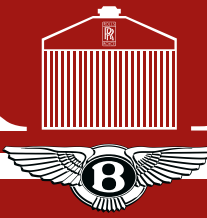


R·R·E·C



Baltic Sea Circle 2022
Die nördlichste Rallye

Dreikönigs-Sonntagslunch
in der Motorworld München

Die Bentley Bilanz
2022



WIEDER LIEFERBAR!

Das RREC Damentuch



- 120 cm x 120 cm
- reine Seide

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



Foto: D. Tresenreiter

Was ist es uns wert?

Als im Dezember die Nachricht vom Hunt House kam, dass der Jahresbeitrag ab 2023 um 15 Pfund erhöht werde, war das Echo zwiegespalten. Einerseits: wieso erhöhen, wenn gleichzeitig die Leistungen nicht auch erhöht würden. Andererseits: 15 Pfund – was soll ´s – bei der Inflation etc. Und wenn man essen geht, dann zahlt man ohne zu murren locker mehr als 20 Euro zusätzlich im Vergleich zum Vorjahr. Ganz zu schweigen von den stark gestiegenen Kosten für unsere Chromjuwelen, die wir gelassen bis resigniert hinnehmen.

Aber wenn es um den Mitgliedsbeitrag geht, dann sind manche Gemüter gleich auf 150. Kaum ein anderes Thema ist so hoch emotional und irrational, wie diverse Diskussionen in der Vergangenheit gezeigt haben. Meistens geht es weniger um den Betrag als solchen, sondern um das Prinzip. Und da stehen gleich Elemente dahinter wie Lebenseinstellung, Persönlichkeitsstruktur usw., die die Auffindung der ausgegogenen Lösung und des richtigen Weges nicht einfacher machen.

Aber dann kam folgendes: Eines unserer Mitglieder schrieb sinngemäß: Erhöhung um 15 Pfund, das ist doch lächerlich, ich verdopple den Beitrag und lege noch eine Summe oben drauf, denn der Club ist das wert, und die Vorteile, dabei zu sein, sind so groß, dass es mit Geld gar nicht aufzuwiegen ist.

Das waren die rechten Worte zur richtigen Zeit. Die Diskussion – zumindest im Vorstand war vorbei, weil alle das Gefühl hatten, dass er recht hatte. Ein Perspektivwechsel hatte stattgefunden. Statt einer Down-Spirale jetzt eine Up-Spirale. Statt „wie können wir noch mehr einsparen“, jetzt ein „was können wir tun, damit es unserem Club besser geht“.

Die Diskussion wird weitergehen, denn wir werden nicht umhinkommen, die Beiträge in 2024 anzuheben. Und wir werden darüber auf der MV diskutieren und beschließen, ob wir den Beitrag um 50 oder 80 oder x anheben. Es wird ein Statement sein, was uns unser Club, der schließlich die nobelsten und glamourösesten Automarken der Welt vertritt, wert ist.

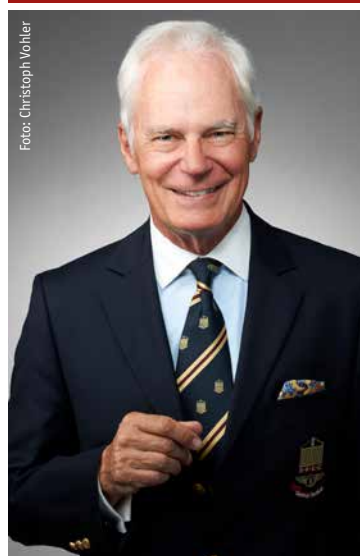
Schreiben Sie mir, was Sie dazu denken: chairman@rrec-germany.de

Herzlichst!
Klaus Konopizky



R·R·E·C

CHAIRMAN'S NOTES



chairman@rrec-germany.de



16 Hampton Court Concours of Elegance

80 Wagen verschiedenster Hersteller, aus allen Dekaden

In dieser Ausgabe lesen Sie:

- 3** **Chairman's Notes**
- 6** **Termine** – Was? Wann? Wo?
- 9** **Einladung – 10 Jahre Garagentreffen Melle: Jubiläumstreffen mit Live-Band**
28. Mai 2023
- 10** **Einladung – RREC-Genuß-Trophy Vol. VII**
7. – 10. September 2023
- 12** **Einladung – RREC-Herbsttreffen 2023 in Wittenberg**
28. September – 1. Oktober 2023
- 16** **Hampton Court Concours of Elegance 222**
80 Wagen verschiedenster Hersteller, aus allen Dekaden
- 26** **STAMMTISCH**
Zweimal anders ...
Adventstreffen und Stammtisch am Kaiserdamm
- 30** **Baltic Sea Circle 2022**
CDie nördlichste Rallye des Erdballs
- 38** **Als England für einen Nachmittag nach München kam**
RREC Afternoon Tea
- 40** **Come fly with me**
Bentley Flying Spur
- 46** **Dreikönigs-Sonntagslunch in der Motorworld München**
Start ins neue Jahr
- 48** **1961 Rolls-Royce Silver Cloud**
Ersatzuhr
- 50** **Rolls-Royce Bilanz 2022: More than ever**
Goodwood News
- 54** **Das Mysterium des Starter Drive**
Derby Bentley B 134 CR
- 58** **Die Bentley Bilanz 2022**
Bentley News

30 Baltic Sea Circle 2022

Die nördlichste Rallye des Erdballs



62 Additive Fertigung und was man damit machen kann:
Die Kurzfassung!
Erfahrungsbericht von Joschka Röben

66 Doris Ossendoth
Nachruf

69 Kleiner Marktplatz
Private Angebote

70 Kontakte

71 Club-Jubiläen 2023
Impressum

www.rrec-germany.de



Come fly
with me

Bentley Flying Spur

40

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

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

Foto: Jochen Sunderbrink



www.rrec-germany.de

Termine 2023

RREC CLUBTREFFEN / VERANSTALTUNGEN

12. – 14. Mai 2023

RREC-Frühjahrestreffen am Rhein

28. Mai 2023, Pfingstsonntag

**10 Jahre Garagentreffen Melle:
Jubiläumstreffen mit Live-Band**
– Siehe Einladung auf Seite 9

8. – 11. Juni 2023

**Auf den Grünen Hügel von Maxlrain mit
anschließender Voralpenland-Ausfahrt**
– Organisation Prof. Dr. Martin Illner

9. – 11. Juni 2023

Chiemgau Tour
– Organisation Prof. Dr. Martin Illner

11. Juni 2023 ab 15 Uhr

**Terrassentreffen am
Schlosshotel Kronberg**
– Anmeldung bei Thomas Parpart,
area-manager.mitte@rrec-germany.de

7. – 10. September 2023

VII. Genusstrophy in Dresden
– Siehe Einladung auf Seite 10

28. September – 1. Oktober 2023

RREC-Herbsttreffen 2023 in Wittenberg
– Siehe Einladung auf Seite 12

24. – 26. November 2023

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

EXTERNE TERMINE

23. – 25. Juni 2023

RREC Annual Rally in Burghley House

25. Mai – 16. Juni 2024

**„Once in a Lifetime Luxury Tour“
Exklusive Schottlandreise**

– Mit unseren schweizerischen Freunden.
Bei Interesse Chairman Jürg Bihn unter
jbihn@rrec.ch kontaktieren.
Max. 15 Fahrzeuge, daher bald buchen!

*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.*



Frühling: Die Saison der Möglichkeiten.

Die ersten Frühlingstage bescheren uns sofort ein Gefühl von Motivation und Entschlossenheit, Neues auszuprobieren. Wussten Sie zum Beispiel, dass der Frühling auch der perfekte Zeitpunkt ist, um den Marktwert Ihrer Immobilie zu steigern? Ganz gleich, ob Sie Ihre Küche renovieren oder die Hausfassade mit einem neuen Anstrich versehen möchten. Gern beraten wir Sie und berechnen den aktuellen Marktwert Ihrer Immobilie für den jetzigen oder späteren Verkauf.

Kontaktieren Sie uns gerne zu allen Immobilienfragen - ein Anruf genügt.
Oder besuchen Sie uns in unserem Shop.
Wir freuen uns auf Sie.

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



ENGEL & VÖLKERS

Exklusiv
für RREC
Mitglieder
(D)



Empfohlen von
rrec-germany.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





Einladung



Liebe Enthusiasten,
am **Pfingstsonntag, 28. Mai 2023**,
laden wir zum **10. Jubiläums-Garagentreffen** zu uns nach Melle ein.



Wir starten um **09.30 Uhr** mit einem gemütlichen
„**British Breakfast-Brunch**“ und Frühschoppen.

In diesem Jahr haben wir zum Jubiläum eine **Lifband** eingeladen,
siehe links.

Bei schönem Wetter haben wir wieder eine kleine Ausfahrt durch das
Meller Umland vorbereitet. Wer möchte, kann den Tag aber auch gerne
bei uns auf dem Hof verbringen. Zum gemütlichen Ausklang mit Kaffee
& Kuchen & Käse treffen wir uns alle wieder „Auf dem Rott“.

Unkostenbeitrag vor Ort „All you can eat & drink & surprise“ 35,- € p.P.

Die **Anmeldung** bitte spätestens **bis zum 15. Mai 2023 an uns** zurückschicken.

Gäste, die sich kurzfristig entschließen uns zu besuchen oder planen ihrerseits Gäste mitzubringen, möchten wir ganz herzlich bitten, sich vorab (!) wegen Planung und Organisation telefonisch bei uns zu melden.

**Wir freuen uns auf einen schönen
Pfingstsonntag!**

*Dres. Ute & Axel Zogbaum
Antje Zogbaum & Michael Thomas*

WICHTIG

Ihre Anmeldung schicken Sie bitte unter
Angabe Ihres Namens, Fahrzeugs, **Telefon-**
nummer, Adresse und E-Mailadresse an:

Antje Zogbaum

Auf dem Rott 7 · 49328 Melle-Wehringdorf

Fax: + 49(0)5427 – 600 62

E-Mail: a.zogbaum@gmx.net

Tel.: 0172 – 5234 685 (ab 19.30 Uhr)





RREC-Genuß-Trophy Vol. VII

Vom 7. September 2023
bis 10. Oktober 2023
Programm Dresden



DONNERSTAG, 7. SEPTEMBER 2023

Ankunft der Teilnehmer bis ca. 15:00 Uhr
Beginn: 16:00 Uhr **Hotel Bülow Residenz**
Ende: 17:00 Uhr **ebenda**

Kleine Stadtführung durch die Innere Neustadt von Dresden zur Einstimmung auf Dresden. Die Innere Neustadt ist die eigentliche Altstadt von Dresden, weil sich hier die originale Barockarchitektur aus dem 18. Jahrhundert erhalten hat. Höhepunkte der kleinen Tour sind die Königsstraße, die Hauptstraße, der Canalettoblick, der Goldene Reiter u.v.m.

ca. 18:00 Uhr **Brot Degustation in der kleinen Bäckerei „Elias Boulanger“**
Wir lernen alles über „gutes Brot“, hergestellt und gebacken nach Altväter-Sitte, inklusive Verkostung
ca. 19:30 Uhr **Spaziergang (ca. 2,5 km) oder Shuttle zum Brau- und Ballhaus „Watzke“**
ca. 20:00 Uhr **Abendessen à la carte bei selbstgebrautem Bier (Selbstzahler)**

FREITAG, 8. SEPTEMBER 2023

Beginn: 10:00 Uhr **Hotel Bülow Residenz individuelle Anfahrt zur Meißner Porzellanmanufaktur**
Ende: 18:00 Uhr **ebenda**

10:00 – 11:00 Uhr **Individuelle Anfahrt zur Meißner Porzellanmanufaktur**
11:00 – 12:30 Uhr **Führung in der Schauwerkstatt und Führung im Porzellanmuseum**
12:30 – 13:30 Uhr **Führung durch die historische Altstadt von Meißen auf den Burgberg**
13:30 – 15:00 Uhr **Mittagspause auf dem Burgberg im Restaurant Domkeller, der ältesten Gaststätte Meißen oder im Burgkeller**
15:00 – 15:30 Uhr **geführter Abstieg vom Burgberg zurück zum Parkplatz Porzellanmanufaktur**
15:30 – 16:00 Uhr **Ihre individuelle Fahrt zum Jagdschloss Moritzburg**
16:00 – 17:00 Uhr **Führung im Jagdschloss**
17:00 – 18:00 Uhr **Rückfahrt nach Dresden**

Höhepunkte dieses Ausfluges:

Wir besuchen die älteste Porzellanmanufaktur Europas in der noch heute das "Weiße Gold Sachsens" produziert wird. "Mache er Gold Böttcher!" war der Befehl des Königs, den dieser mit Bravour umsetzte und die Staatskasse des Königs füllte. Im Anschluss an diesen Besuch lernen wir die Altstadt von Meißen kennen, die im zweiten Weltkrieg zum Glück nicht zerstört wurde. Wir erleben die verwinkelten romantischen Gassen, den historischen Marktplatz mit der Frauenkirche, die Burgstraße und erleben den Burgberg von Meißen mit Dom und Albrechtsburg, wo vor weit über 1000 Jahren die Geschichte des heutigen Sachsens begann.

Nach einer Mittagspause und dem Abstieg vom Burgberg, fahren wir weiter zum Jagdschloss Moritzburg. August der Starke ließ es umbauen und verknüpfte so barocken Glanz mit seiner Jagdleidenschaft.

18:30 – 19:45 Uhr **Abendessen – 3 Gang-Menü im Bistrotrestaurant des Bülow Palais**
19:45 Uhr **Shuttle zu „Whisky & Genuss“**
20:00 – 22:00 Uhr **Single Malt Degustation in den Geschäftsräumen von „Whisky & Genuss“**



.....
SAMSTAG, 9. SEPTEMBER 2023

Beginn: 09:30 Uhr **Hotel Bülow Residenz**
 Ende: 18:00 Uhr **Stadtzentrum Dresden**

- 09:30 – 10:00 Uhr **Fußweg über die Augustusbrücke zum Schiffsanleger**
- 10:00 – 11:50 Uhr **Fahrt mit dem Schiff zum Schlosspark Pillnitz**
- 11:50 – 13:00 Uhr **Schlossparkführung**
- 13:00 – 14:30 Uhr **Mittagessen**
- 14:30 – 16:00 Uhr **Stadtrundfahrt mit dem Bus von Pillnitz zur Altstadt**
- 16:00 – 18:00 Uhr **Führung zum Fürstenzug und Schlossführung mit Neuem Grünen Gewölbe**



Schloss Pillnitz

Höhepunkte des Programms:

Bei der Schifffahrt auf der Elbe zum Sommerschloss Pillnitz erleben wir nicht nur die Silhouette der Altstadt mit ihren berühmten Bauten sondern auch die beeindruckende Stadtlandschaft mit ausgedehnten Elbauen, den Weinbergen, den Brücken und den Elbschlössern.

Bei der sich anschließenden Parkführung in Pillnitz erahnen wir, warum von Beginn des 19. Jahrhunderts bis zum Ende der Monarchie 1918 der sächsische König den Sommer lieber in Pillnitz verbrachte.

Nach der Mittagspause fahren wir mit dem Bus in die Innenstadt zurück und wir lernen bei dieser für uns konzipierten Stadtrundfahrt die Villenviertel von Loschwitz, Blasewitz und Strießen kennen, und zeigen Ihnen den Großen Garten, die Gläserne Automatenfabrik von Volkswagen aber auch die quirlige Neustadt und das geschäftige Treiben um den Altmarkt.

