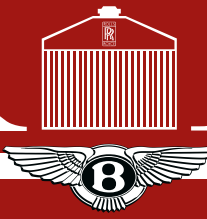


R·R·E·C



Angermünde
Besuch in der Tatra-Galerie



Phantom II
Im Maßstab 1:16



Phantom II
Der Niedergang von 73WJ



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

„Es gibt nichts Gutes, außer man tut es!“

Erich Kästner

Zurück vom formidablen Frühjahrestreffen, schreibe ich diese Zeilen, noch ganz bewegt von diesen vier Tagen, die mir wieder einmal zeigten, was unseren Club ausmacht: Freundschaft, Geselligkeit, Erfahrungsaustausch, Hilfsbereitschaft, Toleranz, jede Menge Spaß – und Klasse.

Zu verdanken drei Enthusiasten, Thomas Parpart, Norbert Andrup, Joachim Becker, und dem Unterstützer, Förderer, Mäzen Karl Muth (übrigens ein „Gründungsvater“ unserer deutschen Sektion). Sie haben ein vielfältiges Programm geplant und durchgeführt, das in jedem Detail durchdacht war. Nicht einfach bei 44 teilnehmenden Autos.

Wir brauchen mehr von solchen aktiven, engagierten Mitgliedern. Und ich fordere Euch auf, darüber nachzudenken, wer von Euch eines der nächsten Frühjahrs- oder Herbsttreffen zu organisieren, und uns die verborgenen Schönheiten Deutschlands zu zeigen bereit ist. Es ist nicht so schwierig, wie vielleicht manche denken, und es gibt Unterstützung vom Club. Zugegeben: Es macht Arbeit und Stress, ist aber „rewarding“ wie die Engländer sagen, es lohnt sich, so sehr, dass die meisten, die es einmal gemacht hatten, dann sagten, sie würden es gern wieder tun.

Wenn Sie nicht zu denen gehören, die sich nur zurücklehnen und sich bespaßen lassen wollen, dann überlegen Sie und schreiben Sie mir oder unserem Secretary. Es gibt nichts Gutes, außer man tut es.

Und wir brauchen Sponsoren, Förderer, Unterstützer! Viele unter Ihnen sind ja in einer komfortablen finanziellen Position, in der Lage, mal eine Spende machen zu können, ohne sich dadurch gleich einschränken zu müssen. Auch eine Sachspende zu machen, kann helfen. Sie ahnen gar nicht, wie viel Positives eine solche Geste der Wertschätzung bewirkt, wieviel Motivation dadurch freigesetzt wird. Enthusiasmus muss auch gespeist werden, und all die ehrenamtlich Aktiven, die Zeit, Energie und Geld für Euch einsetzen, brauchen solche Anerkennung. Schreiben Sie mir oder unserem Secretary. Denn:

Es gibt nichts Gutes, außer man tut es!

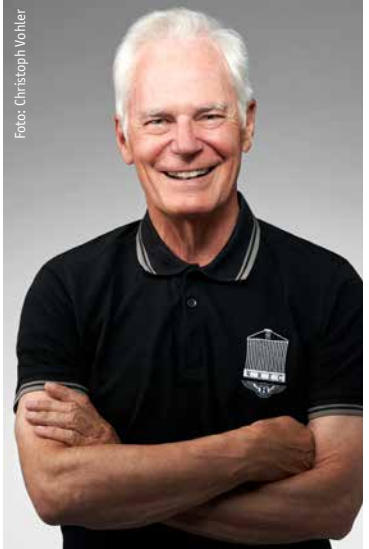
”

Ganz herzlich!

Klaus Konopizky

CHAIRMAN'S NOTES

Foto: Christoph Volter





16 Uckermark – Angermünde

RREC-Saisonabschlussfahrt 2022 – Region Berlin-Brandenburg

In dieser Ausgabe lesen Sie:

- 3** **Chairman's Notes**
- 6** **Termine** – Was? Wann? Wo?
- 8** **Der Spectre, die Alster und Berliner Luft**
Interview mit Yasin Turhal und Sebastian Päßler
- 12** **„Ich glaube keiner Statistik, die ich nicht selber gefälscht habe.“**
Club-Umfrage
- 16** **Uckermark – Angermünde**
RREC-Saisonabschlussfahrt 2022 – Region Berlin-Brandenburg
- 25** **Phantom II im Maßstab 1:16**
Ca. 100 Stunden Arbeitszeit
- 26** **Jahresauftakttreffen der Sektion Süd-West**
Im Rappenhof Weinsberg
- 28** **Endlich wieder RETRO CLASSICS Stuttgart!**
Oldtimer-Messe in Stuttgart
- 30** **Villa Hügel**
RREC-Treffen am 26.3.2023 in Essen
- 34** **Ein Phantom der Weltwirtschaftskrise**
Der Niedergang von 73WJ
- 38** **Goodbye W12**
Bentley Edition 12
- 42** **Rolls-Royce 20 H.P.**
Baujahr 1905, #26357, Tourer von Morgan und Baujahr 1906, #40523, Tourer von Barker
- 46** **Der Bentley im Wohnzimmer**
Bentley Home



30 Villa Hügel

RREC-Treffen am 26.3.2023 in Essen

48 „Einmal volltanken!“
– „Macht 1,2 Mio.“
Superyachten

51 Die Pokale des RREC
– German Section
Nachtrag

52 Kleiner Marktplatz
Private Angebote

54 Kontakte

55 Impressum



Goodbye W12

Bentley Edition 12

38



Foto: Jochen Sunderbrink



Termine 2023

RREC CLUBTREFFEN / VERANSTALTUNGEN

7. – 9. Juli 2023

8. Ausfahrt ins Salzkammergut

– organisiert von unserem Clubfreund
Karl Gollob. Weitere Infos folgen durch
Martin Illner

16. Juli 2023 ab 12.30 Uhr

Region Süd-West, Treffen im Rappenhof

– Anmeldung bei Oliver O`Keefe:
areamanager-suedwest@rrec-germany.de

7. – 10. September 2023

VII. Genusstrophy in Dresden

– Siehe Einladung Heft 1-2023

28. September – 1. Oktober 2023

RREC-Herbsttreffen 2023 in Wittenberg

– Siehe Einladung Heft 1-2023

25. – 26. November 2023

Jahresausklang der Region West auf der Wasserburg Anholt

– Weitere Informationen beim
Organisator Dr. Frederik Vongehr

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

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

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



Stuttgart-Weilimdorf: Einzigartige Villa mit viel Gestaltungsfreiraum, Bj. 1900, renoviert 2019, Wfl. ca. 307 m², 10 Zimmer, 3 Bäder, Gst. ca. 7.147 m², repräsentative Räume, kleines Gästehaus, großer Außenbereich mit altem Baumbestand, 2 Garagen, 10 Gästeparkplätze, Energieausweis liegt nicht vor, KP: 3.195.000 €*



Stuttgart-Weilimdorf: Einfamilienhaus in exklusiver Bestlage, Bj. 1954, renov. 2019, Wfl. ca. 261 m², Nutzfl. ca. 101 m², 10 Zimmer, 4 Bäder, Gst. ca. 1.996 m², Sauna, Südterrasse, sehr schöner Garten mit Gartenhaus, direkt am Wald, 2 überbreite Garagenstellplätze mit Wallbox, Energieausweis wird erstellt, KP: 2.650.000 €*



Esslingen: Residenz am Hegensberg auf parkähnlichem Grundstück, Bj. 1962, renov. 1990, Wfl. ca. 564 m², 11,5 Zimmer, 3 Bäder, Gst. ca. 2.814 m², repräsentative Räume, großer Garten, 2 Terrassen, Sauna, Luftschutzbunker, Doppelgarage, weitere Bebauung möglich f. Garagen od. Wohnbau, EA-V: 221,4 kWh(m²*a), KP: 3.500.000 €*



Esslingen: Architektenhaus in exponierter Lage mit Blick auf die Esslinger Burg, Bj. 1960, Wfl. ca. 236 m², 6 Zimmer, 2 Bäder, Gst. ca. 1.284 m², mediterranes Flair, Südterrasse, großer terrassierter Garten, Atelier mit Galerie, EA-V: 297 kWh(m²*a), KP: 1.800.000 €*

*zzgl. 3,57% Maklercourtage

Zeit für Veränderung

STUTTGART-FEUERBACH

TT +49 (0)711 814 77 10 | Thilo.Preller@engelvoelkers.com
Stuttgart-Nord Immobilien e.K. | Lizenzpartnerin der Engel & Völkers Residential GmbH
engelvoelkers.com/feuerbach | Immobilienmakler



Sebastian Päßler ist bei Riller & Schnauk Rolls-Royce Brand Manager

Yasin Turhal ist Geschäftsführer bei Riller & Schnauk in Berlin

Interview

Der Spectre, die Alster und Berliner Luft

Text und Fotos: Ralf Bernert

Wenn ein Rolls-Royce Dealer aus Berlin mal eben nach Hamburg fährt und im noblen Anglo-German-Club auf die Alster schaut, liegen Ideen in der Luft. Werden hier Potenziale sortiert, Locations gesichtet oder doch nur ein Ausflug, weil Hamburg so einladend ist? Wir haben Yasin Turhal und Sebastian Päßler im AGC getroffen und beiden ein paar Fragen gestellt.

