZING BEI MÜNCHEN, GUTENBERGSTR. 11, T.: 08121 427-0

VOR DEN TOREN MÜNCHENS



# Rolls-Royce Enthusiasts' Club German Section e.V.

Gründer: Friedhelm Luckenburg, 10. Mai 1975

## VORSTAND

### Chairman

**Dr. Klaus Konopizky**  
Telefon: 089-99894722  
E-Mail: chairman@rrec-germany.de

### Secretary

**Dr. med. Christian Sachweh**  
Mobil: 0171-2244672  
E-Mail: secretary@rrec-germany.de

### Deputy Chairman

**Hasso März**  
Telefon: 02151-9341748  
E-Mail: deputy.chairman@rrec-germany.de

### Treasurer

**Wolfgang Lachermund**  
Telefon: 07941-9406-12 | Mobil: 0171-2103202  
E-Mail: treasurer@rrec-germany.de  
info@mvd-management.de

### Webmaster

**Ralf Bernert** | Telefon: 040-41305473  
E-Mail: ralf.bernert@exclusive-life.de  
webmaster@rrec-germany.de

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

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

### Pressofficer

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

### Gebietsleiter Süd-West, PLZ 70-79

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

### Anzeigen

**Antje Zogbaum** | Mobil: 0172-5234685  
E-Mail: a.zogbaum@gmx.net

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

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

### Artikelannahme

**Antje Zogbaum** | Mobil: 0172-5234685  
E-Mail: a.zogbaum@gmx.net

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

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

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

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

### Gebietsleiter Berlin, PLZ 1 ohne 19

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

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

**Jörn Gerdau**  
E-Mail: gebietsleiter.nord@rrec-germany.de

### Relationship Officer – Bentley und Rolls-Royce Motorcars

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

### Info:

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







Foto: Jochen Sunderbrink

## Wir begrüßen unsere neuen Club-Mitglieder

Dieter Assmussen  
C. Cords  
Erik Kress  
Markus Rieder

Markus Sondermann  
Guido und Tanja Stütz  
Paul Vogel  
Klaus Wissler

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

## Impressum

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

### Herausgeber:

Rolls-Royce Enthusiasts' Club  
German Section e.V.  
c/o Dr. Klaus Konopizky  
Friedrich-Herschel-Str. 12 | 81679 München

### Redaktion:

Ralf Bernert (V.i.S.d. §55 R.SpV)  
Telefon: 040-41305473  
Antje Zogbaum  
Mobil: 0172-5234685  
E-Mail: [a.zogbaum@gmx.net](mailto:a.zogbaum@gmx.net)

### Anzeigen- und Artikelannahme:

Antje Zogbaum  
E-Mail: [a.zogbaum@gmx.net](mailto:a.zogbaum@gmx.net)

### Layout:

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

### Druck:

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

### Verkaufspreis:

Pro Heft: 20,- Euro

### Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 3/2022 am 15. August  
Ausgabe 4/2022 am 15. Oktober



Rolls-Royce Enthusiasts' Club  
German Section



# BRABO

## Rolls-Royce & Bentley

Wartung

Restaurierung

Fahrzeugdiagnose

Teilverkauf, neu,  
gebraucht und alternativ

Revision

Kaufinspektion

Konsignationsverkauf

Transport



BESUCHEN SIE UNSEREN NEUEN ONLINE-SHOP