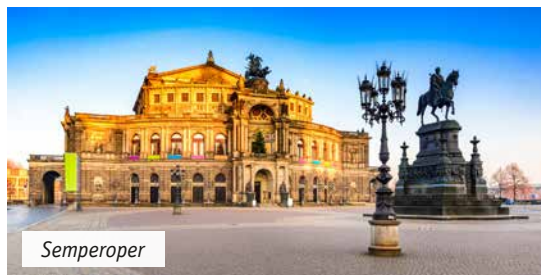
Der Fürstenzug und das Dresdner Residenzschloss in all seiner Pracht mit der Audienzetape August des Starken, einschließlich Thronsaal und Paradeschlafzimmer mit im Original erhaltener Möbelierung sowie die interessantesten Kunstwerke des Grünen Gewölbes bilden den glanzvollen Abschluß dieses Tagesprogramms.

20:00 Uhr **Gala Abendessen im Gourmetrestaurant des Bülow Palais, 5-Gänge Gourmetmenü**
 ca. 22:00 Uhr **„Ausweinen an der Bar“**

.....
SONNTAG, 10. SEPTEMBER 2023

Beginn: 11:00 Uhr **Semperoper – Haupteingang rechte Tür (Gruppen)**
 Ende: 13:15 Uhr **Stadtzentrum Dresden – Frauenkirche**

- 11:00 – 11:45 Uhr **Führung in der Semperoper**
ab
- 12:30 – 14:00 Uhr **ist ein Besuch in der Frauenkirche möglich**



Semperoper

Heute besuchen wir die berühmte Semperoper, eines der schönsten Musiktheater weltweit.

Am 13. Februar 1985 öffneten sich die Türen des wiederaufgebauten Opernhauses zur Aufführung des Freischütz von Carl Maria von Weber, der Oper die auch während des zweiten Weltkrieges als letztes gespielt wurde. Die Schönheit der Architektur konnte erneut bewundert werden.

Bei der Führung tauchen wir ein in die wechselvolle Bau- und traditionsreiche Musikgeschichte des Hauses. Wir schlendern durch die Foyers und werden auch 20 min. im Zuschauerraum sitzen, Theaterluft schnuppern und manches erfahren von dem der Opernbesucher am Abend nichts ahnt.

Ab 12:30 – 14:00 Uhr können wir die Frauenkirche individuell, im Rahmen der öffentlichen Kirche besuchen. Die Kirche wurde von 1992 – 2005 wieder aufgebaut und zeigt sich im barocken Glanz, in dem sie auch im 18. Jahrhundert erstrahlte. Vor dem Altar finden wir ehrenamtliche Kirchenführer, die sehr gerne alle Fragen beantworten.

Desweiteren können wir auch von 13:00 – 18:00 Uhr die Aussichtsplattform auf der Kuppel erreichen, von der wir noch einmal einen letzten spektakulären Blick auf Dresden und das Elbtal erleben können.

Ende der Veranstaltung und individuelle Heimreise



Canaletto: Blick auf Dresden (Kopie des Städel-Meisterschülers Angel Peychinov, Stipendiat der Barbara und Dr. Hans-Werner Dilkei Kunst & Kulturstiftung)



PROGRAMM

RREC-Herbsttreffen 2023 in Wittenberg vom 28. September bis 1. Oktober 2023

**FINALER
Anmeldeschluss:
20. Mai 2023**

(Es handelt sich um ein vorläufiges Programm, da ggf. noch anbieterbedingte Änderungen möglich sind)



Brauhaus



Schlosskirche



Lutherhaus



Melanchthonhaus



Marktplatz





DONNERSTAG, 28. SEPTEMBER 2023

- Individuelle Anreise, Luther-Hotel Wittenberg, Neustraße 7–10, 06886 Lutherstadt Wittenberg, Check-in ab 15.00 Uhr
- Abendessen im Hotel oder Umgebung (Selbstzahler)
- Buchung macht jeder direkt im Hotel, Details siehe Infobox.
- Ferner Buchung für Parken in der Tiefgarage möglich, aber nicht für alle und nicht reservierungsfähig, Sondernutzung zwecks Parken mit nächtlichem Wachdienst auf dem Arsenalplatz (7 Gehminuten) möglich, Koffer am Hotel abstellen und ggf. mit Rikscha zum Hotel (bei Bedarf).

FREITAG, 29. SEPTEMBER 2023

- Stadtbegehung um die Ecke „Auf den Spuren der Reformation, mit Luther, Melancthon und Cranach“, ggf. mit Sondereinsatz Rikscha für Fußkranke, Schlosskirche, Lutherhaus, Melancthonhaus, Cranachhaus, Assisi-Panorama mit Wittenberg vor 500 Jahren u.a.
- Mittagessen im Brauhaus
- 18.00 Uhr Mitgliederversammlung, anschließend ...
- Champagnerempfang
- gemeinsames Abendessen (Getränke Selbstzahler)

SAMSTAG, 30. SEPTEMBER 2023

- 9.30 Uhr, Ausfahrt durch die Landschaft
- Mittags 12.00 Uhr, schönes Ambiente Villa am Bernsteinsee bei Bitterfeld (Getränke Selbstzahler)
- dann Wörlitzer Park 15.00 Uhr mit Gondelfahrt und Kaffee und Kuchen
- Selbstständige Weiterfahrt zum Hotel
- 19.00 Uhr Champagnerempfang, 19.30 Uhr Galaabend (Getränke Selbstzahler)

SONNTAG, 1. OKTOBER 2023

- bis 10.00 Uhr Check-out im Hotel
- gemeinsame Ausfahrt zum Schloss Köthen (Sachsen Anhalt) mit Führung
- Mittagessen (Selbstzahler)
- individuelle Abreise

Änderungen vorbehalten!

Die Anmeldefrist endet am 20. Mai 2023.

Das Nenngeld beträgt € 390,- Euro pro Person. Nenngeld ist Reuegeld (vorbehaltlich der Berechnung stornierungsfähiger Kosten)

ORGANISATION: Dr. Thomas Walter

E-Mail: dr.th.walter@t-online.de

Villa am Bernsteinsee



Wörlitzer Park



Schloss Köthen



Luther-Hotel Wittenberg

Luther-Hotel Wittenberg · Stichwort „RREC“
Neustraße 7–10, 06886 Lutherstadt Wittenberg
Telefon: 03491 - 4580
E-Mail: info@luther-hotel-wittenberg.de

**Hoteltbuchungen sind individuell vorzunehmen,
andere Zimmerkategorie auf Anfrage.**

DZ € 118,- / EZ € 92,- inkl. Frühstück

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, E-Mail: 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.



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



**CLASSICBID
ZENTRUM
RHEINHESSEN**

*Wir freuen uns
auf Ihren Besuch!
Ihr Karl-Rolf Muth*



EINFACH MAL EINTAUCHEN

in die rheinhessische Erlebniswelt!

Besuchen Sie unsere große Dauer-Ausstellung mit etwa 150 klassischen Fahrzeugen

**FEIERN
& RELAXEN**



»LET'S ROCK«
Unsere Event-Arena mit
modernster Licht- & Tontechnik.



»WILLKOMMEN IM LANDHAUS«
Das Hotel im Herzen
von Rheinhessen.

**STAUNEN
& SPEISEN**

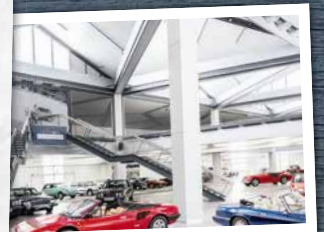
CLASSICBID

automobile

»AUTOMOBILE LEIDENSCHAFT«
Wir kaufen, verkaufen und
versteigern echte Klassiker.



»HOCHWERTIG UND FRISCH«
Kulinarisches Erleben im
automobilien Ambiente.



80 Wagen verschiedenster Hersteller, aus allen Dekaden

Hampton Court Concours of Elegance 2022

Text und Fotos: Dr. Michael Berendes

Hampton Court ist eng mit Heinrich VIII verbunden, der dort – einem seiner Lieblingspaläste – lange Zeit lebte und regierte. Den Bau des Palastes begann Kardinal Thomas Wolsey, als er Chief Minister Heinrichs und damit einer der mächtigsten Männer des Königreichs war. Wolseys Palast war eines Königs würdig – was Heinrich von Beginn an missfiel – Wolsey aber erst einmal nicht beeindruckte. Das änderte sich und Wolsey schenkte den Palast Heinrich, als er merkte, dass er die Gunst des Königs zu verlieren drohte, denn er hatte es nicht geschafft, vom Vatikan eine Annullierung Heinrichs Ehe mit Katharina von Aragon zu erhalten – die dieser dringend einforderte, um Anne Boleyn heiraten zu können. Die Schenkung rettete den armen Kardinal nicht; Heinrich ließ ihn verhaften und auf dem Weg nach London erkrankte Wolsey und verstarb wenige Tage später.

Von unserem H. J. Mulliner
Lightweight Saloon bis ...



... zum 1969 Porsche 917K reicht die
Palette der ausgewählten Schauobjekte .



Die 80 Wagen des Concours werden im großzügigen Garten des Hampton Court Palace ausgestellt. Im Vordergrund ein 1912 Rolls-Royce Silver Ghost London to Edinburgh, dahinter ein 1964 Alfa Romeo TZ1.



Jeder Wagen wird ausführlich im Begleitkatalog vorgestellt. 1956 Maserati A6G Zagato vor einem 1962 Aston Martin DB4GT Zagato.



Für die Besucher sind die Einzelvorstellungen der Wagen besonders eindrucksvoll – insbesondere bei einem Rolls-Royce Silver Ghost von 1912.



Gerade die ältesten Wagen wie der 1908 Darracq SS Corse ...



... und der 1911 Stanley Steamer Model 62 Tourer konnten begeistern.

Das alles geht uns durch den Kopf, als wir in Heinrichs großen Speisesaal gehen, in dem das heutige Gala Dinner stattfindet – einer der Höhepunkte des diesjährigen Hampton Court Concours of Elegance. Der Saal ist weitestgehend noch so erhalten, wie er schon vor rund 500 Jahren aussah – dekoriert mit beeindruckenden Wandteppichen unter einer prächtigen Eichendecke. Die gut 200 Gäste des Dinners finden bequem Platz, nachdem sich auch der offizielle Gastgeber, Prince Michael of Kent, eingefunden hat. Das Programm unterliegt nämlich der königlichen Etikette, denn dieser Concours in und um einen der ehemaligen königlichen Paläste konnte vor 10 Jahren nur nach expliziter Genehmigung durch Königin Elizabeth II. ins Leben gerufen werden. Daher erhalten wir mit der Einladung nicht nur den Dress-Code Black Tie, sondern werden auch darauf hingewiesen, dass die Gäste die Veranstaltung erst verlassen dürfen, nachdem der Gastgeber aufgebrochen ist.

Natürlich sind wir hauptsächlich der Autos wegen hier; aber das Rahmenprogramm allein wäre die Reise wert. Wann sonst erhält man eine Einladung nach Windsor Castle zu einem abendlichen Empfang oder gar zu einem Poloturnier in den Guards Polo Club, den Prinz Philip vor 50 Jahren gründete.



Fachkundige Referenten stellen jeden einzelnen Wagen mit Esprit vor – hier einen 1929 Bentley 4 ½ Litre Vanden Plas Open Tourer.

Schon die Anfahrt zur Präsentation ist vor dieser Kulisse ein besonderes Erlebnis.



Hampton Court liegt südwestlich Londons und um es locker anzugehen, sind wir in zwei Etappen mit unserem S1 von Mainz „auf Achse“ nach England gefahren. Der Concours geht über drei Tage und zeigt in seiner Konzeption einige Parallelen zu Pebble Beach – was nicht überrascht, da Sandra Button, Pebble Beach Concours d’Elegance Chairman and Executive Director, hier ebenfalls aktiv ist. So fahren auch hier alle Wagen am ersten Morgen auf das Ausstellungsareal – glücklicherweise aber nicht schon bei Sonnenaufgang – und nachfolgend hat man Zeit und Muße, sich kennenzulernen ohne, dass die Veranstaltung bereits für das Publikum geöffnet ist.

Für den Concours eingeladen sind 80 Wagen verschiedenster Hersteller, aus allen Dekaden. Das macht es für uns und die Besucher hochinteressant – reicht die Palette doch von einem 1908 Darracq SS

Corse und 1911 Stanley Steamer Model 62 Tourer bis zu einem 1969 Porsche 917K Race Prototype. Spektakuläre Raritäten sind zu sehen, wie ein dreisitziger Ferrari-365P Berlinetta Speciale „Tre Posti“ Coupé von 1966, ein Delage oder der erste je gebaute Jensen – ein 1935 S1 Sports Tourer, der hier erstmals nach einer aufwendigen Restaurierung öffentlich gezeigt wird. Die sogenannte „White Lady“ galt lange als verschollen, bis sie Jörg Hüskens aufspürte und mit viel Liebe zum Detail aufarbeiten ließ.

Schön sind die kleinen Anekdoten zu den Wagen. So gehört der Darracq heute Stephane Darracq, dem Enkel des Firmengründers. Alle mechanischen Komponenten sind noch original, auch noch die Sitze. Die ursprüngliche Karosserie überlebte die Zeiten nicht; was aber angesichts der Tatsache, dass der Wagen nach WWII zeitweilig als Traktor eingesetzt wurde, nicht wirklich überrascht.



Der Gewinner des Concours 2022: 1938 Delage D8-120 de Villars. Wahlberechtigt sind nur die Aussteller der 80 Wagen.

Der Delage, ein 1938 spektakulär im Art déco Stil eingekleideter D8-120 'de Villars' wurde zu Recht als Best of Show ausgewählt und stilvoll vor dem Hampton Court Palast von Prince Michael of Kent persönlich ausgezeichnet.

Natürlich waren auch unsere Lieblingsmarken angemessen vertreten durch:

- 1912 Rolls-Royce Silver Ghost Touring**
- 1923 Rolls-Royce Silver Ghost Shooting Brake**
- 1924 Rolls-Royce Silver Ghost `Piccadilly` Roadster**
- 1929 Bentley 4 ½ Litre Vanden Plas Open Tourer**
- 1930 Bentley Speed 6 `Blue Train` Coupé**
- 1931 Rolls-Royce 20/25 Swept Tail Sports Saloon**
- 1936 Bentley 4 ¼ Litre Veth & Zoon**
- 1937 Bentley 4 ¼ Litre Aerofoil Sport**

Dazu kamen noch wir mit dem 1957 Bentley S1 Four Door Lightweight Saloon und – als späteres „Baby“ von W.O. Bentley – ein 1939 Lagonda V12 Rapide.

Wie in Pebble gibt es auch hier ein aufwendiges Rahmenprogramm weiterer Aussteller. So zeigte Bentley erstmalig den in Handarbeit gebauten Bentley Mulliner Batur als wahrscheinlich letzte Hommage an den W12-Motor als auch einen der 4 ½ Liter Continuation Blower – der einerseits bewundert, aber gleichzeitig auch kritisch diskutiert wurde.

Daneben wurde von der Firma Electrogenic ein Jaguar E-Type gezeigt, der auf einen elektrischen Antrieb umgebaut war – da bekommt das „E“ im Namen eine ganz neue Bedeutung. Hier in England ist man erkennbar offener für solche Konversionen; denn der Prince of Wales – mittlerweile King Charles III -



Schon die Vorfahrt zur Prämierung ist ein Spektakel für die Zuschauer. Im Zentrum des Interesses hier ein 1976 Lamborghini Countach LP400 Periscopio.