RREC: „Was macht Rolls-Royce Motor Cars Berlin in Hamburg?“

Yasin Turhal: „Gute Frage. Ein Auswärtsspiel. Nein, wir haben natürlich eine gewisse Zahl an Kunden, die in Hamburg leben und unseren Service

nutzen und für diese Kunden sind wir heute hier vor Ort. Und die Anschlussfrage, die Sie sicher stellen werden, lautet: Könnte es sein, dass Sie irgendwann in Hamburg eine Dependence eröffnen wollen?“

Ja, das kann eine Option sein, die wir evaluieren, aber noch ist nichts entschieden. Es ist für uns jedoch von großer Bedeutung, dass wir auch in Hamburg für unsere Kunden präsent sind und ihnen eine Plattform bieten, um sich untereinander kennenzulernen.“

RREC: „Haben Sie eine Idee, weshalb es seit Jahren keinen Rolls-Royce Händler in Hamburg gibt?“

Turhal: „Ich kann da nur spekulieren. Es mag an der hanseatischen Zurückhaltung liegen, dass ein Rolls-Royce nicht so stark nachgefragt wurde. Wir sehen aber in Berlin, dass es eine jüngere Generation gibt, die durchaus offener mit der Marke Rolls-Royce umgeht. Wir glauben, dass dies auch in Hamburg möglich ist.“

RREC: „Wir wird man eigentlich Rolls-Royce-Händler?“

Turhal: „Riller & Schnauck, genauer unser Gründer Kurt Schnauck, hatte vor elf Jahren die Idee, dass die Marke Rolls-Royce sehr gut zu uns passen würde. Als klassischer BMW-Händler haben wir natürlich viel Erfahrungen mit der BMW-Gruppe, zu der auch Rolls-Royce gehört. Mit dem Hersteller in Goodwood haben wir im Vorfeld ausführliche Gespräche über Design, Ausstrahlung, Präsentation und Kundschaft geführt. Am Ende waren sich alle einig, dass Berlin als Standort ideal für eine Marke wie Rolls-Royce ist. Wir haben eine starke Unterstützung aus Goodwood erhalten, sogar der Vorstandsvorsitzende, Herr Müller-Ötvös, kam zur Eröffnung nach Berlin. Der Erfolg spricht für sich und bestätigt die Vision unseres Gründers.“

RREC: „Wie unterscheidet sich das Marketing der Marke Rolls-Royce von dem anderer Hersteller?“

Sebastian Päßler: „Nach unserer Erfahrung spielt das Thema Empfehlungsmarketing eine sehr wichtige Rolle. Nachdem wir in Berlin als Rolls-Royce Standort bekannt wurden, sind wir den nächsten Schritt gegangen. Die Loyalität unserer Kunden erreichen wir durch einzigartige Events, Ausfahrten, die wir als „Money can't buy Experiences“ bezeichnen. Auch im Bereich After-Sales und dem persönlichen Kontakt zu unseren Kunden in Bezug auf Serviceleistungen legen wir großen Wert. Natürlich gibt es in unserem Haus bereits eine hohe Kompetenz im Umgang mit Luxus und Premiummarken. Allerdings versuchen wir mit Rolls-Royce nochmal

die Meile mehr zu gehen, um den Ansprüchen der Marke und der Kundschaft gerecht zu werden.“

Turhal: „Ergänzend dazu ist die direkte, persönliche Kommunikation mit dem Kunden von großer Bedeutung. Sei es bei einem gemeinsamen Essen oder einem exklusiven Event. Wir legen Wert auf das direkte Gespräch, bei dem wir über unsere Produkte und die Marke selbst sprechen. Für uns ist es wichtig, die Zurückhaltung unserer Kunden zu respektieren, anstatt sie mit Standardinformationen zu überfluten. Wir schaffen eine vertrauensvolle Atmosphäre, in der individuelle Bedürfnisse und Wünsche im Fokus stehen.“

RREC: „Welche Rolle spielen klassische Modelle von Rolls-Royce bei Ihnen?“

Päßler: „Grundsätzlich kümmern sich die Rolls-Royce Händler zum größten Teil um die Modelle ab dem Jahr 2003. Uns erreichen pro Monat zwei bis drei Anfragen zum Thema Klassik, also Teile oder ähnliches. In diesen Fällen sind wir gerne vermittelnd tätig.“

RREC: „Sind die heutigen Rolls-Royce Kunden auch an der Historie, der Tradition der Marke interessiert?“

Turhal: „Ja, durchaus. Das Durchschnittsalter ist extrem gesunken, es liegt mittlerweile bei 43 Jahren. Nach einem Besuch im Werk in Goodwood sagte ein Kunde, wie stolz er sei, dieses Auto fahren zu dürfen. Die Hingabe, mit der Fahrzeuge dort gefertigt werden, die Handarbeit haben ihn sichtlich beeindruckt. Ja, unsere Kunden sind sich der besonderen Tradition schon sehr bewusst.“

RREC: „Der klassische Phantom für die ältere Kundschaft und der Wraith Black Badge für die Youngster?“

Päßler: „Bei Rolls-Royce wird zwischen Silver Badge und Black Badge Modellen unterschieden. Black Badge verkörpert das etwas gewagtere, mutigere und dynamischere Image der Marke. Es besteht jedoch keine strikte Trennung innerhalb unseres Angebots. Alle Rolls-Royce Modelle, einschließlich die Black Badge Modelle bieten die charakteristischen Vorzüge der Marke. Aufgrund der Verjüngung unseres Kundenklientels werden jedoch mehr und mehr die individuellen und außergewöhnlichen Modelle in den Fokus rücken.“



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



Turhal: „Rolls-Royce betont auch immer wieder, dass die Individualisierung praktisch unbegrenzt ist. Unsere Kunden können sich ihr Fahrzeug ganz nach ihren Wünschen gestalten. Natürlich gibt es gewisse natürliche Grenzen bei Themen wie Safety und Homologation.“

RREC: „Welche Sonderausstattungen werden in Berlin besonders stark nachgefragt?“

Päbler: „Der Sternenhimmel ist weltweit nahezu in jedem neuen Rolls-Royce vorhanden. Und stellt für das Werk in Goodwood eine besondere Herausforderung dar. Ein Sternenhimmel wird von zwei Arbeitsschichten produziert. Per Hand. Daneben werden besondere Außenfarben und personalisierte Trittbretter mit Beleuchtung stärker nachgefragt.“

RREC: „Und die Gallery?“

Päbler: „Die Personalisierung der Gallery ist natürlich auch möglich, in aller Regel werden Motive, die man bei uns ordern kann, nachgefragt. Einzelanfertigungen haben wir bisher noch nicht erlebt.“

RREC: „Welches Modell kann man als das typische 'Berlin-Auto' bezeichnen?“

Päbler: „Der Cullinan und Ghost erfreuen sich einer starken Nachfrage.“

RREC: „Und der Spectre?“

Turhal: „Die Nachfrage nach dem Fahrzeug ist immens groß. Wir verzeichnen eine hohe Anzahl von Bestellungen in Berlin, auch weltweit. Und das ist auch nachvollziehbar. Henry Royce wusste schon vor knapp 120 Jahren, dass der E-Antrieb perfekt zu einem Rolls-Royce passt.“

RREC: „Wer fragt den Spectre nach? Eher Bestandskunden oder auch Neukunden?“

Turhal/Päbler: „Beim Spectre ist der Anteil an Neukunden spürbar höher. Viele besitzen bereits ein E-Auto und wollen jetzt den Rolls-Royce mit elektrischem Antrieb erleben. Zum Thema Reichweite kann man sagen, dass der typische Kunde einen seiner Rolls-Royce im Schnitt täglich rund 34 Kilometer bewegt. Mit einem WLTP-Wert von 520 Kilometer Reichweite, ist also der Kunde sehr gut aufgestellt. Gehen Sie davon aus, dass Sie mit Ihrem Spectre genau so weit fahren können, wie mit jedem anderen Modell unserer Marke.“



Yasin Turhal

RREC: „Die Anfragen zu Spectre liegen auf dem Tisch, wie geht es weiter? Lieferzeiten? Ab wann kann man ordern und konfigurieren?“

Turhal/Päbler: „Lieferzeiten können wir noch nicht nennen, uns fehlen noch die Zahlen zu Kontingenten. Ausgewählte Kunden werden bald den Spectre erleben und dann werden erste Zahlen zum Vertrieb kommuniziert. Lieferzeiten können wir unseren Kunden noch nicht nennen, da wir unsere eigene Quote bislang nicht einschätzen können. Rolls-Royce selbst spricht von 12 bis 14 Monaten. Wenn uns Goodwood pro Jahre 20 Fahrzeuge liefert, wird man um 18 Monate warten müssen. Sie können sich vorstellen, dass bei einer maximalen Produktionszahl von 5.000 Fahrzeugen pro Jahr, die Verteilung auf den kompletten Weltmarkt, einzelnen Märkten Grenzen vorgibt.“

Wenn man jetzt bestellt, wird auf dem Vertrag kein Lieferdatum stehen. Spätestens im Juli wird der Online-Konfigurator verfügbar sein. Das Thema Bespoke wird im ersten Produktionsjahr eher im Hintergrund stehen. Dann werden natürlich auch Sonderwünsche erfüllt. Die Liste an Sonderausstattungen für den Spectre ist enorm lang.“

„Ich glaube keiner Statistik, die ich nicht selber gefälscht habe.“

Text: Klaus Konopizky

Dieses bekannte Zitat wurde stets Winston Churchill zugeschrieben, ist aber möglicherweise im Reichspropaganda-Ministerium 1942 „erfunden“ worden, und vielleicht ist das der Grund, weshalb es in England eher unbekannt ist.