Abendempfang auf Windsor Castle.



Die vier Golden Retriever schauen, als ob sie die Jury seien – sind sie aber nicht (Pech gehabt).

zeigte im Concours seinen Aston Martin DB 6 Convertible, der schon seit Jahren über einen Hybridantrieb verfügt. In einer Metropolregion wie London, wo Verbrenner schrittweise aus dem Stadtgebiet verbannt werden eine Alternative, diese schönen Autos noch weiter fahren zu können. Auch beim DB 6 des PoW wurde darauf geachtet, dass er wieder vollständig in den Originalzustand zurückversetzt werden kann.

Für uns ein ganz außergewöhnliches Highlight war eine Einladung zu einem Polo-Turnier im Guards Polo Club, der sich auf dem Gelände von Windsor Castle befindet. Gegründet von HRH The Prince Philip – ursprünglich als Household Brigade Polo Club – ist er über die Jahrzehnte zu einem der größten und angesehensten Polo Clubs in Europa gewachsen.

Gespielt wird auf einem 300 mal 200 Yards großen Feld mit in der Regel 4 Reitern pro Team. Ein Spiel besteht aus 4 bis 8 sog. Chuckas – 7-minütigen Zeitabschnitten. Dabei steht der Schutz der Pferde über allem. Wird ein Pferd verletzt, muss sofort unterbrochen werden; stürzt ein Reiter, geht es i.d.R. weiter; nur bei einer schwerwiegenden Verletzung wird unterbrochen.



Polopferde stammen oft aus argentinischer Zucht; Sie müssen schnell und wendig sein.

Wir hatten das Vergnügen, ein Spiel aus der Lounge des Clubhauses zu sehen und waren beeindruckt, mit welchem Können Reiter und Pferd als Einheit agieren.

Da die Straßen rund um London selten frei befahrbar sind, waren wir an diesem Tag direkt vom Hotel zum Club gefahren – ohne vorherigen Besuch von Hampton Court. Das erwies sich als weise Entscheidung denn alle anderen Besucher, die zuerst zum Concours gefahren waren, verpassten das Turnier; die Straßen rund um Hampton Court waren hoffnungslos verstopft. So wurde das Turnier fast zu einer Privatvorstellung, denn außer uns waren nur noch eine Handvoll weiterer Gäste anwesend. So konnte man in den Pausen – während wir das von den Hufen aufgerissene Gras wieder festtraten – mit den Reitern und Schiedsrichtern ein wenig Smalltalk halten. Auf ein Fachgespräch hätten wir uns aber mangels Wissens auf keinen Fall eingelassen.

So vergingen die Tage in England kurzweilig und bei gutem Wetter. Die Rückfahrt erledigten wir dann am Montag in einem Rutsch via Eurotunnel.



Der Guards Polo Club wurde 1955 gegründet. Erster Präsident: HRH Prince Philip. Der Club liegt im Windsor Great Park.



Beim Polo gibt es zwei berittene Schiedsrichter.

Wir sahen ein sehr dynamisches Spiel auf hohem Niveau.





Vor der Restauration –
noch ist viel zu tun ...

An unsung Hero: The Jensen „White Lady“



... aber das Resultat danach ist wahrlich beeindruckend.



Hört man Jensen, hat man als Enthusiast sofort Bilder des Interceptor mit seiner spektakulären Glaskuppel vor dem geistigen Auge; hört aber erstaunt, dass Jensen dieses Jahr sein 100-jähriges Firmenjubiläum feiert. Die Brüder Frank und Richard Jensen wollten schlanke Sportwagen bauen. Sie stellten Rekorde in Brooklands auf mit auf MG Midget und Magnette basierenden Wagen und erreichten sogar mit Hilfe von Clark Gable die Welt der Hollywood-Celebrities mit einem auf dem Ford V8-basierenden Open-top-Tourer.

Der hier vorgestellte Jensen S1 Sports Tourer – liebevoll „White Lady“ genannt, ist ein Prototyp, ein Einzelstück. Er verwendet ebenfalls einen Ford V8, dessen Dreiganggetriebe und Hinterradaufhängung; auch Teile von General Motors kommen zum Einsatz. Dieses Grundprinzip, die Antriebstechnik zuzukaufen, charakterisiert Jensen. Kritiker versagen daher ihre Anerkennung als vollwertiger Hersteller, Fans sehen dies als Stärke – waren diese Komponenten doch durchweg zuverlässig und leistungsstark. Wir kennen das auch von unseren Marken: die Zentralschmierung der 30-er bis 50-er Jahre z.B. ist lizenziert von

Hispano-Suiza, die Automatikgetriebe stammen von General Motors und die Federung meines Azure basiert auf einem Citroen-Patent.

Aufgebaut wurde der Wagen 1934/35 als Lightweight Design. Die frühe Geschichte des Wagens liegt im Dunkeln, aber aller Wahrscheinlichkeit nach wurde er 1936 an Ron Horten verkauft – einen Amateur-Rennfahrer. Nachfolgend wechselte er mehrmals den Besitzer bis er 1957 in einem Inserat wieder auftaucht. Bis 2016 blieb er ein „Projekt“ seiner Besitzer, bis er dann – vermittelt durch den Chairman des Jensen Owners Club – von Jörg Hüsken gekauft, mit einem Team von Restaurierungsexperten wieder aufgebaut und 2022 erstmals im Rahmen des Hampton Court Concours öffentlich gezeigt wurde. Die Eleganz der Karosserie als auch einige außergewöhnliche technische Details wie die Radnaben fanden einhellig Bewunderung. Lediglich das Platzangebot lässt zu wünschen übrig: „Der Wagen ist nicht für einen 185cm Fahrer gedacht; aber hat man einmal platzgenommen, ist es ganz komfortabel“, so Jörg Hüsken. Für seine Zeit war der Wagen sehr fortschrittlich; die Federung in Kombination mit dem langen Radstand garantiert Komfort und Sicherheit. Welcome back White Lady!



Anja und Jörg Hüsken zusammen mit Heike Schleicher-Berendes und dem Autor bei Empfang in Hampton Court.



Bei der Vorfahrt zur Präsentation – 1935 Jensen S1 Sports Tourer, die „White Lady“.

STAMMTISCH

Zweimal anders ...

Text und Fotos: Jens Meggeneder

Alle Jahre wieder ...

Traditionelles Adventstreffen des RREC bei Familie Lindenau-Czempiel in Berlin-Steglitz.

Mit immerwährender Freundlichkeit wurden wir zum wiederholten Male in der Adventszeit zu Kaffee und Kuchen und herzhaften Leckereien empfangen.

Sohn des Hauses, Gregor Czempiel von Weinamt.de spendierte eine große Auswahl erlesener Tropfen, die wir allesamt verkosten durften und wem es geschmeckt hat, der ließ sich großzügig nachschenken.

Es war wieder ein wundervoller Nachmittag / Abend. Herzlichen Dank an unsere lieben Clubfreunde und charmanten Gastgeber und an Weinamt.de.





Stammtisch am Kaiserdamm

Clubfreund Thomas Walter und seine Frau lassen sich in der Hauptstadt nieder.

Nach einiger Suche ward eine schöne Wohnung gefunden und über Monate geschmackvoll eingerichtet.

Nun sollte dieses Ereignis gebührend begossen werden. Beide luden zur Einweihungsparty.

Bei reichlich Champagner und üppigem Büffet, es fehlte an nichts, wurde auf die neue Wohnung angestoßen.

Vielen herzlichen Dank für den schönen Empfang und für alle Zeit ein schönes Zuhause gewünscht.



Familie Gerhold mit Gastgeber Thomas Walter, v.l.



Charmante Gastgeberin des Abends
Tsetsegbayar Puntsag-Fischer



Hahn im Korbe – Oliver Arendt mit
Walli Groenewold und Sylvia Senger



Freundin des Hauses
Michaela Mumm von
Oldenburg und Michael
Frings mit seinem Sohn



Sylvia Senger & Jörg Nonhebel



In bester Laune – Dagmar Lindenau-Czempiel, Christian Petrenz, Winfried Czempiel & Rolf Sabel, v.l.



Es darf gelacht werden, hier mit Edda Cavaliere, vorn



Michaela Mumm von Oldenburg und Jens Meggeneder



*Ton in Ton ...
Champagner mit
Neumitglied in der
Berliner Sektion –
Jörg Nonhebel*



Gastgeber und Clubfreund Thomas Walter und Frau Tsetsegbayar Puntsag-Fischer in der Mitte und Freunde



Kissenschlacht Walli Groenewold, Jörg Nonhebel, Sylvia Senger



*Unser Garant
am Klavier –
Heinz Dreps*

Die nördlichste Rallye des Erdballs

BALTIC SEA CIRCLE 2022



Text und Fotos:
Roxana Tanase und Leander van Delden



Sir „Henry“

Am Samstag den 18. Juni 2022 startete die 16-tägige Baltic Sea Circle Rallye in Hamburg. – Der Beginn einer Rundreise um das Baltische Meer über 7.500 Kilometer, durch 9 Länder, ohne Navigation und Autobahnen. Auf Grund der politischen Lage war Russland dieses Mal nicht in der Route aufgenommen. Am Start waren 240 Teams und wir mit „Henry“, unserem Silver Shadow aus 1974. Das Auto wurde eine Woche vor Start rechtzeitig fertig, inklusive der letzten Reparaturen und den Spezialanfertigungen mit dem Aufbau eines Dachträgers von Marlok in Ditzingen. 4 Tage vor dem Start sind wir extra in die Niederlande gereist, um dort ein Dachzelt von Dare To Be Different Outdoor für die Reise zu bekommen.

Auch wenn der Lack sehr schlecht war, das Auto sah einfach super aus!





Start auf Gut Basthorst bei Hamburg

Der Start auf Gut Basthorst war fantastisch. All diese Autos mit ihren verrückten Fahrern zu sehen, die für ein Abenteuer zusammenkommen. Schauen womit die anderen so fahren und gefühlt 100-mal erlauben, dass die Teams Bilder von „Henry“ und Emily machen. In den 10 Jahren, in denen es die Rallye schon gibt, war es das erste Mal, dass ein Rolls-Royce mitfuhr. So sorgten wir schon für etwas Aufregung. Die erste Etappe ging von Hamburg über Dänemark nach Schweden, wo auch die ersten Aufgaben auf uns warteten. Bei der Rallye geht es nicht um Geschwindigkeit (es fahren auch TukTuks oder Citroën Méharis mit), sondern nur um das Ankommen und Punkte sammeln mit verschiedenen Aufgaben, die unterwegs in den jeweiligen Ländern zu erledigen sind. Hauptziel der Rallye ist das Sammeln von Spenden für einen guten Zweck und zusammen Spaß haben an der Fahrt und den Abenteuern unterwegs.

In jedem Land sollte ein Objekt getauscht werden, um dieses jedes Mal größer oder wertvoller zu bekommen. Angefangen haben wir in Deutschland mit einer Büroklammer, welche wir gleich in Dänemark als erstes tauschen sollten. Es ist eine großartige Aufgabe dies in jedem Land zu versuchen, weil man direkt in Kontakt mit den Einwohnern kommt und witzige Gespräche über das Tauschgeschäft entstehen. Während der Rallye haben wir an wildfremden Häusern geklingelt und gefragt, ob sie tauschen möchten. Man wird oft zum Tee oder Kaffee eingeladen und muss erzählen, worum es geht.

Einen Rolls-Royce mit Dachzelt sieht man ja auch nicht alle Tage.



Warten auf die Fähre bei Puttgarten



Auf der Fähre nach Dänemark



Camping in Schweden

In Dänemark war die Aufgabe Wasser, Wind und Erde zu sammeln, um damit dann in Schweden eine Runde um die Runen von Ales Stenar zu bekommen (für die ersten Punkte – es wird noch besser). Danach suchten wir einen Schlafplatz für die Nacht. Skandinavien bietet grundsätzlich die Möglichkeit überall zu übernachten, aber aus Bequemlichkeit sind wir doch oft auf einem Campingplatz gelandet. Die nächsten Tage ging es weiter hoch durch Schweden, mit Abstecher zu einem Autofriedhof, auf dem angeblich ABBA's Tourbus liegt, sowie alte Militärflugzeuge.



Aufgabe in Schweden: mach ein Bild mit einem Kampffjet

Kurzer Stop in einem Supermarkt um Surströmming zu kaufen.

Für unterhaltsame Videos über diese Delikatesse verweisen wir gerne



auf YouTube, aber lasst uns sagen, dass es keinen Spaß macht, eine offene Dose 200 km im Wagen zu transportieren. Fenster offen, Benzinluft und Maske im Auto waren Pflicht, um es zu ertragen!

Unterwegs in Schweden



Lofoten, Norwegen



In Norwegen ging es dann über Bodø mit der Fähre zu den Lofoten, wo auch der erste Sammelpunkt für alle Teams war und wo es die erste Party vom Veranstalter gab. Es gibt nichts Schöneres, um mit einem Rolls-Royce über diese Inseln zu cruisen und die fantastischen Kurven und Ausblicke zu genießen. Es wird dort oben im Sommer auch kaum dunkel, also fährt man länger durch und die Zeitperspektive ist komplett verschwommen.

Das hat was!

Hoch ging es dann Richtung Nordkap, über den Polarkreis und entlang Schnee und Eis, über kilometerlange gerade Straßen, mit immer weniger Bäumen und Autos. Langsam gab es dann auch die ersten Probleme mit der Zündspule und der Zündung, so dass alles erst mal kontrolliert und abgeschliffen werden musste. Die letzten zwei Kilometer zum Nord-

kap waren eine Qual, Kälte, Berg hoch und mit immer weniger Schwung. Nach 2,5 Jahren in der Werkstatt sollte, dass Ziel allerdings geschafft werden. Wenn „Henry“ auf den Rückweg zusammenbrechen würde, wäre es schade, aber das Nordkap sollte geschafft werden. Das gelang uns letztendlich dann auch, aber mit Mühe.

Nach einem kurzen Fotostopp beim Monument, wollten wir alles nochmal kontrollieren, aber dann lief es plötzlich wieder rund. Schnell runter und Richtung Sommer, wo dann endlich die Sonne mal kräftig aufkam.



Norwegen, auf dem Weg zum Nordkap



Sonnenuntergang in Finnland

Normalerweise wäre Finnland nur ein kurzer Abstecher gewesen auf dem Weg zur russischen Grenze, aber da Russland dieses Jahr nicht mehr angefahren wurde, lag eine 3-Tage Finnland Reise vor uns.

Noch mehr Bäume, Seen, Mücken und gerade Straßen ...



Wildcampen in Finnland

In Finnland war dann auch Wildcampen angesagt, was generell in Skandinavien erlaubt ist. Irgendwo mal im Wald abbiegen, Zelt aufbauen und die Natur genießen. Naja, zusammen mit gefühlt 1 Million Mücken. Finnland wurde dann leider auch zu „Henry's“ Problem. Auf einer geraden Straße, mit 80 km/h, ging plötzlich der Motor aus. Nichts ging mehr. Brennende Sonne (35 Grad), kein Schatten, keine Klimaanlage und Pferdefliegen doppelt so groß wie bei uns, machten es nicht weniger schön. Freundliche Finnen, Rallye-Fahrer, Deutsche im Wohnmobil, alle hielten an und wollten helfen, aber eher vergeblich.