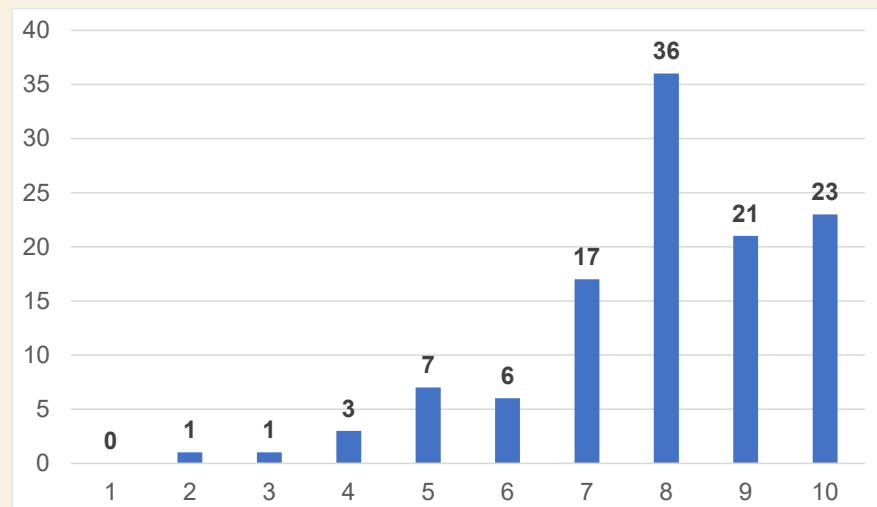
Dennoch: die Frage, die dahintersteht, ist diese: Welcher Statistik kann man trauen? Und welche Umfrage ist wahr, welche geschönt, welche manipuliert? In unserem Falle brauchen Sie keine Sorge zu haben. Die deutsche Sektion des RREC wollte wissen, wo der Club steht und wie er sich entwickeln sollte. Und Robert Braun hat mit einem externen Mitarbeiter diese Aufgabe kompetent und effizient in die Hand genommen.

Also ging im Februar ein Fragebogen an alle Mitglieder, deren E-Mail-Adressen uns vorliegen. Immerhin haben 115 geantwortet. Und nicht nur angekreuzt – sie haben auch wertvolle Kommentare und Wünsche mitgeschickt – für uns ein Zeichen großen Engagements für unseren Club. Diese 115 Rückläufe wurden neutral extern ausgewertet. Hier nun die wichtigsten Ergebnisse (alle Ergebnisse sind online auf unserer RREC-Homepage im Mitgliederbereich abrufbar):

Zur Vereinfachung waren die Antworten mit einem Kreuz auf einer Skala von 1 (ganz schlecht) bis 10 (sehr gut) zu versehen.

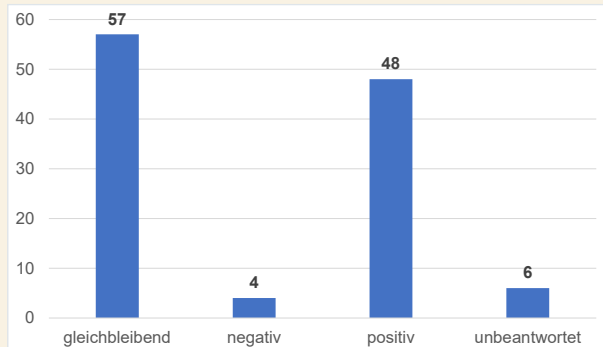
CHART 1 – ALLGEMEINE ZUFRIEDENHEIT

Zufriedenheit	Stimmen
1	0
2	1
3	1
4	3
5	7
6	6
7	17
8	36
9	21
10	23
Gesamtergebnis	115



Wenn man die drei Höchstbewertungen 8 – 10 zusammenfasst, so gibt es 80 von 115 Stimmen die Höchstnoten Sachen Zufriedenheit.

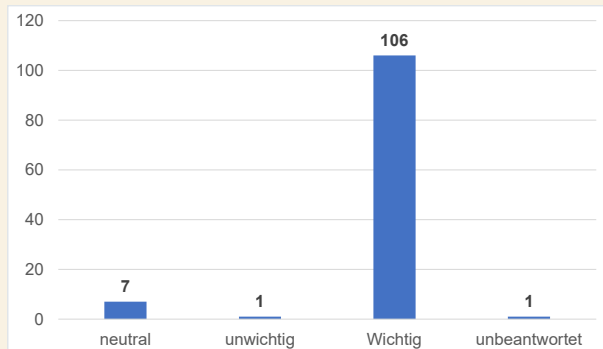
CHART 2 – ENTWICKLUNG DER ZUFRIEDENHEIT



Entwicklung der Zufriedenheit	Stimmen
gleichbleibend	57
negativ	4
positiv	48
unbeantwortet	6
Gesamtergebnis	115

57 nannten die Zufriedenheit gleichbleibend, 48 positiv, 4 negativ, 6 unbeantwortet, insgesamt eine gestiegene Zufriedenheit mit dem Club in den letzten 10 Jahren.

CHART 3 – RREC MAGAZIN

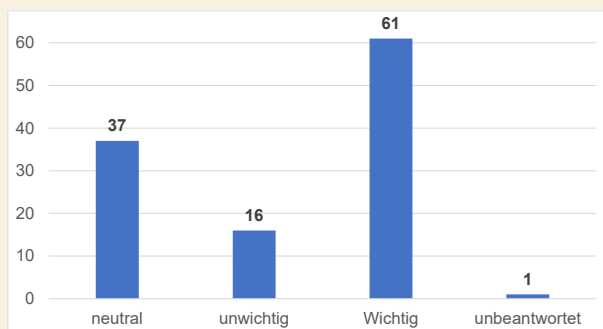


RREC Magazin	Stimmen
neutral	7
unbeantwortet	1
unwichtig	1
wichtig	106
Gesamtergebnis	115

RREC Magazin	Stimmen Inhalt	Stimmen Gestaltung	Stimmen Umfang
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	1	1
4	2	1	2
5	7	2	4
6	4	1	2
7	11	7	14
8	40	23	24
9	23	26	31
10	28	54	40
Gesamtergebnis	115	115	115

106 von 115 Antworten nannten das Magazin „wichtig“. Das ist ein großes Kompliment an alle Macher unserer Club-Zeitschrift, vor allem für Antje Zogbaum, deren Eifer, Umsicht und Kenntnisreichtum wir verdanken, dass wir vier Mal im Jahr eine Zeitschrift dieser Qualität in den Händen halten. 91 bewerteten den Inhalt gut bis sehr gut, 103 die Gestaltung (bravo, Herr Sunderbrink), 94 den Umfang (von 80 bis 100 Seiten, fast anzeigefrei).

CHART 4 – SPIRIT & SPEED



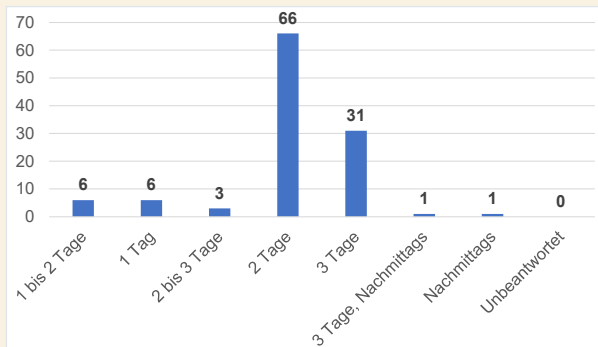
Spirit & Speed	Stimmen
neutral	37
unbeantwortet	1
unwichtig	16
wichtig	61
Gesamtergebnis	115

Das englische RREC-Jahrbuch	Stimmen
gar nicht wichtig	27
nicht so wichtig	51
sehr wichtig	36
unbeantwortet	1
Gesamtergebnis	115

Spirit & Speed	Stimmen Inhalt	Stimmen Gestaltung	Stimmen Umfang
1	2	3	1
2	1	4	2
3	6	5	3
4	4	7	6
5	16	16	23
6	13	10	13
7	16	17	13
8	28	23	23
9	13	13	14
10	13	14	14
unbeantw.	3	3	3
Gesamtergebnis	115	112	115

Nicht ganz so gut schneidet unsere englische Clubzeitschrift ab. Für nur 61 ist sie wichtig, für 16 unwichtig, und 37 blieben unentschieden. 54 gaben dem Inhalt die Noten gut/ sehr gut, 50 der Gestaltung, 51 dem Umfang. Das englische RREC-Jahrbuch ist nur 36 sehr wichtig, 51 nicht so wichtig.

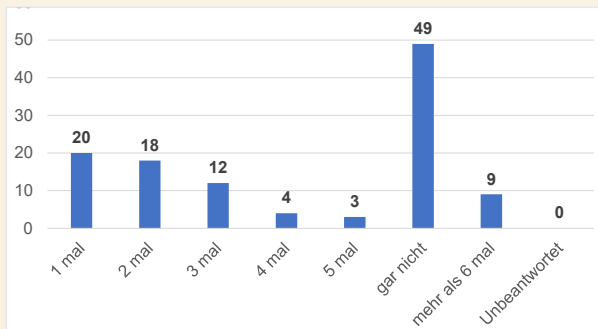
CHART 5 – DAUER DER CLUBTREFFEN



Dauer der Clubtreffen	Stimmen
1 bis 2 Tage	6
1 Tag	6
2 bis 3 Tage	3
2 Tage	66
3 Tage	31
3 Tage, Nachmittags	1
Nachmittags	1
unbeantwortet	1
Gesamtergebnis	115

Keine wirkliche Überraschung, eher eine Bestätigung ist die Meinung zur optimalen Dauer von überregionalen Clubtreffen: 66 sind für zwei Tage, 31 für drei Tage.

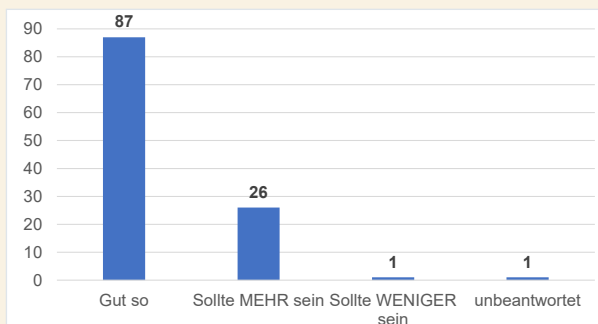
CHART 6 – WEBSITE



Besuch der Website i. d. letzten 3 Monaten	Stimmen rrec-germany.de	Stimmen rrec.org.uk
1 mal	20	17
2 mal	18	8
3 mal	12	4
4 mal	4	3
5 mal	3	2
gar nicht	49	75
mehr als 6 mal	9	6
Gesamtergebnis	115	115

49 haben unsere Club-Website in den letzten drei Monaten gar nicht besucht, die englische sogar 75. Hier ist eindeutig Handlungsbedarf. Wir müssen attraktiver und aktueller werden, und unsere digitalen Angebote deutlicher kommunizieren.

CHART 7 – CLUB-KOMMUNIKATION

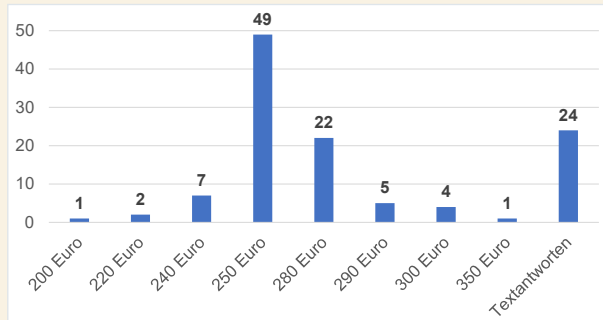


Club-Kommunikation	Stimmen
Gut so	87
Sollte MEHR sein	26
Sollte WENIGER sein	1
unbeantwortet	1
Gesamtergebnis	115

regelmäßiger Newsletter	Stimmen
JA	88
NEIN	23
unbeantwortet	4
Gesamtergebnis	115

„Gut so“ – sagen 87, „sollte mehr sein“ – meinen 26. Daher auch das eindeutige Ergebnis auf die Frage „Haben Sie Interesse an einem regelmäßigen Newsletter: 88 befürworten das, nur 23 nicht. Das werden wir beherzigen.“

CHART 8 – JAHRESBEITRAG



Eindeutiger als bisherige Diskussionen vermuten lassen: 49 Stimmen für einen Jahresbeitrag von 250 €, 22 Stimmen für 280 €, zehn für 290 € und mehr, 10 für 240 € und weniger.

Da England den Beitrag zum Jahreswechsel erhöhen wird, kommen wir nicht umhin, auch in der deutschen Sektion diesen anzuheben. Die Mitgliederversammlung im Herbst wird über die angemessene Höhe entscheiden. Bitte bedenken Sie, dass alle, die den Club am Laufen halten, dieses ehrenamtlich und ohne Aufwandsentschädigung etc. tun. Gäbe es dieses Engagement nicht, müsste auf externe Dienstleister wie Eventagenturen, Redaktionen etc. zurückgegriffen werden, was die Club-Kosten und damit den Jahresbeitrag hochschnellen ließe. Das will niemand, und die hohe Zufriedenheitsquote soll erhalten bleiben. Daher: maßvoll erhöhen, damit der Spielraum erhalten bleibt und Sie weiterhin die Leistungen bekommen, die Sie gewohnt sind.

PS: das Jubiläumsjahr 2025 soll mit einer fulminanten Abfolge von besonderen Events gefeiert werden, in der Breite der Areas und mit dem Höhepunkt in Kronberg, wofür wir angesparte Rücklagen verwenden werden. Über das volle Programm werden Sie dann auf unserer MV entscheiden.

Alle Zahlen, Charts und Kommentare finden Sie auf unserer Club-Homepage. www.rrec-germany.de



Jahresbeitrag akzeptabel	Stimmen
200 Euro	1
220 Euro	2
240 Euro	7
250 Euro	49
280 Euro	22
290 Euro	5
300 Euro	4
350 Euro	1
bis 400 wäre akzeptabel (RAC sind 2-3000)	1
Clubbeitrag sollte nicht erhöht werden	1
ich bin leider kein Millionär, daher würde ich gern die € 240-Lösung präferieren	1
ich bin nicht bereit, mehr zu zahlen	1
keine Anhebung, da die Kasse noch gut gefüllt ist – lt. letztem Kassenbericht!	1
keine Erhöhung	4
keine Erhöhung, seit Jahrzehnten ein Ungleichgewicht	1
Keiner	1
kontrovers: siehe Mitgliederversammlung 2021/Friedewald	1
mir fehlt der Überblick bzgl. Kosten, Beitrag TOC ist geringer und der Club weitaus interessanter	1
sollte nicht erhöht werden!!!	1
über die Notwendigkeit einer Erhöhung diskutiert die MV	1
unbeantwortet	7
zu hoch	1
zu starke Erhöhungen stellt schnell die Frage nach Kosten/Nutzen, das Thema beschäftigt auch andere Clubs	1
Gesamtergebnis	115

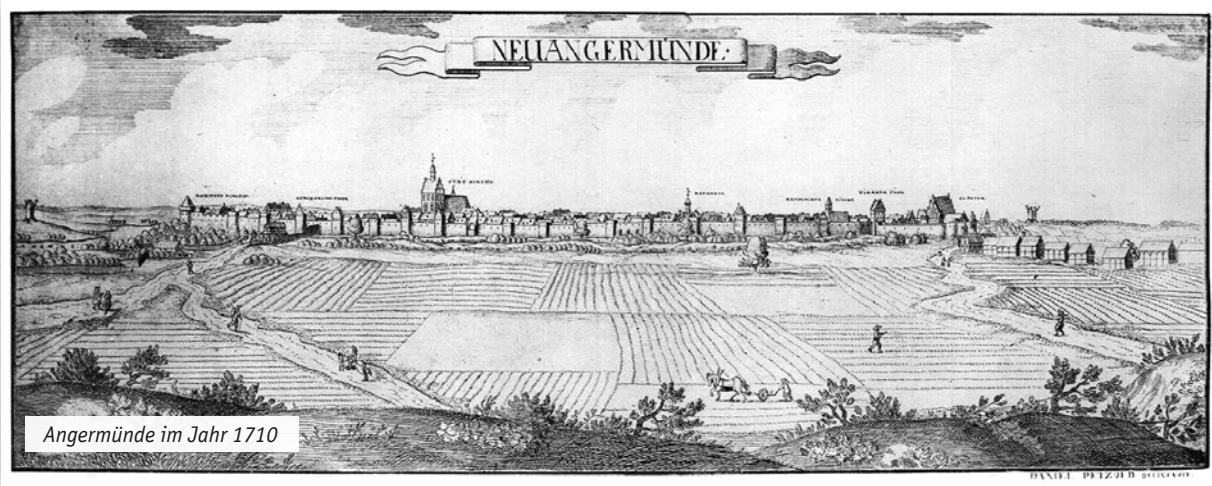


RREC-Saisonabschlussfahrt 2022 – Region Berlin-Brandenburg

Uckermark – Angermünde

Text und Fotos: Jens Meggeneder





Angermünde im Jahr 1710

Ein gut erreichbares Ziel für die Abschlussfahrt musste her und bei einer guten Flasche Wein mit Clubfreundin Dagmar Lindenau-Czempiel war dies dann auch schnell gefunden. ANGERMÜNDE, eher unscheinbar, aber mit viel Potenzial.