Das Problem wurde auf die Zündspule zurückgeführt und es ging auf die Suche nach einem Autofriedhof (es gibt sehr viele in Skandinavien). Ein Finne, der kein Englisch sprach und angehalten hatte, um zu sehen was der Rolls da machte, hatte das Problem verstanden und fuhr los. Fünfzehn Minuten später war er wieder zurück mit einem Englisch sprechenden Kumpel und 4 Zündspulen im Kofferraum, alle noch in original (80er) Verpackung.

Eine Zündspule abgekauft, eingebaut und hurra, der Motor lief wieder!



Erste Panne in Finnland



Die neue Zündspule wurde an einem fremden Platz eingebaut, die kaputte Zündspule ist noch im Motorraum.



Zweite große Panne, die Zündspule wurde ersetzt, unterstützt von How2Roadtrip

Leider war das Glück nur von kurzer Dauer, nach 30 Minuten merkten wir, dass wir an Leistung verloren und hielten an einem Platz im Schatten. Glücklicherweise ist einer der Teilnehmer der Rallye ein ADAC-Mechaniker, der aus Spaß hinterher fuhr und alle Autos mit Problemen wieder zum Laufen brachte. Er kannte „Henry“ schon und wollte gerne helfen, lag aber noch 300 km hinter uns und war noch an einem Fiat dran. Also gab es keine andere Möglichkeit als zu warten. Nach etlichen Stunden traf er ein, schraubte alles ab, ersetzte die Zündspule mit einer von seinen und kontrollierte den Motor samt Zündkerzen (wegen eines relativ hohen Ölverbrauchs).

So weit so gut, bis zur letzten Zündkerze.

Als die Kamera mit Licht und Mini-Spiegel reinging, war alles gut, leider kam sie ohne Spiegel und Halter wieder hoch. Die lagen noch im Motor ... Spiegel aus Metall und Halter aus Plastik. Mit einem langen Magneten kam der Spiegel relativ schnell wieder raus, der Halter aber nicht. Eine Metallschnur gebogen zum Haken, diese zusammen mit der Kamera wieder rein in den Motor und angeln ... Es wurde langsam doch dunkel, aber nach einer Stunde Frust, fluchen und Ärger war auch der Halter wieder raus.

Insgesamt 12 Stunden Zeitverlust, aber eine Erfahrung reicher.

Die restliche Fahrt durch Finnland war weniger spektakulär und in Helsinki ging es mit der Fähre nach Estland für das zweite Rallye-Treffen. Die Ankunft dort war großartig. Alle Teams hatten über die Rallye-Telegramm-Gruppe mitbekommen, dass der Rolls in Finnland Probleme hatte und kurz vor dem Ausscheiden stand. Deswegen war der Empfang bei der Party umso emotionaler und mit vielen Glückwünschen und Gesprächen verbunden.

Alle fanden es großartig, dass der Alte es doch geschafft hatte.

Die Baltischen Länder sind wunderschön und die Straßen lassen sich sehr gut fahren. Die Einwohner

Kleinere Reparaturen während der zweiten Party in Estland



Aufgabe: „fischen vom Auto-dach“ – erfüllt in Lettland



sind sehr nett, hilfsbereit und es gibt dort vieles zu sehen. Dass der Spritpreis von 2,83 € in Finnland auf 1,86 € in Estland sank, war eine große Erleichterung. Einige skurrile Aufgaben gab es noch zu erledigen, z.B. eine Ziege hinter das Steuer vom Auto zu platzieren (wo findet man eine willige Ziege?), ein Besuch in einem alten Gefängnis, ein Bild im Taucheranzug und ein Sänger mit einer Balalaika auf dem Dach vom Auto.

Aufgabe: „setze eine Ziege hinter das Steuer“ – erfüllt in Lettland



Campern in Lettland





Besuch am Hill of Crosses in Litauen

Der Besuch am Hill of Crosses, einem Wallfahrtsort in Litauen, war definitiv ein Highlight im Baltikum.

Langsam kamen wir in Polen an und es gab die letzten Aufgaben, das Vervollständigen vom Roadbook und einfach nur die Fahrt genießen. Mitten im Nichts im Norden von Polen kam uns aber plötzlich ein nagelneuer Ghost entgegen, der mit seinen Lichtern blinkte. Wir hielten bei der nächsten Tankstelle an und der Ghost drehte und kam zu uns. Es war der Verkaufsförderer von Rolls-Royce in Warschau, er wollte unbedingt Bilder machen. So oft sieht man keinen Silver Shadow mit einem Dachzelt.

Es gab uns eine gute Gelegenheit, um einen letzten Tausch zu machen und ein RR-Poloshirt zu bekommen. In einem Ort gab es noch die Gelegenheit Bilder für das Roadbook zu drucken.



Spontanes Treffen mit RR Warschau und Tauschaufgabe erledigt



Aufgabe: „Verkleide dein Auto für die letzten Punkte vor dem Finish“

Aufgabe: „lass einen Musiker mit einer Balalaika auf dem Autodach ein Lied spielen“ – erfüllt in Polen



Der Film unserer Rallye kann hier angeschaut werden:



Hier gibt es mehr Bilder auf Instagram:



Finish in Hamburg

Nach 16 Reisetagen kamen wir am 3. Juli wieder in Hamburg an.

Es war eine große Erleichterung, dass wir es geschafft hatten. Mit dem Respekt der anderen Fahrer und Organisatoren hatte die Reise ein schönes Ende. Zum ersten Platz hat es nicht gereicht, aber es ging ja auch um den Spaß.

Sir „Henry“ genießt jetzt seine Rente als Daily Driver in Bayern.

Fazit: Man kann definitiv mit einem Silver Shadow zum Nordkap fahren und das auch ohne Autobahn auf direktem Weg. Man sollte das Auto aber gut vorbereiten und genügend Öl und Ersatzteile mitnehmen (und eine volle Kreditkarte). Dafür ist es eine wunderschöne Reise und bei der Rallye kann man gut mithalten.

Danke an alle Mitfahrer, Hardy Leben für die Reparaturen, alle die gespendet haben, Dare To Be Different Outdoor und Avista für die Unterstützung und alle Personen, die unterwegs unsere Reise zu einer unvergesslichen Erfahrung gemacht haben.

Knappe 7.500 km waren es vom Hamburg zum Nordkap und zurück. Der Spritverbrauch lag bei grob 16 Liter, der Ölverbrauch wurde nicht gemessen, aber 40 Liter wurden unterwegs gekauft. Eine kleine und eine große Panne, 39 Mückenstiche, 1 Roadkill und 1.000 Bilder von unserem „Henry“ auf fremden Handys. Der Dachgepäckträger kann noch abgekauft werden. Einfach melden.

Als England für einen Nachmittag nach München kam

Text: Dr. Klaus Konopizky

Fotos: Prof. Dr. Martin Illner

Im Jahre 1840 wünschte sich die Duchess of Bedford von ihrem Koch eine kleine Zwischenmahlzeit, denn ihren Lunch pflegte sie recht früh und ihr Dinner recht spät einzunehmen – und so hatte sie nachmittags immer Hunger. Der Koch erfand einen Gang, bestehend aus köstlichen Lachs-Sandwiches, Scones mit Clotted Cream und kräftigem Assam-Tee, was Mylady sehr zusagte, so sehr, dass sie ihre Freundinnen und Nachbarn dazu einlud. Und so war der Afternoon Tea erfunden, eine gesellige Institution, die bis heute fester Bestandteil des angenehmen Lebens ist, das unsere Freunde von der Insel so gern kultivieren.



*So soll es beim klassischen Afternoon Tea sein –
Tea, Sandwiches, Scones mit Clotted Cream und Jam ...*

Begrüßung der Gäste durch den Chairman Dr. Klaus Konopizky und den Area-Manager Süd Dr. H. Martin Illner, der auch schon wieder sein/das Gästebuch im Anschlag hat. Im Süden ist das Buch in British Racing Green seit Herbst 2019 stets mit dabei!



Kultivieren, das heißt für den Engländer verfeinern und ritualisieren. So wundert es nicht, dass es zum Beispiel nicht nur die verschiedensten Sorten von Sandwiches und Scones gibt, sondern auch von Clotted Creams, die alle anders zu verzehren sind, will man es richtig machen.

Und auch die Institution Afternoon Tea hat diverse Formen:

- der Cream Tea wird von 3 bis 6 Uhr mit Tee und Etagere mit Sandwiches, Scones und Petit Fours auf niedrigen Tischen serviert
- der High Tea zwischen 5 und 7 Uhr auf hohen (Ess-) Tischen, daher der Name, meist kommt mit dem Tee kalten Braten, Salate, gekochtes Gemüse, Kuchen und Früchte, also eher ein frühes Abendessen
- der Royal Tea ist ein Cream Tea mit einem Glas Champagner (oder mehreren) zusätzlich

Der Afternoon Tea unseres Clubtreffens war, wen wunderts, ein Royal Afternoon Tea, zu dem 29 Teilnehmer kamen, gutgelaunt und glücklich, einen grauen November-Nachmittag in einem Wintergarten mit Gleichgesinnten verbringen zu können. Es war wieder im 5-Sterne-Hotel München Palace, wo schon vor einem Jahr die gleiche Veranstaltung stattfand.

Und so vergingen die Stunden im Fluge bei Genuss und Geplauder, und leider musste es kurz nach 18 Uhr zu Ende gehen, da dann der Raum für das Abendessen eingedeckt werden musste.

Und so war England für ein paar Stunden nach München gekommen.

Übrigens: wer trinkt weltweit am meisten Tee? Pro Kopf gerechnet sind es die Türken und dann die Iren. Erst an dritter Stelle kommen die Engländer. Und es wird noch mehrere Afternoon Teas brauen, bis Deutschland an die vierte Stelle vorrückt. Wir arbeiten daran ...



Bentley Flying Spur

Come fly with me

Text: Ralf Bernert

Fotos: Bentley Motors

Noch singt und röhr't der Verbrenner unter der Fronthaube, noch werden Drehzahlen gebraucht, damit die 550 PS ihre ganze Pracht entfalten und noch löst jeder Gasstoss diesen ganz speziellen Adrenalin-Schub aus. An Bord eines Briten, der noch Öl in seinen Adern transportiert.


Bald ist es vorbei. Kolben, Turbolader, die Musik aus der Abgasanlage und so weiter. Vibrationen werden dann nur noch simuliert, die Sitzheizung killt die Reichweite und der Tankwart winkt mit diesem Blick, der irgendwie traurig wirkt, von der Zapfsäule hinterher. Es kommt und es ist schon unterwegs. Das Thema Wandel schickt immer mehr Botschafter durch die Gegend. Und genau deshalb sind Fahrten wie diese ein ganz klein wenig emotional. Hallo V8, hallo Drehzahl, hallo Abgasanlage, hallo Tankwart.

Wie ein kleiner Junge. Der Zeigefinger kreist über dem Startknopf. Nicht drücken, erst wenn Du losfahren willst. Aber es klingt so lebendig, so kraftvoll. Selbst der im Grunde kreuzbrave Flying

Spur läßt den V8 schon mal ausrufen, wer er ist. Die 550 PS sind keine stille Reserve, sie sind die glasklare Realität. Ein beherzter Tritt auf's Gaspedal und jede Idee, dass es sich bei diesem Viertürer um einen gelassenen, vornehmen oder gar very british erzogenen Briten handeln könnte, verschwinden im Blitzgewitter. Der Wagen schüttelt sich noch nicht mal, er hebt das Haupt und rennt los. Fertig.

Es geht aber auch anders. Gelassen, fast lässig. Zylinderabschaltungen sind keine Erfindung von Umweltschützern oder Geizkrägen, denen jeder Liter Benzin, der zur Explosion gebracht wird, leidtun könnte. Der Flying Spur kann einfach mit vier Zylindern exakt so sauber und ruhig durch die Stadt traben, wie mit acht Brennkammern.





Dass der Verbrauch dadurch sinkt, ist gut für den Beipackzettel, für die ein oder andere Diskussion über Verbräuche und deren Sinnhaftigkeit. Ok, meiner kann auch mit vier Zylinder dahin rollen und dann verbraucht er einen Tick weniger. Später dann, wenn die Lust auf Speed und Kraftentfaltung die Oberhand gewinnt, sind sie wieder da. Es läuft wie im Sport. Wenn mein Team schon für die Endrunde qualifiziert ist, muss ich doch nicht mein bestes Team auf´s Feld schicken.

Jetzt die Augen und die Hände. Haptik, Optik und die Frage, ob der Flying Spur den zuletzt in Rente geschickten Mulsanne als Flaggschiff überzeugend ablösen kann. Dazu gehört weit mehr als nur Power und Speed. Im Innenraum werden aus Insassen Gäste. Die Mittelkonsole zum Beispiel ist nicht blosse Ablagefläche für den Wahlhebel und diverse Knöpfe oder Drehschalter. Ein silberglänzendes Tablet serviert die Schaltzentrale. Weiter oberhalb, hinter einer feinen Holztafel einen Monitor, der all´ das zeigt, was das Frontfenster nicht zeigen kann. Navigation, Fahrzeugeinstellungen, Klima-Justierung und alles, was dem Ohr nur gut tun kann. Darunter die Uhr als Gegenspieler jener digitalen Welt, ohne die

ein zeitgenössisches Auto heute kaum noch vorstellbar ist. Die roten Zeiger laufen, umrahmt von Chrom und auf schwarzem Zifferblatt, Sekunde um Sekunde ihre Runden. Immer daran erinnernd, dass dieser Wagen nicht irgendein Wagen ist. Ein Wagen mit dem Nimbus der Tradition.

Weiter hinten, die Lust auf Bequemlichkeit trotz der Leidenschaft auf Top Speed. Sobald hier jemand Platz gefunden hat, schaltet der Wagen in den Komfort-Modus. Jeder Chauffeur weiß, dass auch nur ein Ansatz von Sportlichkeit jeden Funken an Stil im Keim erstickt. Der Bentley mutiert zum Klassiker in moderner Kleidung. Die Fernbedienung in der Mittelkonsole konditioniert den Sitz, den Monitor und alles andere in Richtung

Bentley Flying Spur



Ruhe, Gelassenheit und dem Motto „Der Weg ist das Ziel“. Das Thema Fahrwerk lässt sich ganz einfach beschreiben: eine Luftfederung federt keine Luft, sie trägt die Insassen auf Daunenfedern umher. Die Talente des V8 nebst BiTurbo werden ausschließlich zur unbemerkten, aber jederzeit abrufbaren Kraft genutzt. Die Akustik im Innenraum könnte einem Konzertsaal ähneln und der Blick nach Draussen wird dank kaum wahrnehmbarer Aussengeräusche zu einem Stummfilm der modernsten Art.



Ein Fazit

Der junge Flying Spur kann so ziemlich jede Disziplin moderner Limousinen mehr als nur sehr gut. Schnell, dynamisch, komfortabel, ruhig und stilvoll. Und wir sind davon überzeugt, dass ein voll elektrisch angetriebener Flying Spur seine Freunde finden wird. Wenn er denn in dieser Aufmachung gebaut wird. Im Jahr 2023 kann man in diesem Viertürer die Lande bereisen, auf der Autobahn den Begriff Tempolimit für einen Moment vergessen und vor dem Landhaus kann dieser Bentley eine Art Skulptur geben, wenn auch verbunden mit dem Nachteil der Massentauglichkeit, weil das Design dieses Briten keine Form der Provokation erlaubt. Gefälligkeit verkauft sich heutzutage besser.

INFO:

Die technischen Daten (laut Hersteller)

Bentley Flying Spur V8
Motor: V8 BiTurbo
Hubraum: 3.996 ccm
Leistung: 404 kW / 550 PS bei 6.000 U/min
Drehmoment: 770 Nm bei 2.000 – 4.500 U/min
Getriebe: 8-Gang DKG
Antrieb: Allrad

Maße:

Länge: 5.316 mm
Breite: 2.013 mm
Höhe: 1.483 mm
Radstand: 3.194 mm
Leergewicht: 2.330 kg
Tank: 90 l

Fahrleistungen:

0–100 km/h: 4,1 s
Top Speed: 318 km/h

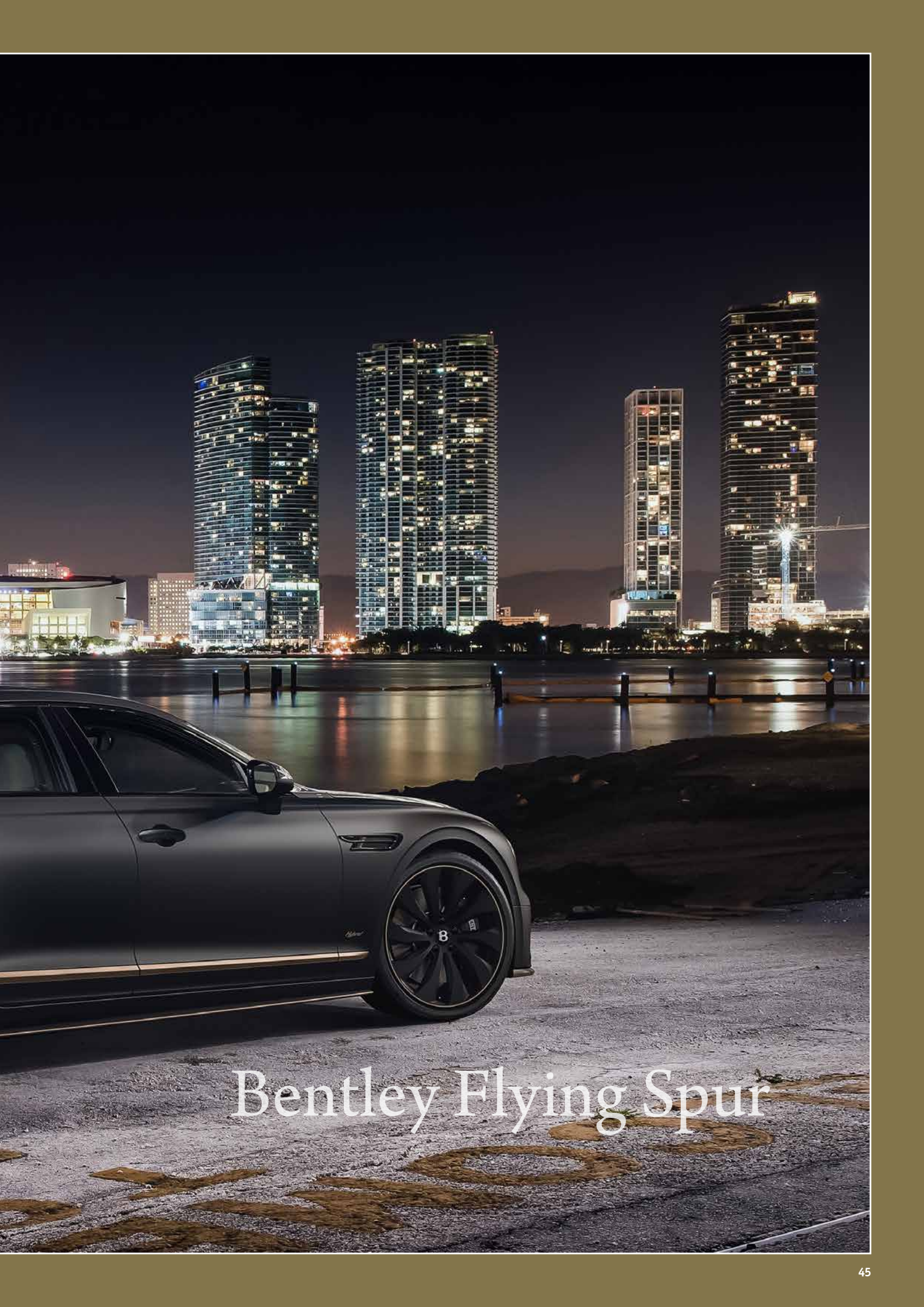
Verbrauch und CO₂:

kombiniert: 11,6 l/100 km
CO₂: 288 g/km

Preis in Deutschland:

ab 211.000,- Euro





Bentley Flying Spur

Start ins neue Jahr mit

Dreikönigs-Sonntagslunch in der Motorworld München

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

Die Tradition des „Stärk´ antrinkens“ am Dreikönigstag ist etwa seit zwei Jahrhunderten überliefert. Genauer gesagt, geht es um das Trinken des Bockbieres, das 6,5 % Alkoholgehalt oder auch mehr hat. Das Hauptgebiet der Bockbiere ist der süddeutsche Bereich; konkret stammt der Brauch ursprünglich aus Franken.

Dort wird am Vorabend des 6. Januar (Heilig-Drei-König) für das junge Jahr die „Stärk´ angetrunken“. Diese soll einen Schutz gegen alle Widrigkeiten im neuen Jahr bieten und gleichzeitig Kraft und Gesundheit fördern.

Vor diesem Hintergrund wollten wir uns in der Area Süd möglichst bald nach diesem Datum treffen, um in der Runde von RREC-Freunden einen gemeinsamen Start in das neue Jahr zu begehen. Dazu verabredeten wir uns für den 15. Januar 2023 zu einem Sonntagslunch in der Motorworld München. Eigentlich sollte es ja ein Sonntagsbrunch werden, doch der ist aktuell in München und Umgebung nur bedingt realisierbar. Etliche Lokalitäten, die dafür geeignet wären, haben wegen der allgemeinen Personalknappheit ihre Aktivitäten heruntergefahren. Die anderen, die noch einen Sonntagsbrunch anbieten, haben Reservierungsvorlaufzeiten von vier und mehr Wochen.



Es ist schon eine kleine Tradition, dass wir uns in der Motorworld München im Restaurant „Bacio della Mamma“ treffen.



Die Begrüßung beinhaltete diesmal zwei Verbeugungen, denn es wurde die Tischreihe mit den Damen und die mit den separat sitzenden Herren nacheinander willkommen geheißten.

Aber wir sind ja flexibel und haben dann eben kurzfristig von Brunch auf Lunch umdisponiert. Hauptsache ist doch, dass wir uns überhaupt wiedersehen können und uns keine Pandemie mehr einengt oder gar einen Strich durch die Rechnung macht.

Also begrüßten unser Chairman Dr. Klaus Konopizky und ich rund 20 Enthusiasten sowie einige Gäste. Auf dem Foto ist bei genauerem Hinsehen zu erkennen, dass wir wieder einmal – so wie es in alter Zeit in den Schulen und teilweise auch in den katholischen Kirchen üblich war – getrennte Tischordnung für die Damen und Herren hatten.

Das hatten wir schon einmal. Als wir uns im ersten Corona-Sommer im Juli 2020 zu einem Wochenende in Nördlingen und zur Ausfahrt im Nördlinger Ries trafen. Damals hatten wir in einem sehr schönen Restaurant im Biergarten reserviert und für unser Grüppchen dort ein paar Tische zusammengerückt. Das gefiel der Wirtin gar nicht! Gemäß den damals geltenden Corona-Regeln durften nicht mehr als zehn Erwachsene an einem Tisch zusammen sitzen. Also gab es jeweils zwei Sitzgruppen – für die Damen und für die Herren. Das damalige Resümee der Damen war, dass dies ein ganz besonderer Abend innerhalb ihrer RREC-Erfahrungen gewesen ist. Es kamen Kommentare wie: „Sowas gab’s noch nie; mein erster RREC-Abend ohne Benzingespräche; noch nie habe ich mich mit ... so intensiv unterhalten können; ich hab ´ gar nicht gewusst wie nett die eigentlich ist.“

Derartige Gepflogenheiten sollen natürlich nicht die Regel werden – aber vielleicht finden es unsere Damen in größeren Abständen ja ganz schön, wenn sie sich untereinander über RREC-untypische Themen austauschen können.



In dem ehemaligen Ausbesserungswerk für Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn – also einer ehemaligen „Werkstatt“ herrschen vor allem dunklere Farbtöne. Dieser 107er Mercedes aus den Achtziger Jahren setzt da echte Farbakzente.

Wenn dann ausgiebig über die zurückliegende Zeit und künftige Unternehmungen diskutiert und der traditionelle Toast „To the Club“ zelebriert worden ist, löst sich irgendwann die Runde wieder auf.

Entweder, weil man – ausschließlich zum Lunch angereist – danach wieder 375 km zurück nach Lautertal fährt. Insofern eine Extra-Portion Anerkennung für den Enthusiasmus von Petra und Helmut Eichhorn!!!

Oder, weil man noch einen Rundgang durch die Motorworld dranhängt. Denn da gibt’s einerseits immer wieder Veränderungen in den Shops. Andererseits sieht man echte mobile Highlights und gewinnt die Erkenntnis, dass Geschmackssache doch eine recht variable Größe ist, wie es die beiden abgebildeten Fahrzeuge deutlich belegen.



Das gilt auch für den RR Silver Cloud, der offensichtlich längere Zeit bei Swarovski zwischengeparkt war.



Ersatzuhr

1961 Rolls-Royce Silver Cloud

Text und Fotos: Nicolas Wolff



Die Uhren in den Armaturenbrettern in vielen Oldtimern der Marken Bentley und Rolls-Royce sind defekt, und viele Personen wissen nicht ob man diese reparieren kann. Dieser Bericht fasst die Recherche und Bemühungen zusammen, die unternommen wurden, um einen Ersatz bzw. eine Reparaturmöglichkeit zu finden. Diese Suche nach einer Ersatzmöglichkeit war von Erfolg gekrönt. Es war möglich mehrere Werkstätten und Ersatzteilhändler zu finden die Alternativen anbieten. Hierbei stieß der Verfasser dieses Berichtes auch auf mehrere Websites, die alle Arten von Ersatzteilen anbieten, von Fensterscheiben und Hebemotoren, Bremsflüssigkeitsreservoirs und Scheibenwischwassertanks, sowie Türgummis und andere Ersatzteile.

Technischer Hintergrund

Die elektromechanische Uhr in einem Rolls-Royce Silver Cloud/Bentley S funktioniert, wie alle anderen Instrumente auch über das durch die Lichtmaschine gespeiste Bordnetz des Wagens was auch die anderen Instrumente und Scheinwerfer bedient.

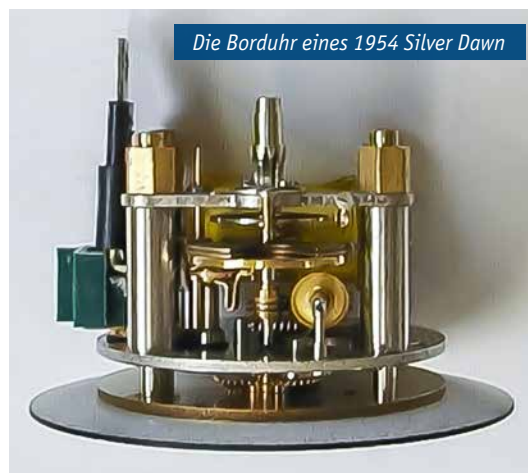
Die Schwungfeder/Unruhe ist mechanisch an einen Stromabnehmer gekoppelt. Dieser Abnehmer versorgt bei geschlossenem Kreislauf einen Elektromagneten, welcher die Unruhe auf sich zuzieht. Wenn die Unruhe jedoch den Magneten erreicht entfernt sie damit den Stromabnehmer, der Elektromagnet schaltet ab, und die Feder schwingt in die andere Richtung bis sich der Schaltkreis wieder schließt.

Diese elektromechanischen Uhrwerke wurden ab den 1950ern eingeführt da sie länger durchhielten als die zuvor eingesetzten Taschenuhrlaufwerke, und fanden ihr Ende mit dem Aufkommen modernerer Quarzuhrwerke in den 1970ern.

Das Problem hierbei ist die mechanische Kopplung zwischen Stromkontakt und Schwungfeder. 50 Jahre

nach Produktion dieses Mechanismus ist es fast unmöglich ihn zu reparieren, einerseits weil Ersatzteile fehlen, andererseits, weil es kaum noch Uhrmacher gibt, die einen solchen Mechanismus reparieren können.

Und selbst wenn, ist dieser Mechanismus danach immer noch genauso anfällig wie der Originalmechanismus. Im Folgenden werden mehrere Möglichkeiten zum Ersatz/Reparatur des Uhrwerks vorgestellt.



MÖGLICHKEIT 1: **Ein Originaluhrwerk kaufen**

Es besteht ein Markt an alten Uhrwerken, welche noch funktionieren, die aus verschrotteten Rolls-Royce ausgebaut wurden. Dies wäre die einfachste Möglichkeit da es hier keinen Umbau der internen Uhrmechanik gibt, man baut lediglich die alte Uhr aus und ersetzt sie durch eine neu gekaufte. Problem ist hierbei die bereits obengenannte Anfälligkeit dieser Uhren; wenn sie einmal kaputtgeht in einem Auto dessen Historie bekannt ist, ist es schwer auf ein Uhrwerk aus einem unbekanntem Wagen zu setzen welches potenziell älter sein könnte.

MÖGLICHKEIT 2: **Ein modernes Uhrwerk kaufen**

Die nächste Möglichkeit wäre ein modernes Uhrwerk zu kaufen. Auf Ersatzteilwebsites kann man Uhren kaufen, welche in die Ausschnitte des Armaturenbretts passen. Diese verfügen über eine moderne Quarz/Funkuhr, und sind somit zuverlässig. Diese werden allerdings auf den Webseiten, die vom RREC und der Bentley Heritage Foundation beworben werden, nur für Bentley S Modelle angeboten. Sie würden zwar von den Maßen her passen, allerdings hätten sie das Bentley-Abzeichnen auf dem Ziffernblatt.

MÖGLICHKEIT 3: **Eine Restauration/Replik vom Originalhersteller**

Dies ist wahrscheinlich die naheliegendste Möglichkeit, um die Uhren zu reparieren. Doch es gibt ein kleines Problem. Die Uhren, sowie alle anderen Instrumente im Armaturenbrett von Rolls-Royce waren von dem Hersteller SMITHS aus England, welcher zwar noch existiert, aber seit 1979 keine Uhren mehr herstellt. Instrumententafeln für Autos werden zwar noch mit dem Markennamen SMITHS vertrieben, allerdings von einer kleinen Firma aus England welche nur die Lizenzrechte am Namen hat. Diese Firma stellt keine Instrumente mehr für Rolls-Royce her, und auch wenn auf der Webseite darauf hingewiesen wird das man Instrumente reproduzieren lassen kann, so blieben mehrere Anfragen per E-Mail unbeantwortet. Der Autor vermutet, dass sich die Reproduktion von Instrumenten auf die moderne Serie von SMITHS bezieht, und nicht auf die älteren Instrumente die in Rolls-Royce und Bentleys eingebaut wurden.