Eine Fahrt mit viel technischem Input, Widerwillen.

*Die Gegend um den Mündesee im Nordosten Brandenburgs war schon immer ein Platz, an dem sich Menschen gern niederließen. Davon zeugen zahlreiche Funde aus Jungsteinzeit, Bronze- und Eisenzeit. Und natürlich siedelten sich hier nach Abzug der Germanen auch Slawen an. Sie dürften wohl die Bewohner des Dorfes Dubranici auf einer Karte des Bistums Cammin aus der Zeit um 1170 am damals sicher noch einen anderen Namen tragenden See gewesen sein.

Denn beim heutigen Namen der Stadt handelt es sich um eine Namensübertragung vom früher entstandenen Tangermünde an der Elbe. So berichtet uns die sogenannte Markgrafenchronik (Chronica Marchiorum Brandenburgensium), dass die beiden besonders engagierten Markgrafenbrüder Johann und Otto unter anderem auch die Stadt Nowin Tangermünde gegründet hätten. Dies muss vor 1267 geschehen sein, als Otto III. ein Jahr nach seinem Bruder starb.

Schon Jahrzehnte vorher versuchten die Askanier ihr Machtgebiet immer weiter in Richtung Ostsee auszuweiten. Ein Konflikt mit den slawischen Pommernherzögen die nicht nur Teile der nördlichen Uckermark für sich beanspruchten sondern auch Städte wie Prenzlau und Stettin gründeten, das Bistum Cammin einrichteten und deutsche Siedler ins Land riefen war so natürlich unvermeidbar. Umstrittenes Gebiet sicherte man in dieser Zeit am besten mit dem Bau von Burgen. Für die damalige Kriegsführung stellten diese Anlagen ein fast unüberwindliches Hindernis dar. Und so dürfte auch die heute noch als Ruine im Nordwesten der Angermünder Altstadt erhaltene Burg der Ausgangspunkt städtischer Entwicklung gewesen sein. Nur 8 km weiter nördlich liegt die Ruine der Burg Greifenberg. Hier sagt uns der Name alles: Der Greif war das Wappentier der pommerschen Herrscher ... *Quelle: www.askanier-welten.de/staedte/stadtgeschichte-angermuende

Am Samstag trafen wir uns im Norden Berlins, in Französisch Buchholz. Noch einmal tanken und einen schnellen Kaffee und dann ging es los, ab in die Uckermark.

Erster Stopp unserer Fahrt, das Luftfahrtmuseum Finowfurt in der Schorfheide.

Wir wurden freundlich empfangen und durften das ganze Gelände mit unseren Autos befahren. Uns bot sich an einem Originalstandort eines ehemaligen sowjetischen Militärflugplatzes mit deutschen Wurzeln eine erlebnisreiche Begegnung mit der Luftfahrtgeschichte Brandenburgs. Viele Exponate aus verschiedenen Zeiten und Nutzung gab es zu bestaunen.

www.luftfahrtmuseum-finowfurt.de

Ankunft im Luftfahrt Museum





Wartung im
alten Hangar



Thomas Walter &
Jens Meggeneder



Corniche Nr. 1 – Reifen
platt, alle helfen mit

Leider trübte ein platter Reifen einer Corniche etwas die gute Laune und die geplante Tour geriet zeitlich aus den Fugen. Mit freundlicher Unterstützung einiger Museumsfreunde konnte dann das Rad gewechselt werden.

Besagte Corniche wurde nach Berlin in die Garage verbracht. Um die Fahrt nicht zu versäumen, kamen unsere Clubfreunde mit einem schnelleren Fahrzeug eines Mitbewerbers wieder in die Uckermark und sie setzten die Fahrt mit uns fort, was uns sehr freute.

Nach diesem Schreck tankten wir bei Kaffee und einem kleinen Imbiss wieder Energie und setzten unsere Tour fort.

Es ging nach Gramzow, zum Eisenbahnmuseum.

Entwicklungsgeschichte und Bedeutung der Klein- und Privatbahnen sind Thema und Profil des Museums.

*Mitten in der Uckermark wurde mit dem Museum für Klein- und Privatbahnen in Gramzow ein Prachtstück für Eisenbahnfans errichtet. Die für alle Eisenbahnfreunde höchst sehenswerten Ausstellungsstücke sollen Geschichte, Technik und wirtschaftliche Bedeutung der Klein- und Privatbahnen in der Region Uckermark, dem Land Brandenburg und Deutschland veranschaulichen.

Abseits der großen Städteverbindungen wurde der ländliche Raum der Mark Brandenburg von einem ehemals dichten Netz von Klein- und Privatbahnen erschlossen. Anfangs privat, später auch mit staatlicher Unterstützung vorangetrieben, verbanden sie die Zentren mit dem flachen Land, sicherten die Versorgung der Ballungsräume, eröffneten Absatzgebiete für die Landwirtschaft und führten zugleich die ersten Touristen in die Provinz.

*Quelle: www.reiseland-brandenburg.de/poi/uckermark/museen/eisenbahnmuseum-gramzow-und-museumsbahn



Eine Fahrt mit der Draisine die ist lustig, eine, ... die ist schön ...



Ihm steht jeder Hut – Clubfreund Heinz Dreps



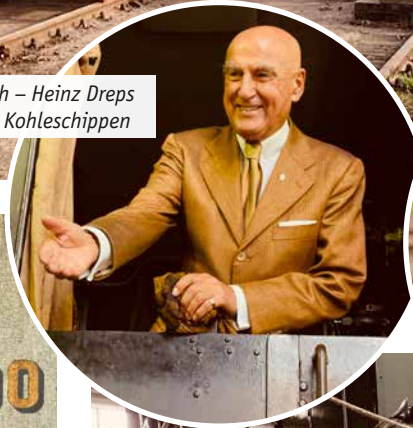
Dagmar Lindenauczempiel stimmt schon mal auf die kommende Weihnachtszeit ein



Einmal Lokführer – Jens Meggeneder



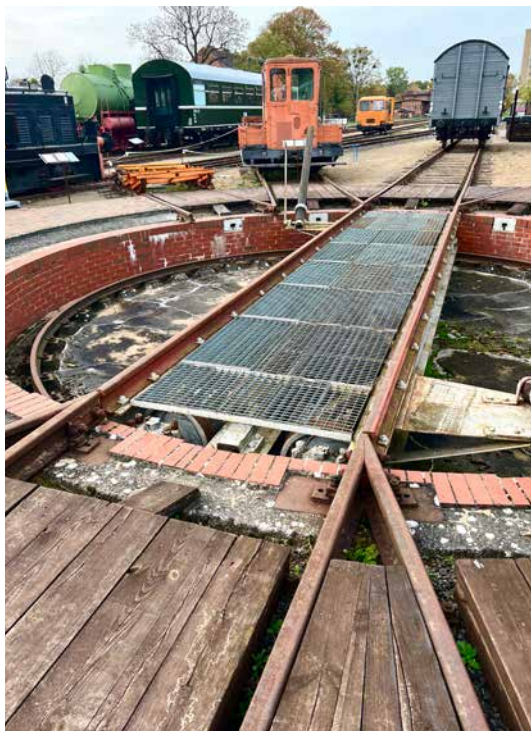
Komm hoch – Heinz Dreps bittet zum Kohleschippen



Es hat ihm gefallen, nach dieser Fahrt ist er Mitglied im RREC – Jörg Nonhebel



Die „Schwalbe“ hatte viele Einsatzgebiete



Ein kleiner Imbiss im alten Bahnhof, es gab Erbsensuppe mit Würstchen, stärkte uns und die Fahrt ging weiter.

Schönstes Wetter in Angermünde am Rathaus



Wir nahmen Kurs auf unser letztes Ziel an diesem Tag, Angermünde.

Es ging geradewegs zum Marktplatz, mit seinem schönen Rathaus und den schönen Skulpturen.

Hier angekommen, rangierten wir unsere Schätzchen vor das Rathaus. Der Anblick der Autos in der Sonne und dem gut erhaltenen Bau erinnerte stark an ein Schweizer Idyll.

Unsere Abfahrt wurde unterbrochen, denn Corniche Nr. 2 verweigerte seine Dienste. Ein zweites Mal wurde der ADAC bemüht, kam aber dann nicht zum Einsatz, da sich Nr. 2 wieder starten ließ, die Benzinzufuhr war nicht mehr blockiert und wir konnten die Fahrt zum Hotel fortsetzen.