MÖGLICHKEIT 4: **Ein Uhrtausch/ Eine Modernisierung**

Diese Möglichkeit ist von allen genannten die beste. Hier wird die Uhr aus dem Armaturenbrett ausgebaut und durch eine andere ausgetauscht. Die neue hat hierbei ein modernisiertes Quarzuhrwerk, und damit auch keine mechanische Schwachstelle mehr. In der Recherche für diesen Bericht fand der Verfasser 4 solcher Dienste, diese sind:

1. Flying Spares
2. Intro Car
3. Prestige Parts
4. Everything Rolls-Royce

Während die ersten drei Anbieter hauptsächlich andere Ersatzteile verkaufen, und modernisierte Uhren nur zufällig im Angebot haben, bzw. als Vermittler für Uhrwerkstätten dienen ist „Everything Rolls-Royce“ eine Werkstatt, die Uhrenmodernisierungen durchführt.

Angebotsübersicht von „Everything Rolls-Royce“

ERR bietet folgendes Angebot an: Die Uhr aus dem Rolls-Royce/Bentley wird entnommen und nach England geschickt, wo das elektromechanische Uhrwerk durch ein Quarzuhrwerk ausgetauscht wird. Anschließend wird das modernisierte Uhrwerk zurückgeschickt und neu verbaut. Die elektrischen Anschlüsse bleiben die gleichen, der einzige Zusatz ist ein Schalter, der genutzt wird, um das Uhrwerk anzuschalten, nachdem die aktuelle Uhrzeit eingestellt wurde. Dies muss bei jedem Start des Autos geschehen, da die Quarzuhr nicht über eine Funkmechanik verfügt, und bei Stromunterbrechung stehen bleibt.



Goodwood News

Rolls-Royce Bilanz 2022: More than ever

Text: Ralf Bernert

Fotos: Rolls-Royce Motor Cars

Torsten Müller-Ötvös
mit Rolls-Royce Spectre



**Zum Vergleich hier zunächst
die absoluten Absatzzahlen
der letzten Jahre:**

2010 - 2.711	2017 - 3.362
2011 - 3.538	2018 - 4.107
2012 - 3.575	2019 - 5.152
2013 - 3.630	2020 - 3.765
2014 - 4.063	2021 - 5.586
2015 - 3.785	2022 - 6.021
2016 - 4.011	

Über 6.000. Eine neue Benchmark ist gesetzt und die nächste wird angepeilt. In Goodwood und München ist Feierstimmung angesagt, auch weil man den Nachwehen der Pandemie trotze und dem Spectre als neues Mitglied der Familie einige positive Effekte zutraut.

Rolls-Royce Spectre



Natürlich die USA, als größter Markt auf dem Planeten, gefolgt von China. Dann Europa und die Emirate. Die Kundschaft bleibt der Spirit of Ecstasy treu, in Osteuropa mag sich das geändert haben. Die Gründe liegen auf der Hand.

Wie immer, liefert Goodwood nur sehr sparsam Fakten, die Gesamtzahl wird mit 6.021 angegeben. Der Sprung nach vorn ist deutlich kürzer als der von 2020 auf 2021. Die Pandemie schlug damals kräftiger zu.

Was wir noch erfahren, ist keine Überraschung. Der Cullinan verkauft sich prächtig, noch laufen SUVs gut. Wie lange noch ist kaum absehbar. Die Auftrags-

bücher sind laut Rolls-Royce sehr gut gefüllt. Die Mannschaft in Goodwood wurde um 150 Kolleginnen und Kollegen aufgestockt, man zählt insgesamt 2.500 Menschen, die im Werk tätig sind. Ein Grund für die Erweiterung ist der Erfolg des Bespoke-Programms. Offenbar sind Modelle von der Stange nicht mehr so gefragt. Individualität liegt im Trend und das „Black Badge“- Programm findet reichlich Absatz.

Dass der Spectre derzeit nur als Geist durch die Medien rollt, hilft dem Handel. Vorbestellungen sollen reichlich vorhanden sein. Ab der zweiten Hälfte dieses Jahres wird das E-Coupé dann zur Realität.



20 Jahre Goodwood: 20 Jahre Heimat der Spirit of Ecstasy



Roter Ziegel, Schornsteine, Arbeitskittel, Backsteinstraßen und rumpelnde Transportwägelchen. Nein, im Jahr 2003 rollte der erste New Phantom aus einem Gebäude, das eher nach Campus, Privatklinik, Forschungseinrichtung oder dem Wohnkomplex eines extrem vermögenden Tec-It-Freaks aussieht. Die Dächer flach und begrünt, die Umgebung eher verschlafen und im Ruhemodus. Es gibt Bienenstöcke, ein Wasserreservoir, Solarpanel und im Inneren wähnt man sich in einem gigantischen OP. Wer dieses Werk besucht und das sollte man unbedingt tun, wird erleben, dass ein Rolls-Royce beileibe kein Massenprodukt sein kann. Drei Highlight sind erwähnenswert: der Woodshop, der Leathershop und Mark Court, jener Herr, der mit sicherer Hand die Coachline auf den Lack zaubert.

Wir gratulieren Rolls-Royce zu 20 Jahren Goodwood und wir empfehlen allen, die die Chance haben, einen Besuch in den Hallen von Rolls-Royce Motorcars.

112 Jahre Spirit of Ecstasy



Ok, Geburtstage tauchen einmal im Jahr auf und wenn es ein runder Geburtstag ist, wird mehr oder weniger gefeiert. Weshalb Rolls-Royce den 112. Geburtstag der Spirit of Ecstasy feiert, inklusive einer Pressemitteilung, bleibt auf den ersten Blick rätselhaft. Auf den zweiten Blick taucht dann ein Spectre auf und extra für den ersten elektrisch angetriebenen Rolls-Royce wurde die Kühlerfigur optisch und technisch angepasst. Weil in diesem Jahr, dem 112. Geburtstag der feschten Dame, der Spectre das Licht der Welt erblicken wird, sollte auch die Lady ein wenig an den neuen Zeitgeist angepasst werden. Sie misst nun nur noch 82,73 Millimeter, der Energieverbrauch des elektrisch angetriebenen Coupés soll bitte nicht durch eine Kühlerfigur, sei sie auch noch so charmant in die Höhe getrieben werden. Deshalb also der Geburtstagsgruß aus Goodwood.

Wir reichen die Hand zur Gratulation.



82,73 Millimeter



Derby Bentley B 134 CR

Das Mysterium des Starter Drive



Text und Fotos: Klaus Kramer

Meine bisherigen Berichte zu unserem Derby Bentley, B 134 CR, waren überwiegend von einer Begeisterung über die faszinierende Technik, von der Eleganz des Fahrzeuges, von der Langlebigkeit geprägt. Doch wohl viel Licht ist, da ist unweigerlich auch Schatten. Nun möchte ich heute von einem besonders ausgeprägtem, ja einem Kernschatten berichten, es ist der Anlasser, bzw. noch präziser, der Starter Drive.



Wir erstanden unseren Bentley auf der Annual Rally 2012 am Rockingham Castel. Die Heimreise auf eigener Achse war etwas schwierig, da der Umgang und die Handhabung des Fahrzeuges ungewohnt war, doch wir kamen wie geplant zuhause an. Auch nachfolgende Ausfahrten gelangen dann immer besser, ja bis der Anlasser, genauer der Starter Drive versagte, er rutschte durch.

Nach Studium des Manuals machte ich mich an die Zerlegung und sah auch gleich die vermeintliche Ursache. Die drei Ferodo Clutch Disc (N1) waren total verölt. Die hintere Kurbelwellendichtung war undicht und das Schwungrad schleuderte das austretende Öl genau auf den Starter Drive. Ich erneuerte die Ferodo Clutch Disc und setzte ein

Rohr in die Aufnahme für den Starter Drive. Das Rohr passte genau in die Bohrung und reichte bis ca. 3 mm vor die Schwungscheibe. Zwischen dem Starter Drive und dem Rohr blieb ein ca. 2,5 mm Spalt.

Mit dieser Maßnahme und einer weiteren Entölung fuhren wir dann bis 2014, als die Verschraubung des Nockenwellenzahnrades brach. Wegen eines anderen begonnenen Projektes konnte ich dann erst mit der kompletten Restauration im Herbst 2017 beginnen. Nach der Restauration, auch einer neuen hinteren Kurbelwellendichtung, hoffte ich natürlich das Problem mit dem Starter Drive sei nun final gelöst. Doch genau das Gegenteil trat ein. Die Ferodo Clutch Disc rutschten gleich beim ersten Startversuch. Was war passiert?



Messung der Federkraft

Bild 1



Messvorrichtung Reibwert

Bild 3

Nach einiger Überlegung war der Sachverhalt erklärbar. Durch die Motorüberholung mit ausgeschliffenen Zylindern, neuen Kolben und Kolbenringen sowie neu eingeschliffenen Ventilsitzen war die Kompression deutlich angestiegen und somit musste das erforderliche Moment des Anlassers auch ansteigen was die Kupplung nicht übertragen konnte. Ich habe den Starter Drive dann erneut zerlegt und die Federkraft gemessen. Im montierten Zustand wird die Feder auf 43 mm zusammen gedrückt. Auf unserer Küchenwaage habe ich dabei eine Kraft von 48 N ermittelt (Bild 1). Da ich mir nicht sicher war ob es eine original Feder war oder ob sie in den fast 80 Jahren auch etwas an Spannkraft verloren hatte beschaffte ich mir von Fiennes eine neue, die es dann bei 43 mm Länge auf 56 N brachte. Gleichfalls hatte ich mir von Fiennes und Risters neue Ferodo Clutch Disc beschafft die ich auf ihren Reibwert testete (Bilder 2–4).



Reibwertmessung

Bild 4



Bild 2

Verschiedene Reibbeläge

Nach meinen Messungen waren die Scheiben von Fa. Fiennes mit einem μ Wert von 0,35 die Besten. (Anmerkung: sie gibt es nur in einer Stärke von 5 mm. Ich habe mir eine Scheibe mit einer Aussparung von 3 mm gedreht und das überstehende Material mit einer groben Feile abgearbeitet.) Mit den nun durchgeführten Optimierungen war ich mir sicher, das Problem ist gelöst. Das war es, aber nur für einige Zeit. Zunächst startete der Motor immer, doch dann war es mal ja, mal nein.

Gottlob unser Bentley lässt sich leicht anschieben und die Menschen helfen immer gern, doch das ist kein befriedigender Zustand. Also wieder ausbauen

Drehmomentenmessung



Bild 5

und nach einer Verbesserung suchen. Laut Technical Manual soll das übertragbare Drehmoment der Kupplung 15–30 lbs ft betragen umgerechnet ca. 20–40 Nm. Gemessen habe ich ca. 9 Nm. (Bild 5) Somit war es nicht verwunderlich, dass die Kupplung rutschte. Doch was war falsch? Was machte ich verkehrt? In meiner Verzweiflung kam ich auf eine verrückte Idee. Ich habe die Kupplung 3-mal durchbohrt (3 mm) und Stifte leicht eingepresst.

Verständlich, der Motor startete immer und der Starter Drive bereitete keine Probleme mehr. Doch befriedigend war das nicht. Der Motor startete mit einem deutlichen Schlag gegenüber den früheren sanften Anläufen. Auch leiden die Zähne des Starter Drive unter der schlagartigen Belastung wie ich später bei der Nachbesserung herausfand. Definitiv keine empfehlenswerte Lösung. Eine eindeutige Fehlleistung eines deutschen Ingenieurs.

Doch bis zum Saisonende beließ ich es dabei und dachte über eine Abstellmaßnahme nach. Von anderen großvolumigen Vorkriegsfahrzeugen kannte ich Anlasser mit einer integrierten Torsionsfeder die den Startvorgang sanfter ablaufen ließ. Doch meinen Starter Drive wollte ich nicht abändern ohne einen Ersatz Antrieb zu haben und der war nicht zu bekommen. Also weiter nachdenken was dazu führte es mit einer stärkeren Feder oder einer zweiten, zusätzlichen inneren Feder, zu probieren.

Eine stärkere Feder war nicht verfügbar, doch ich konnte eine zweite innere Feder (Da 41 mm) einbau-

en. Wichtig ist dabei, dass sie sich auf dem Spring Ring (N2) (Bild 6) abstützt, damit die Buffer Spring Bush (N3) in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt wird. Sie sorgt dafür, dass nach der Beendigung des Startvorganges der Starter Drive wieder zurück geschoben wird. Gleichzeitig erzeugt sie bei der Einfederung eine zusätzliche Kraft die auf die Ferodo Scheiben drückt. Für die Montage habe ich die Feder mit einem Zweikomponenten Kleber fixiert. Wichtig dabei die Funktion der Buffer Spring Bush nach dem Kleben zu prüfen.

Äußere und innere Feder



Bild 6

Die Daten der Feder sind $D_a = 41 \text{ mm}$ $D = 3 \text{ mm}$ $L_0 = 26 \text{ mm}$. $C = 8 \text{ N/mm}$. Im montierten Zustand wird die Feder auf 16 mm zusammen gedrückt. Somit ergibt sich eine zusätzliche Kraft von 80 N .

Hergestellt habe ich die Feder aus einer längeren der Firma Febrotec Federn OX-DF 2490.

Nach dem Zusammenbau des Starter Drive habe ich erneut das Drehmoment gemessen und kam nun auf $22,5 \text{ Nm}$. Da ich von der vorherigen Messung wusste, dass bei ca. 9 Nm die Grenze zwischen Gut und Böse lag, gab ich mich damit zufrieden und bisher zeigte sich das auch im Fahrzeug so. Nun hoffe ich, dass ich mit der Zusatzfeder eine dauerhafte Lösung gefunden habe. Dass der Starter Drive beim $3,5 \text{ Liter}$ Derby Bentley ein Sorgenkind der Entwickler war, lässt sich auch daran erkennen, dass das Nachfolgemodell, der $4 \frac{1}{4} \text{ Liter}$, 5 Ferodo Scheiben bekommen hat.

Als Ingenieur habe ich auch versucht das Problem theoretisch zu analysieren, doch da stimmen Theorie und Praxis absolut nicht überein.

Gemäß technischer Literatur lautet die Formel für das übertragbare Drehmoment:

$M_r = F_a \cdot \mu \cdot z \cdot R_m$ mit

$$R_m = \frac{R_a^3 - R_i^3}{R_a^2 - R_i^2}$$

$F_a =$ Anpresskraft 56 N mit Zusatzfeder 136 N

$\mu = 0,35$ habe ich auf glatter Stahlplatte gemessen

$z =$ Anzahl der Reibflächen Es gibt zwar 6 Reibflächen, doch es reicht wenn 3 rutschen

$R_m = 0,043 \text{ m}$ wirksamer Reibdurchmesser (Flächengleichheit innen zu außen)

$R_a =$ Durchmesser Ferodo Clutch Disc außen 53 mm

$R_i =$ Durchmesser Ferodo Clutch Disc innen $42,5 \text{ mm}$

Mit diesen Daten erhält man für $F_a = 56 \text{ N}$ theoretisch $2,5 \text{ Nm}$ (9 Nm am Drive gemessen) und für 136 N $6,1 \text{ Nm}$ theoretisch ($22,5 \text{ Nm}$ gemessen).

Um diese Diskrepanz zwischen Messung und Theorie etwas zu klären habe ich mir auf der Drehbank eine



Bild 7

Messung des Drehmoment auf der Drehbank

kleine Prüfvorrichtung für eine Ferodo Clutch Disc gebaut. (Bild 7) Gemessen habe ich ca. 1 Nm , nach Theorie müssten es $0,83 \text{ Nm}$ sein. Damit stimmten Messung und Theorie hier annähernd überein. Da μ Werte sehr von den Oberflächenbeschaffenheit abhängen ist der Unterschied annehmbar. Die Diskrepanz muss also im Starter Drive liegen. Reibung an den äußeren Mantelflächen? Erzeugt die Buffer Spring Bush diese zusätzliche Kraft? Wenn jemand hierzu eine Erklärung hat oder mir aufzeigen könnte, wo bei meinen Gedanken ein Fehler liegt, wäre ich sehr dankbar.

Anmerkung: (N1) (N3) Teilebezeichnungen im Bentley Technical Manual



Bild 8

Hilfsvorrichtung zum abziehen des Starter Drive im Fahrzeug von der Anlasser Antriebswelle. Diente gleichzeitig als Abstützung bei der Befestigung der Nut (K) Geschlitztes Alu-Rohr mit einer äußeren stabilen Schraubschelle.

Bentley News

Die Bentley Bilanz 2022

Text: Ralf Bernert

Fotos: Bentley Motors

Es ging weiter aufwärts. Nach dem kräftigen Sprung von 2021, mitten in der Pandemie, nun ein etwas ruhigerer Aufstieg. Die Marke 15.000 ist geknackt. Crewe freut sich und Wolfsburg sicher auch.



Hier noch die Gesamtzahlen an Auslieferungen der letzten Jahre:

2010 - 4.804	2017 - 11.089
2011 - 7.402	2018 - 10.481
2012 - 8.510	2019 - 11.006
2013 - 10.120	2020 - 11.206
2014 - 11.020	2021 - 14.569
2015 - 10.100	2022 - 15.174
2016 - 11.023	

Absatzzahlen 2022 nach Regionen:

4.121 - Nord- und Südamerika
4.033 - China, Hongkong u. Macau
2.520 - Europa
1.651 - Asien-Pazifik
1.328 - Großbritannien
915 - Naher Osten, Afrika und Indien

Bentley Bentayga



Der Bentayga treibt den Umsatz nach oben. Immer noch. SUVs sind en vogue und der Bentayga EWB ist derzeit sehr begehrt. Das Thema Hybrid ist für Bentley eine sehr positive Sache. Bentayga und Flying Spur laufen sehr gut. Nachdem der Flying Spur die einzige Limousine im Programm ist, fallen 28 Prozent des weltweiten Absatzes auf den Viertürer. Die Continental Baureihe hat ihren Anteil von 30 Prozent stabilisiert. Den Rest erledigt der Bentayga.

Adrian Hallmark, Chairman und Chief Executive von Bentley Motors, kommentierte die weltweiten Absatzzahlen wie folgt:

„In einem Jahr, das erneut von großen Unwägbarkeiten geprägt war, trotzte das Unternehmen allen Widrigkeiten mit großer Widerstandsfähigkeit und erzielte den dritten Rekordabsatz in Folge. Das unterstreicht die Stärke unserer Marke, unsere betriebliche Exzellenz und die starke weltweite Nachfrage nach unseren Modellen in den verschiedenen Märkten.“



Neuer Chefdesigner bei Bentley

Andreas Mindt geht, Tobias Sühlmann steigt auf und wird das Designteam in Crewe in Richtung Elektrifizierung führen.

Die Personalie hatte sich angedeutet. Der VW-Designchef Jozef Kaban verlässt den Konzern, Andreas Mindt übernimmt in Wolfsburg und Tobias Sühlmann tritt in Mindt's Fußstapfen. Die komplette Personaldynamik hängt sicher mit dem neuen Konzernchef Oliver Blume zusammen, der schon vorher die Designer anderer VW-Marken ins Personalkarussell geschickt hatte. Nun also der 44-jährige Sühlmann, dessen Karriere schon etliche Stationen erlebt hat. McLaren, Bugatti, Aston Martin und Volkswagen sind die wichtigsten Marken. Sühlmann kennt sich aus im Luxussegment und wir sind gespannt, wie der studierte Gestalter die Marke Bentley in Zukunft strahlen lässt.

„Die Reaktionen auf die Markteinführung unserer Hybridmodelle (der Flying Spur kam im vergangenen Jahr zum Bentayga hinzu) zeigen, in welche Richtung sich der Luxussektor entwickelt. In diesem Bereich halten wir eine feste Spitzenposition inne. Diese Zahlen sind ein Beleg dafür, dass wir nicht nur in Hinblick auf Absatz und Marktanteil führend im Sektor sind, sondern auch durch die Investitionen in Elektrotechnologien und unser Bestreben, 2030 vollkommen CO₂-neutral zu sein, eine Vorreiterrolle einnehmen.“



Designer Tobias Sühlmann

Additive Fertigung und was man damit machen kann: Die Kurzfassung!

Erfahrungsbericht von Joschka Röben, Fachingenieur Additive Fertigung (VDI)

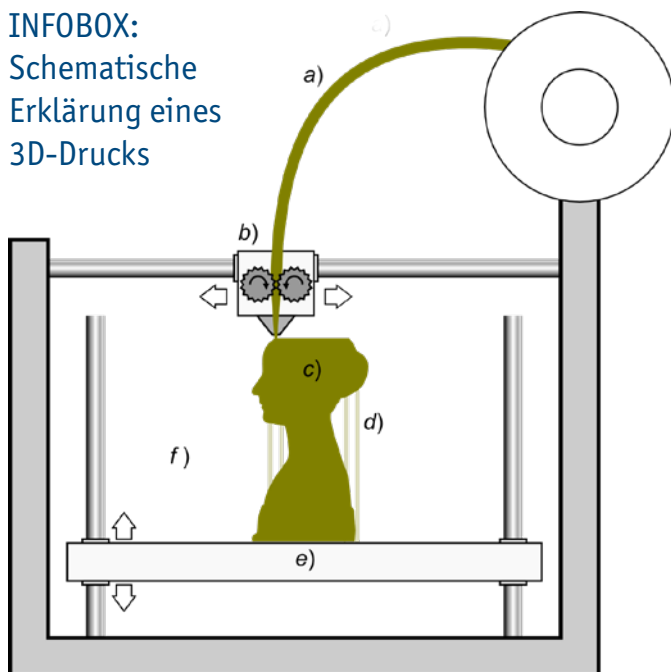
WAS IST DAS ÜBERHAUPT?

Die „additive Fertigung“ (im Folgenden nur 3D-Druck) bezeichnet ein Herstellungsverfahren, bei dem ein beliebiges Objekt schichtweise aufgebaut wird. Die drei wichtigsten Verfahren sind hier FDM (Fused Deposition Modeling), bei dem als Grundmaterial ein auf einer Rolle aufgewickelter Strang aus Kunststoff (Filament) dient. Dann folgt (M)SLA (Masked Stereolithography), bei dem ein UV-aktives Harz als Grundstoff dient. Hier wird durch eine UV-Lichtquelle wie z.B. ein LED-Array oder einen Laser

das Objekt Punkt für Punkt, Schicht für Schicht aus dem flüssigen Harz solidifiziert.

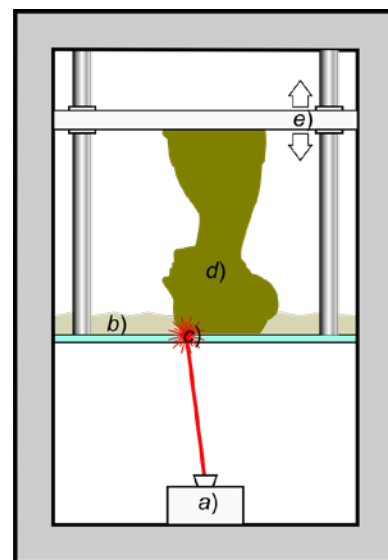
Während die ersten beiden Verfahren auch ohne größeren Aufwand in häuslichen Räumlichkeiten verwendet werden können, ist das dritte Verfahren ausschließlich der industriellen Verwendung vorbehalten: SLS/SLM (Selective Laser Sintering bzw. Melting), bei welchem aus einem Pulverbett mittels Laser das Objekt aufgebaut wird. Hier werden die Partikel durch die Energie des Laserstrahls miteinander verschmolzen und bilden so die gewünschte

INFOBOX: Schematische Erklärung eines 3D-Drucks



Das FDM-Verfahren:

a) Filament (das Material), b) Extruder, welches es einer Düse zuführt, die das Material dann schmilzt c) das sich aufbauende Objekt, hier kühlt das Filament wieder ab und solidifiziert sich d) Stützstrukturen für Überhänge e) die Bauplattform auf der das Objekt entsteht f) der Bauraum des 3D-Druckers



Das SLA-Verfahren:

a) UV-Lichtquelle, hier in Form eines Lasers b) das UV-aktive Flüssigharz c) die UV-Lichtquelle, die das Harz durchstrahlt d) die sich bauartbedingt kopfüber aufbauende Figur e) Bauplattform

Zeichnungen: Paolo Cignoni, 2017

Struktur. Andere Verfahren, welche Spezialanwendungen abdecken, sollen der Übersicht halber hier nicht betrachtet werden.

Als Material kann eigentlich alles verwendet werden, was die menschliche Fantasie hergibt. Selbst Schokolade, Glas, und menschliches Gewebe geht mittlerweile! Die häufigsten Materialgruppen sind aber Kunststoffe wie PLA, PETG und ABS für FDM, Acrylkunststoffe für SLA und für die Verfahren mit Pulver als Grundstoff PA bzw. Metalle wie Titan, Werkzeugstahl, Aluminium für SLM. Verwendung findet der 3D-Druck heute vor allem in den Branchen Medizin, Dental, Automobil, Luft- und Raumfahrt. Hier ist er ein wichtiger Baustein in der Forschung & Entwicklung (für günstige Anschauungsprototypen), dem betrieblichen Vorrichtungsbaue (Halterungen für Sensoren, Roboter-Greiferspitzen für Autoteile in der Serienproduktion) oder dem Leichtbau (besonders materialsparende Hydraulik-Verteilerblöcke in Flugzeugen).

Der Gegensatz dazu sind subtraktive Verfahren, wie das CNC-Fräsen, bei dem von einem Materialblock Material solange entfernt wird, bis das gewünschte Objekt entstanden ist.

3D-Druck steht dabei diesem und anderen Verfahren (wie Metallguss) nicht in Konkurrenz, sondern als Ergänzung zur Seite.

So können zum Beispiel gegossene und durch Ab- rasion abgenutzte Turbinenschaufeln oder Düsen aus Gaskraftwerken additiv wieder aufgebaut und damit instandgesetzt werden. Alternativ müssen 3D- gedruckte Metallteile für die Luft- und Raumfahrt oft noch spanend/fräsend nachbearbeitet werden, um definierte Oberflächen oder Bohrungen aufzuweisen.

GESCHICHTE DES 3D-DRUCKS

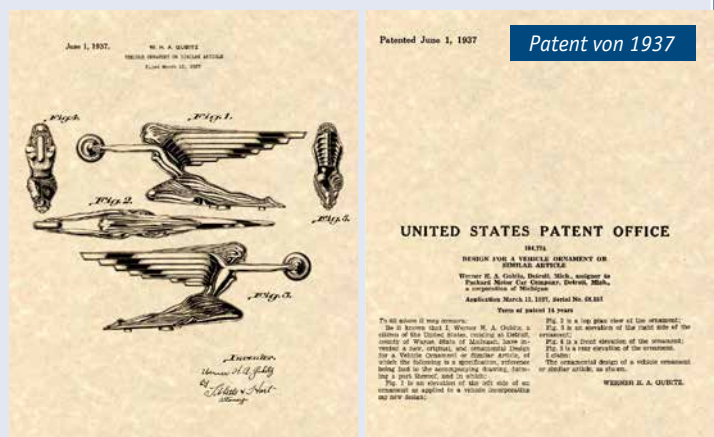
Neu ist der 3D-Druck übrigens nicht. Erste Patente und Maschinen wurden schon in den 1980ern eingeführt von heute großen Firmen wie Stratasys und 3D-Systems. Mit deren Erfolg und wachsender Finanzkraft war aber erst nach dem Auslaufen einiger Patente der 3D-Druck den „Massen“ zugänglich. Dies geschah in den frühen 2000er und 2010er Jahren, in denen dann auch der erste Hype entstand. Die Medien überschlugen sich mit der nun stattfindenden „Demokratisierung der Produktion“ und den neuen Möglichkeiten der eigenen „Fabrik zu Hause“. Wie so oft bei neuen Techniken, war die Realität dann nüchterner als gedacht.

PROZESSKETTE IM 3D-DRUCK

Die häufigste Antwort auf viele Fragen im Leben ist ja bekanntlich ganz einfach, denn sie lautet schlicht und einfach: Nein. Und so ist es auch mit dem 3D-Druck. Die Produktion und Fabrik zu Hause für Ersatzteile, Haushaltsgegenstände etc. funktioniert nicht so einfach wie gedacht. Der Grund ist schlicht folgender: Der 3D-Druck ist ein bloßer Zwischenschritt in einer langen Kette von Prozessen. Diese können wie folgt zusammengefasst werden:

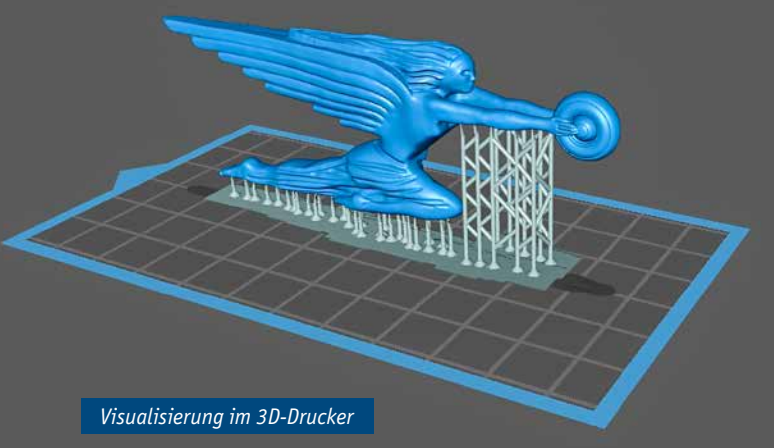
Eine beliebige Idee > CAD-Konstruktion oder 3D-Modellierung > 3D-Druck > Nachbearbeitung

Im Folgenden sei dieser Prozess anhand der Herstellung einer Kühlerfigur beschrieben und visualisiert: Gedruckt werden soll eine Kühlerfigur von Packard aus den späten 1930er Jahren. Die Firma hat damals praktischerweise für die Patenteinreichung Profilzeichnungen ihrer Figur angefertigt und veröffentlicht, welche dann aus einer Idee heraus die Erschaffung eines digitalen Modells vereinfacht ermöglichen.



Als erstes entsteht die CAD-Konstruktion bzw. hier eine Nachmodellierung am PC. Übrigens wird besonders in dieser Darstellung deutlich, warum die Figur in diesen Jahren auch als „Donut-Chaser“ verballhornt wurde. Ihr eigentlicher Name ist aber, nun wieder ganz und gar wohlklingend, die „Goddess of Speed“!