Thomas Walter bei Wasserspielen





Hotel Weiss in Angermünde



Gemeinsames Frühstück im Hotel Weiss

In wenigen Minuten erreichten wir unser Quartier, das Flair Hotel Weiss. Einchecken, Bezug der Zimmer, ausruhen und Nase pudern, dann trafen wir uns zum gemeinsamen Abendessen im Hotel. Gut gelaunt ließen wir diesen ereignisreichen Tag ausklingen.



Es ist (mal) leise am Tisch, wir speisen

Am Sonntag dann, nach dem Frühstück verabschiedeten wir uns von unseren freundlichen Gastgebern und nahmen das nächste Ziel ins Visier.

*Repräsentative Fahrzeuge, innovative Technik. Tatra ist seit jeher eine Legende.

Tauchen Sie ein in die Tatra-Welt! Bestaunen Sie Fahrzeuge der 1930er bis 1990er Jahre. Gekrönt vom legendären Tatra 87.

Aus einer Zeit, da Kraftwagen technische Meisterwerke waren. Ästhetisch ein Genuss – formvollendet in ihrer Linienführung.

*Quelle: www.tatrafreunde-ev.de/tatra-galerie-riesebeck

Wir fahren zur Tatra-Galerie Riesebeck in Angermünde.



Unverkennbar, eine Familie

Frau Riesebeck führte uns durch die Ausstellung und mit viel Enthusiasmus erzählte sie alles von ihrem schönen Hobby.



Unsere charmante Gastgeberin Frau Riesebeck



Dagmar Lindenau-Czempiel & Thomas Walter – „gib mir die Flosse“ – Tatra 603-2



Clubfreundin Dagmar Stiller hat viel Spaß im Tatra



Neuaufgabe



Gut gepolstert, ähnlich wie im Westen

Mit vielen neuen Eindrücken über eine spannende Automarke setzten wir unseren Wochenendausflug in der Uckermark fort.



Sieh was schaut von draußen rein – Angelika Schroeder-Datow & Heinz Dreps, sichtlich amüsiert

Vom Sprit im Tank ging es nun zum Sprit im Fass, wir fahren zur Brennerei Grumsiner, auch in Angermünde.

Nun schlug es drei, denn Corniche Nr. 3 verweigerte die Weiterfahrt und musste dann vom ADAC Huckepack zur Werkstatt gefahren werden. Hier war die Zündung das Problem.



Brennerei Grumsiner



Corniche Nr. 3 – ADAC – unser Helfer in der KFZ Not

Der Eigentümer und Betreiber der Brennerei, Thomas Blätterlein führte uns feuchtfrohlich durch das Reich der Brände und Geister.



Guter Sprit in Fässern



Treten sie näher, jetzt wird verkostet



Kein Steuerlager

Ohne Worte



*2011 gründete Thomas Blätterlein die Grumsiner Brennerei – sein Wissen aus dem Weinbau vereinfachte dem studierten Kriminalisten den Einstieg ins Brennhandwerk. Kurse an der Uni Hohenheim und Besuche bei anderen Brennern rundeten seinen Wissensdurst ab. Heute geht er eigene Wege, wobei ihn zwei Dinge antreiben: Die starke Verbundenheit mit der Uckermark und eine große Experimentierfreudigkeit. Sein Steckpferd ist die Wiederbelebung alter, vergessener heimischer Getreidesorten, die er zusammen mit Bio-Landwirten wieder anbaut.

Urwüchsig. Einzigartig. Wie das Mammut.

Die Lage der Grumsiner Brennerei ist einzigartig: Sie grenzt unmittelbar an das Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin an. Ihr Name leitet sich vom Grumsiner Forst ab – der Buchenwald ist Teil des riesigen Reservats und zählt zum UNESCO WeltNaturerbe. Das Markenzeichen der Brennerei ist ein Mammut. Es verweist auf die spezifische, von der Eiszeit geprägte Landschaft. Hier ist die Natur noch urwüchsig, seltene Tier- und Pflanzenarten können sich ungestört entfalten.

*Quelle: www.grumsiner.de

Auf der Terrasse der Brennerei, im Sonnenuntergang ging nun auch dieser Tag zu Ende und wir nahmen Abschied von der Uckermark und fuhren wieder in Richtung Berlin. Bei einem kurzen Stopp auf der Strecke gab es zum Ausklang dann noch Pizza & Pasta.



Ca. 100 Stunden Arbeitszeit

Phantom II im Maßstab 1:16

Fotos: Jochen Sunderbrink



MODELL-DETAILS:

Modellbausatz Rolls-Royce Phantom II
1934 im Maßstab 1:16 von Revell

- Teilezahl: 179
- Länge: 345 mm

EXTRAS:

- Lackierung mit Airbrushpistole
- Farben Revell, Humbrol und aufpoliert,
Schleifpapier bis 10.000 Micro Mesh
- Sitze und Dach mit Samtpuder beflockt
- Tür- und Zierleisten chromfoliert /
Lampengehäuse (teilweise)
- Türverkleidung und Armaturenbrett
Echtholz furniert



Im Rappenhof Weinsberg



Jahresauftakttreffen der Sektion Süd-West

Text und Fotos: Oliver O`Keefe

Es lag noch (oder schon wieder) vereinzelt Schnee auf den schattigen Seiten der Hänge, da traf sich unsere Sektion am Sonntag, den 22. Januar 2023 zum alljährlichen Jahresauftakttreffen im Rappenhof Weinsberg.

Eine Winterausrüstung war zur Anreise beiläufige nicht notwendig, dennoch blieben unsere Schätzchen wohlbehütet in der heimischen Garage und wurden nicht ihrem kuscheligen Auto-pyjama entrissen.

Aber, ganz gleich ob mit RR/B oder Alltagsfahrzeug, auf die schwäbische Pünktlichkeit ist immer verlass, Punkt 12.30 Uhr oder wenig später waren die meisten Teilnehmer schon vor Ort.

Besuch hatten wir von Herrn Bernhard Wehrle vom elsässischem Bugatti Club, dessen Sammlung auch zwei Bentley und einen Rolls-Royce umfasst.

Vielen Dank an alle, speziell auch an die Teilnehmer, die den zum Teil sehr weiten Weg auf sich genommen haben, um mit uns einen schönen Nachmittag zu verbringen.

Bis zum nächsten Mal
Oliver O`Keefe



Stefan Reißig, Helmut Eichhorn, Klaus Wissler, Wolfgang Lachermund, Jochen Hezel, Bernhard Wehrle und Holger Giebeler (v.l.)



Klaus Wissler, Wolfgang Lachermund, Jochen Hezel, Bernhard Wehrle, Holger Giebler, Stefan Reißig und Helmut Eichhorn (v.l.)



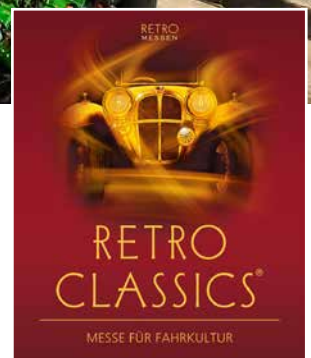
Angelica und Michael Ebinger, Josiane Giebler, Margot Schneider, Petra Eichhorn, Elsbeth Voskamp und Renate Engels (v.l.)



Susanne Gassmann, Guido Mehl, Hansjörg Döringer, Olaf Engels, Wolfram Schmid, Petra Döringer (v.l.)



Endlich wieder RETRO CLASSICS Stuttgart!



Text und Fotos: Dr. H. Martin Illner

Oldtimer-Messe in Stuttgart – Ende Februar 2020 gerade noch vor dem Lockdown realisiert – 2021 abgesagt – 2022 verschoben auf April. Nach drei Jahren wieder fast „normal“ im Februar. Deshalb ergriffen wir – bald schon traditionell – die Gelegenheit für einen Messebesuch und ein Mittagsmeeting bei unserem Gastgeber Karl Muth.

Aber so ganz normal war's dann doch nicht. Die Münchner Delegation war zum Eröffnungstag gekommen. Denn erfahrungsgemäß ist's an dem Start-Donnerstag nicht so voll wie am Wochenende. In der Eingangshalle schien, so kurz vor Toröffnung um 11:00 Uhr die Oldtimerwelt in Ordnung zu sein. Aber ganz so war's dann doch nicht.

Im Außenbereich standen wesentlich weniger private Verkaufsfahrzeuge und die Hallenbelegung

war auch reduzierter. Gerade bei den Teileanbietern und den Accessoires war das Angebot deutlich reduzierter als „vor Corona“. Insgesamt waren weniger Standflächen belegt. Zwar war der Rückgang nicht so drastisch wie bei der RETRO CLASSICS BAVARIA im Dezember 2022 in Nürnberg. Doch man hatte durchaus das Gefühl, dass weniger Messebesucher da waren. Das dokumentieren auch die wenig frequentierten Biergartenbänke. Im Nachhinein wurden diese Eindrücke teilweise in den Berichten der einschlägigen Auto-/Oldtimerzeitschriften

indirekt bestätigt: Da wurden dann auch mal nicht die Besucherzahlen genannt. Vielmehr las man eindrucksvolle fünfstellige Quadratmeterzahlen der genutzten Ausstellungsflächen.

Und so ganz war Corona noch immer nicht vorbei: Immer wieder sah man grauhaarige Herren deutlich fortgeschrittenen Alters, die sicherheitshalber doch noch mit Maske unterwegs waren.

Nichtsdestotrotz traf sich ein kleiner harter Kern der Mitglieder aus der Münchener Ecke mit einigen anderen Enthusiasten am 23. Februar 2023 auf der Messe neben ClassicBid im Gastronomie-Bereich unseres Clubfreundes Karl Muth.

Wie schön, dass es traditionell wiederkehrende Ereignisse gibt: Nach einem erfrischend perlenden Begrüßungsaperitif wurden wir wieder zu rheinhessischen Weinen eingeladen und hatten die Wahl zwischen verschiedenen Pastavarianten. Es gab auch wieder den schon in den Vorjahren gelobten Cabernet-Sauvignon vom Weingut Laubenstein sowie einen erfrischenden Weißen von dort. Wohl gesättigt mit den geschmackigen Pasta haben einige Clubfreunde, angetan von den Rebsäften, spontan für Zuhause den einen oder anderen Karton geordert.

Selbstverständlich durfte sich die Runde nicht auflösen bevor der Chairman den klassischen Toast „To the Club“ ausgesprochen und ich alle Clubfreunde mit höflichem Nachdruck zum Anwesenheitsnachweis im grünen Gästebuch der Area Süd gebeten hatte. Da Karl erst am nächsten Tag auf die Messe kam, konnten wir unseren herzlichen Dank nur bei seinen Mitarbeitern und dem Ehepaar Laubenstein hinterlassen bzw. nach Rückkehr von der Messe per E-Mail zusenden.

Wie immer löste sich unsere Wein- und Pasta-Runde allmählich wieder auf und es wurden unterschiedliche Bereiche der Messe angesteuert – entweder die ClassicBid Auktionsfahrzeuge, die am Samstag versteigert werden sollten oder die Halle mit dem leider recht reduzierten Teilemarkt oder die mit den Privatanbietern oder ...

Schließlich traf sich die „Münchner-Runde“ am frühen Abend am Ausgang wieder. Dort wurde dann noch ein Maserati SUV – Levante Trofeo – begutachtet/diskutiert. Dabei erlebte ich mal wieder



Enthusiasten sitzen nie schweigend am Tisch – Themen: Autos, Pasta, Laubenstein-Weine – oder last-but-not-least – Erlebnisse aus der „Corona-Zeit“ in der man sich so selten gesehen hatte.

einen Klassiker hinsichtlich meines konkreten Anliegens. Ich fragte: „Ich suche eine Alternative zu Porsche Cayenne und Audi Q7, um damit meinen Ifor-Williams ziehen zu können.“ Letztere Firmenbezeichnung stieß erst einmal auf völliges Unverständnis. Zur Erläuterung: Unser Ifor ist ein hochwertiger Trailer von der Insel und mit dem sind wir mit unseren beiden Pferden unterwegs. Dann kam – von einem befragten Kollegen – die Info: Für den Levante gibt’s eine Hängerkupplung und mit seiner Leistung und dem Kamerasystem ist er bestens als Zugfahrzeug geeignet. OK! Gute Antwort – nächste Frage: „Und wie viel darf ich damit ziehen?“ – Schweigen, einen Kollegen fragen, noch einen Kollegen fragen – kein Ergebnis. Und dann die erlösende Idee eines Mitarbeiters: „Das kann man auf der Homepage von Maserati nachschauen!“

Mit der S-Bahn ging’s dann wieder zurück zum Stuttgarter Hauptbahnhof bzw. zur Baustelle von Stuttgart 21. Gespannt dürfen wir sein, wann wir dort wieder einigermaßen Normalität und keine weiten Wege rund um die Baustelleneinrichtungen haben werden. Und vielleicht erleben wir es ja auch noch, dass neben der Messe die geplante ICE-Haltestelle realisiert wird.

RREC-Treffen am 26.3.2023 in Essen

Villa Hügel

Text: Jochen Scharf und Karl F. Kirchhoff

Fotos: Rudolf Bergsch

Das war eine kurze Nacht – Zeitumstellung, und eine Stunde gestohlen. Aber das hält RREC-Enthusiasten nicht ab! Auch das Wetter hat alles versucht mich im Bett zu halten – aber Rudi Bergsch hat zum Treffen an die Villa Hügel eingeladen, also raus aus den Federn, den Schlaf aus den Augen gewischt und rein ins Auto; oh jeh leider nicht unser Rolls sondern unser Alltagsauto. Wie das so ist, unsere DIVA machte mal wieder ihrem Namen alle Ehre und schaffte es nicht rechtzeitig aus der Werkstatt.



Also ging es rechtzeitig los Richtung Essen. An der Abfahrt Essen-Bredeney ging es dann in Richtung Villa Hügel. An der Einfahrt wurde die Schranke geöffnet und die herrschaftliche Anfahrt durch den Park zum Parkplatz vor der Villa Hügel wurde freigegeben. Etliche Fahrzeuge und 40 Enthusiasten hatten sich trotz des Wetters dort eingefunden. Unser Gastgeber Rudi begrüßte die so nach und nach eintreffenden Teilnehmer. Schirme waren das gefragteste Accessoire, abgesehen von dem herrlichen Fingerfood-Kofferraum-Bufferet in Rudis Wagen, das Luise wieder perfekt vorbereitet hatte.



Nach den ersten Gesprächen und der leckeren Stärkung, wurden wir auch schon von den Führern erwartet, die uns sehr sachkundig durch die Villa Hügel führen sollten. Aufgeteilt in zwei Gruppen ging es dann zur Führung durch die Villa Hügel.

Von 1870 – 1873 hat der Großindustrielle Krupp im Essener Süden ein Einfamilienhaus (so steht es im Grundbuch der Stadt Essen) auf 280.000 qm gebaut. Die Wohn- und Nutzfläche beträgt 8100 qm und verteilt sich auf 269 Räume. Die beiden übereinanderliegenden Hallen dienten in erster Linie Repräsentationszwecken. Zu Beginn waren die Räume ziemlich nüchtern (im Industriedesign) eingerichtet.

Im Laufe der Zeit besuchten viele Politiker, Staatsmänner, Kaiser und Könige die Familie Krupp. In



einer der Hallen befinden sich belgische seidene Wandteppiche, die eigentlich für Kaiserin Sissi von Österreich angefertigt wurden.





Mit den verschiedenen Generationen wurde das Innere des Hauses den neuen Bedürfnissen angepasst. So wurden sämtliche Wände Holzvertäfelt und eine funktionierende Heizung eingebaut. Zeitweise wurden bis zu 650 Hausangestellte gezählt, die sich um Haus und Park kümmerten.

Nach dem Tod von Alfred Krupp übernahm sein Sohn Friedrich Alfred die Firmenleitung und nach seinem Tod dessen Frau Margarethe, die sich sehr sozial engagierte (davon später mehr). Aus dieser Ehe gingen zwei Mädchen hervor. Die ältere Bertha heiratet Gustav von Bohlen und Halbach, zum Leidwesen ihres Vaters, der der Aristokratie skeptisch gegenüberstand, weshalb er die Erhebung in den Adelsstand auch ablehnte. Nur war nach dem damalig geltenden Namensrecht der Name Krupp verschwunden. Doch Kaiser Wilhelm der II. erließ

einen kaiserlichen Erlass wobei Gustav und Berta vor den Familiennamen „Krupp“ setzen durften. Der Kaiser bemerkte bei einem Besuch, dass die Bäder in der Villa Hügel wesentlich größer und luxuriöser als in seinem Stadtschloss in Berlin wären.

Um in der damaligen Zeit den Besuchern und Gästen die Anreise zu erleichtern, wurde extra ein Eisenbahnhaltepunkt unterhalb der Villa und oberhalb des Baldeneysee`s gebaut. Dieser Bahnhof „Hügel“ wird auch heute noch von der S6 von Düsseldorf nach Essen genutzt.

Nach dem Krieg wurde die Villa Hügel von den Briten konfisziert. Die Familie wohnte da schon nicht mehr in der Villa Hügel. Es wurde eine neue Zugangsstraße und Villa auf dem Gelände gebaut – Platz genug gab es ja. Die Villa Hügel und das Vermögen wurden 1952 an die Familie zurückgegeben. Alfred Krupp von Bohlen und Halbach verfügte, dass nach seinem Tod das Unternehmen in eine soziale Stiftung übergehen sollte. Bei der Umwandlung half ihm sein langer Vertrauter und Generalbevollmächtigter Berthold Beitz. Er überzeugte auch den einzigen Sohn Arndt auf sein Erbe gegen eine Apanage von 2 Mio. D-Mark jährlich zu verzichten. Leiter der Stiftung wurde bis zu seinem Tod 2013 mit 99 Jahren Berthold Beitz. Er leitete die Geschäfte von der neuen Villa aus, die oberhalb der Villa Hügel gebaut wurde. Er verfügte, dass das alte Arbeitszimmer des letzten Krupp so bleiben sollte wie es war. Der letzte Krupp verstarb 1967.