Visualisierung im 3D-Drucker



Herstellung mit einem FDM 3D-Drucker der Marke „Prusa“

Anschließend erfolgt das Laden und Vorbereitung für den 3D-Druck mit dafür nötigen Stützstrukturen. Die Gitterfläche ist die Oberfläche der Bauplattform. Stützstrukturen werden in diesem Verfahren benötigt, da Teile des Druckobjektes beim Drucken sonst „in der Luft hängen“ bzw. entstehen würden.

Fertig gedruckt, mit richtigem Chrom beschichtet und bereit zur Dekoration des eigenen Schreibtisches. Leider habe ich für dieses Objekt nie einen Sockel gedruckt, sodass es immer noch auf Aufstellung wartet ... schön sieht es aber aus!



Verchromte Kühlerfigur



Das wiederaufbereitete Leuchtschild, hier mit seinem Bentley Counterpart (welches aber ohne 3D-Druck auskam). Oben noch die originale 9W warmweiß Neonröhre, unten 3 x 7,3W warmweiß LED statt 5 x 20W 40mm Neonröhrenklopper. Mittlerweile sind sie vernünftig aufgestellt und dekorieren das Büro!

2) Adapter um moderne 5"/130mm Lautsprecher in den vier Türen meines Turbo R zu befestigen. Hier entstand erst die CAD-Konstruktion mit einem Rendering in Holzoptik:



Rendering der CAD-Konstruktion in „Holzoptik“

WEITERE PERSÖNLICHE BEISPIELE

Der folgende Abschnitt zeigt ein paar Beispiele aus meinem „Do-it-yourself“-Fundus, welche für Freunde oder den eigenen Haushalt angefertigt wurden:

1) Ein Adapter (hier als graues Teil) um die originalen (hier weißen) Sockel eines RR-Leuchtschildes so zu befestigen, dass moderne T8 LED-Leuchtröhren montiert werden können.



Montierte Adapter für die Sockel der LED-Lampen

Normalerweise würde man sich sowas auf einem Stück MDF einfach fräsen. Man kann es sich aber auch aus „Holz“ (hier eine Mischung aus Holzstaub und PLA) selber drucken. Riecht nicht nur wie Holz, sondern sieht auch so aus!



Eingebauter Lautsprecher mit 3D-gedruckter Holzblende in der Autotür



Links das Original, rechts die Nachfertigung

3) Spiegelgelenk für den Lamborghini Countach eines Freundes: Diese sind damals aus minderwertigem Gussmaterial gefertigt worden. Falls so ein Auto dann doch mal gefahren wird, und sich nicht als „Trailerqueen“ die Reifen plattsteht, kann dieses Material um eine bestimmte Bohrung brüchig werden. Da der 3D-Metalldruck sehr teuer und aufwendig in der Nachbearbeitung ist und in diesem Fall kein Vorteil gegenüber einem CNC-Frästeil bietet, handelt es sich bei speziell diesem Teil um den typischen Fall von „Eine Lösung für ein Problem anbieten, das es gar nicht gibt“ ... schön sieht es aber trotzdem aus!

4) Lithophanie: Hier werden Helligkeitsinformationen in ein Relief mit Höheninformationen umgesetzt und aus einem transluzenten Material hergestellt. War früher Porzellan beliebt, so kommt diese Technik mit dem 3D-Druck nun wieder. Bei so einem „Lichtschirmbild“ trifft Gegenlicht auf das Objekt (hier in Form einer Hintergrundbeleuchtung) und erst dann entsteht die Bildwirkung. In diesem Fall sei das Schnittmodell eines Phantom III illustriert:



Lithophanie mit Auflicht



Lithophanie mit Durchlicht

EINSATZ BEI MODERNEN ROLLS-ROYCE UND BENTLEY FAHRZEUGEN:

Ein wirklich schönes und zur Marke passendes Beispiel ist beim Rolls-Royce Phantom der 8. Generation „The Gallery“, ein Bereich welcher beifahrerseitig Kunden zur Individualisierung zur Verfügung steht. Hier wurde eine Metallstruktur gedruckt und anschließend galvanisch beschichtet.



Thorsten Franck, Bespoke Designer bei Rolls-Royce

Quelle: Rolls-Royce Motors Cars Webseite

In der Produktion und als Serienteil findet übrigens selbst bei „Luxus-Serienfahrzeugen“ 3D-Druck in der sichtbaren Endanwendung nur selten Verwendung. Selbst hier sind es statt additiv gefertigter Teile aufgrund der Dauerhaltbarkeit und der einfacheren Nachbearbeitung Metallguss, Kunststoff-Spritzteile oder eben Holzfurnier und Leder! Additiv gefertigte Teile findet man dann aber – im Gegensatz zu Volumenmodellen – schon mal unter den Verkleidungen.

Ein prominent beworbenes und aktuelles Beispiel ist auch der goldene Zierring bei dem auf 18 Stück limitierten Sondermodell Bentley „Batur“, der angeblich aus Gold (hier wohl in einer entsprechenden Legierung) gedruckt ist.



Quelle: Pressemitteilung Bentley Motors vom 16.12.22

Grüße aus dem Harz
Euer Grubenlicht Joschka Röben

Nachruf



Doris Ossendoth

Silke Ossendoth im Dezember 2022

Liebe Rolls-Royce und Bentley Mitglieder,

meine Mutter Doris Ossendoth ist im November 1937 in Arnsberg-Neheim geboren worden und im November 2022 in Arnsberg-Neheim im Alter von 85 Jahren von uns gegangen.

Meine Mutter Doris war Partnermitglied. Mein Vater Wolfgang ist im Jahr 1989 Mitglied geworden.

Meinem Vater Wolfgang und mir helfen die schönen Erinnerungen, die wir insbesondere auch mit meiner Mutter bei den Rolls-Royce und Bentley Treffen der Section Germany seit 1989 hatten. Meine Mutter hat sich immer für die Rolls-Royce und Bentley Fahrzeuge, die wir alle auf den vielzähligen Treffen der Section Germany bewundern durften, begeistert. Während eines Treffens der Section Germany auf dem Petersberg ist meine Mutter einmal spontan von einem Fernsichteam, das vor Ort war, interviewt worden. Dort hat sie ihre Begeisterung zum Ausdruck bringen können.

Im Frühjahr 1989 war ein Rolls-Royce und Bentley Treffen nur 12 km von unserem Wohnort am Möhnensee im Haus Delecke im Sauerland. Mein Vater ist sofort beim ersten Treffen Mitglied des Rolls-Royce und Bentley Clubs geworden. Damals mit einem Silver Shadow I.

Wir haben die Jahrzehnte der zahlreichen Treffen, die wir drei gemeinsam besucht haben, noch einmal in unseren Fotoalben in Erinnerung gebracht.

Die Treffen mit dem Rolls-Royce und Bentley Club gaben oft ungewöhnliche Einblicke, die man sonst kaum gehabt hätte.

So erinnern wir uns an das Treffen 15.–17. Juni 1990 im Münsterland. Anschließend lud der Veranstalter in sein Schloss Haus Ruhr ein. Oder das Treffen in Bad Wimpfen im Sommer 1990 mit der Besichtigung der alten Kaiserpfalz. Die zweite Euro Annual Rallye 1993 in den Niederlanden mit der Besichtigung von Haus Dorn. Wir wohnten alle im Huis Ter Duin Hotel direkt am Strand.

Uns unvergessen ist auch die Besichtigung der Lufthansaerft in Hamburg Fuhlsbüttel, wo die Clubteilnehmer ihre Fahrzeuge auf dem Rollfeld neben einem Lufthansaflugzeug parken durften. Diese Erlebnisse hat meine Mutter sehr genossen.

Die Garagentreffen bei Zogbaums und Schneiders ergaben immer interessante Gespräche.

Wir danken dem Rolls-Royce und Bentley Club, der geholfen hat, das Leben meiner Mutter, die mit uns 65 Länder der Welt bereist hat, interessant zu machen.

Ihr Wolfgang Ossendoth und Ihre Silke Ossendoth

S. Ossendoth

MERKUR
PRIVATBANK



Setzen Sie Akzente.

Mit Invest Plus – unserem
exklusiven Festgeldangebot
für Wertpapieranleger

Handelsblatt

Deutschlands
**BESTE
Banken**

2022

MERKUR PRIVATBANK

Kundenbefragung
Im Vergleich: 22 Privatbanken
Partner: ServiceValue GmbH
handelsblatt.com · 19.07.2022



089 59 99 80



www.merkur-privatbank.de/exklusiv

ADAC KLASSIK »

KEINE HIGHLIGHTS MEHR VERPASSEN
MIT FACEBOOK UND UNSEREM NEWSLETTER.

SIE LIEBEN OLDTIMER UND YOUNGTIMER?
DANN HOLEN SIE SICH JETZT:

NEUIGKEITEN ZU VERANSTALTUNGEN

AKTUELLE NACHRICHTEN AUS DER SZENE

HILFREICHE EXPERTENTIPPS

» Auf unserer Facebook-Seite (www.facebook.com/ADACKlassik) und in unserem Newsletter (adac.de/newsletter) erhalten Sie immer top-aktuelle Informationen rund um Oldtimer und Youngtimer. Jetzt gleich liken und anmelden!

WEITERE INFORMATIONEN AUF ADAC.DE/KLASSIK

ADAC





RR SILVER SERAPH

Price: EUR 55,000.-

Sale on behalf

Located in Stuttgart, DE

Mileage 135,000 km

First registration June 1999

Fuel type Petrol

Horsepower 326hp

Gearbox Automatic

TÜV/HU May 2024

Exterior colour two tone black/grey

Interior colour grey



BENTLEY CONTINENTAL R

Price: EUR 69,950.-

Sale on behalf

Located in Hamburg, DE

Mileage 132,500 km

First registration May 1994

Fuel type Petrol

Horsepower 360hp

Gearbox Automatic

TÜV/HU September 2023

Exterior colour wildberry (MICA)

Interior colour silverstone HIDE grey



BENTLEY T1

Price: EUR 49,000.-

Sale on behalf

Located in Stuttgart, DE

Mileage 62,000 km

First registration April 1971

Fuel type Petrol

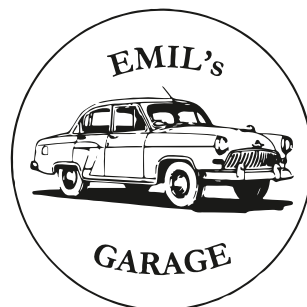
Horsepower 200hp

Gearbox Automatic

TÜV/HU June 2024

Exterior colour silver/grey

Interior colour beige



COMING SOON

RR Corniche I Coupe

RR Silver Dawn

Land Rover Range Rover Classic

& many more in stock

TEL.: +49 (0) 176 76 85 7551

E-MAIL: INFO@EMILSGARAGE.COM

WWW.EMILSGARAGE.COM

Kleiner Marktplatz

Rolls-Royce Corniche Two Door Saloon Mulliner Park Ward



Erstzulassung 1979 · Deutsche Erstauslieferung:
Auto Becker, Düsseldorf · 86.000 km · Außenfarbe
Schwarz, Leder Magnolia

Der Wagen wurde vor einigen Jahren aufwändig
restauriert, wird regelmäßig gewartet und gefahren.

Angebotspreis: 70.000,- EUR

Kontakt: Günter Kaufmann | 65193 Wiesbaden | E-Mail: g.kaufmann@posteo.de | Mobil: 0162-1010100

RR Corniche Cabrio Creme-Blau · Bj. 1984 · TÜV 6/24 · 69.500 Miles

Ein zuverlässiges Ganzjahres-Fahrzeug, regelmäßig gewartet, da manchmal für Hochzeitsfahrten genutzt.
Motor in GB bei 45.000 Miles generalüberholt. Nicht auf neu getrimmt!



Preis: 69.000,- € VHB
– Standort Neustadt/Pfalz

Kontakt: Roy Vowinkel | Hauptstr. 95 | 67473 Lindenberg | Tel.: 01577 978 1725

The International Club for Rolls-Royce & Bentley Enthusiasts 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

Wolfgang Lachermund
Telefon: 07941-9406-12
Mobil: 0171-2103202
E-Mail: deputy.chairman@rrec-germany.de

Treasurer

Robert Braun
Mobil: 0171-9719109
E-Mail: treasurer@rrec-germany.de

Webmaster

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

Area-Manager Mitte, PLZ 6, 35-36, 54-56, 97

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

Pressofficer

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

Area-Manager Süd-West, PLZ 70-79

Oliver O`Keefe | Mobil: 0170-2970007
E-Mail: area-manager.suedwest@rrec-germany.de

Anzeigen

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

Area-Manager Süd, PLZ 8 und 9 ohne 98, 99

Prof. Dr. Martin Illner
E-Mail: area-manager.sued@rrec-germany.de

Artikelannahme

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

Area-Manager Ost, PLZ 0, 19, 98, 99

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

Area-Manager West, PLZ 40-59 (ohne 54-56)

Rudolf Bergsch
E-Mail: area-manager.west@rrec-germany.de

Area-Manager Berlin, PLZ 1 ohne 19

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

Area-Manager Nord, PLZ 2 u. 3 (ohne 35 u. 36)

Jörn Gerdau
E-Mail: area-manager.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“.



CLUB-JUBILÄEN 2023

Manfred Bos	25 Jahre	Ludwig Brechmann	20 Jahre	Dr. Thomas Lorentz	10 Jahre
Peter Andree Graf von Brühl	25 Jahre	Olaf G. Engels	20 Jahre	Dr. Ralf Lossack	10 Jahre
Bernhard Hackbarth	25 Jahre	Marco Fusco	20 Jahre	Jens Meggeneder	10 Jahre
Burkhard Jung	25 Jahre	Ing. Lutz J. Janssen	20 Jahre	Rudolf Nebelung	10 Jahre
Dr. Dietmar Kablitz	25 Jahre	Götz von Kayser	20 Jahre	Peter Nehrig	10 Jahre
Hasso März	25 Jahre	Dipl.-Ing. Rainer Linnemann	20 Jahre	Oliver O'Keefe	10 Jahre
Willi Maun	25 Jahre	Dr. Manfred W. Schlick	20 Jahre	Franz Peters	10 Jahre
Erwin Müller	25 Jahre	Michael Schulth	20 Jahre	Christian Petrenz	10 Jahre
Hans-Günter Niehues	25 Jahre	Norbert Andrup	10 Jahre	Thilo Preller	10 Jahre
Otto Rausch	25 Jahre	Dr. Michael Bamberg	10 Jahre	Armin Raffalski	10 Jahre
Hans-Günter Zach	25 Jahre	Markus Gottschall	10 Jahre	Dipl.-Ing. Achim A. Sahin	10 Jahre
		Dieter Kastel	10 Jahre	Rainer Seth	10 Jahre
				Irene Wiens	10 Jahre

Wir begrüßen unsere neuen Club-Mitglieder

Karl Gollob | Altmünster
 Andreas Kuebe | Heidelberg
 Stefan Reißig | Höchberg
 Ralf Tschöpe | Bremen



Impressum

Herausgeber:

RREC The International Club
 for Rolls-Royce & Bentley Enthusiasts
 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

Anzeigen- und Artikelannahme:

Antje Zogbaum
 E-Mail: a.zogbaum@gmx.net

Layout:

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

Druck:

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

Verkaufspreis:

Pro Heft: 20,- Euro

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 2/2023 am 15. April
 Ausgabe 3/2023 am 15. August
 Ausgabe 4/2023 am 15. Oktober



braun

WÄLZLAGER



www.braun.ms