Auch nach dem Zusammenschluss mit Thyssen hält die Stiftung noch 25% der Aktienanteile. Übrigens verfügte der letzte Krupp, dass kein Familienangehöriger derer von Bohlen und Halbach dem Stiftungsrat angehören dürfe. Klagen der Familie wurden durch die Gerichte abgewiesen.

So, nun aber erst mal genug Geschichte, Fakten und Informationen. Eine Stärkung musste her. Vom Parkplatz ging es in einer kurzen Ausfahrt durch den Park und Essen in Richtung Margarethen-Höhe. Hier wurden wir auf der geschichtsträchtigen Margarethenhöhe schon im Restaurant Hülsmannshof erwartet. Der Hülsmannshof blickt auf eine Jahrhundert währende Tradition zurück und wurde 1998 komplett durch die Mararethe Krupp Stiftung renoviert. 1344 wurde der Hülsmannshof erstmals erwähnt. Also befanden wir uns an historischer Stätte. Ein separater Raum war für uns reserviert, und ein sehr aufmerksamer Service verwöhnte uns.



Nach den ersten Tischgesprächen wurde auch schon das ausgiebige Buffet aufgebaut und eröffnet – und endlich nach so viel Information konnten wir uns an den Köstlichkeiten stärken.

Denn es sollte bald der zweite Teil des Tages mit Führungen durch die Margarethenhöhe beginnen. Schon Mitte des 19. Jahrhunderts stellte Alfried Krupp ein Wohlfahrtsprogramm für seine Mitarbeiter vor. Er installierte Konsum-Läden, in denen nur Kruppianer einkaufen konnten.

Zudem wurden die „Kruppschen Krankenanstalten“ für seine Mitarbeiter errichtet.

Anfang des 20. Jahrhunderts begann der Bau der Margarethenhöhe; Margarethe Krupp gründete hierfür die Stiftung gleichen Namens. Die Bauarbeiten begannen 1909 und endeten 1938. Sie galt als Paradebeispiel einer modernen Siedlung. Der Architekt und Stadtplaner war Georg Metzendorf, der sich hier als junger Architekt „austoben“ und vieles ausprobieren durfte.

Als erstes wurden Einfamilienhäuser mit Gärten zur Eigenversorgung gebaut. Immer gab es drei Räume. In der Wohnstube gab es einen Ofen, der die Räume beheizte. Außerdem gab es ein Bad mit einer Badewanne – absoluter Luxus in diesen Zeiten. Die Mieter konnten auch Möbel erwerben, die der Architekt entworfen hatte. Die Margarethenhöhe stand zu 50% auch nicht Kruppianern zur Verfügung. Der Bauabschnitt nach dem 1. Weltkrieg gestaltete sich etwas nüchterner. Auf äußerlichen Zierrat wurde verzichtet. Walter Gropius (Bauhaus) äußerte sich bei einem



Besuch sinngemäß – wenn die Giebelhäuser nicht wären, sondern Flachhäuser wäre alles perfekt! Es wurden auch Gemeinschaftseinrichtungen errichtet und verschiedene Plätze.

Im 2. Weltkrieg wurden große Teile der Siedlung zerstört, aber im gleichen Stil wieder aufgebaut. Lediglich bei den Einfamilienhäusern wurde eine Etage hinzugefügt.

Die beiden Krankenhäuser und die Gebäude der Margarethenhöhe sind im Besitz der Alfried Krupp von Bohlen und Halbach Stiftung.

Nach den interessanten Führungen ging es zurück zum gastlichen Hülsmannshof, wo wir noch Reste des Buffets und Desserts oder Kaffee und Kuchen zu uns nahmen. Hier ging es auch weiter mit den „Benzingesprächen“.

Gegen 17 Uhr war dann dieser sehr gelungene und an Informationen reicher Tag beendet, und der Heimweg wurde angetreten.

Vielen Dank an Rudi und Luise Bergsch für die Organisation dieses tollen Treffens.



Der Niedergang von 73WJ; ein Phantom II Transformations-
cabriolet von Erdmann & Rossi aus Berlin

Ein Phantom der Weltwirtschaftskrise

Text: Joschka Röben

Frühgeschichte – Das Auto

73WJ hat von Anbeginn eine bewegte Geschichte und zugleich ein schlechtes Timing hinter sich: Das Chassis wurde von Hans Detlof von Winterfeldt, damals von 1927 bis 1931 Generalrepräsentant für Rolls-Royce in Deutschland, bestellt. Geliefert wurde das Chassis nach Berlin am 7.10.1929, gerade einmal

zwei Wochen vor dem New Yorker Börsencrash, welcher ja bekanntlich retrospectiv als Auslöser der Weltwirtschaftskrise angesehen wird. Die von diesem Börsensturz ausgehenden Verwerfungen zeigten sich lokal und zeitlich unterschiedlich und dauerten bis 1932 an. Erst in den USA schaffte der „New Deal“ von Roosevelt 1933 die Wende, in Deutschland war es nach der Bankenkrise ein Jahr vorher der „Papen-Plan“ von Ende 1932.



1931: 73WJ vor dem schwedischen National-
museum (Quelle: Rolls-Royce Ltd.)

Wer bestellt also in dieser Zeit ein Luxusautomobil, welches mal eben das doppelte (!) eines konkurrierenden Maybach-Zwölfzylinders gekostet hat? – Kaum einer und daher wurden auch nur fünf Phantom II von deutschen Karosseriebauern eingekleidet. Vier von Erdmann & Rossi und einer von Alexis Kellner – beides Karosseriebauer aus Berlin. Versehen wurde 73WJ mit ein Transformationscabriolet-Aufbau von Erdmann & Rossi, burgunderroten Felgen, Dach und Innenraum sowie einer flacheren 20-HP Kühlerfigur und Scheinwerfern von Carl Zeiss aus Jena.

DER WAGEN
FÜR DEN
VERWÖHNTE KENNER

ROLLS-ROYCE

HANS DETLOF VON WINTERFELDT
GENERALREPRÄSENTANT FÜR DEUTSCHLAND
BERLIN NW, PARISER PLATZ 3 TEL. ZENTRUM (44) 348



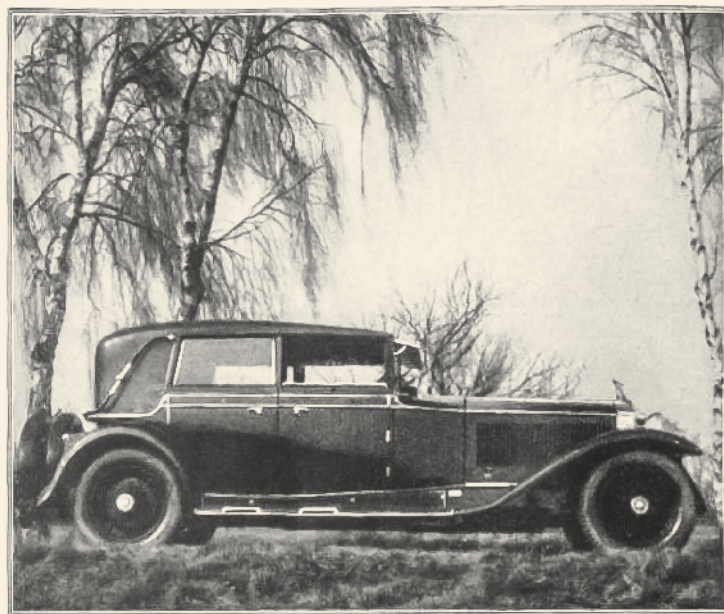
Eine der seltenen deutschen Werbeanzeigen für Rolls-Royce („Sport im Bild“, Ausgabe 7 von 1930)

So karosseriert wurde der Wagen am 27.2.1930 an Hans Detlof von Winterfeldt ausgeliefert. Dennoch kann er nicht als der erste „richtige“ Eigentümer betrachtet werden, denn ein Verkauf wurde seitens Rolls-Royce noch nicht vermerkt. Aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Situation wurde der Wagen Mitte 1931 wieder von Rolls-Royce übernommen. Ihr Ingenieur E.A. Robinson sowie der Testfahrer Percy Northey brachen auf zu einer Fahrt nach Schweden (siehe Titelfoto). Daher findet sich auch in den Werksunterlagen die Notiz als „German Trials Car“. Der jährlich bis in die 1950er Jahre stattfindende Besuch in Schweden seitens E.A. Robinson konnte von Anders Rohdin bestätigt werden. Nach der Rückkehr aus Schweden wurde am 1.10.1931 ein Verkauf vermerkt. Die Provision ging hier jedoch nicht mehr an Herrn von Winterfeldt, denn dieser hatte mittlerweile aufgrund der wirtschaftlichen Verwerfungen seine Arbeit für Rolls-Royce eingestellt, und sich anderen Aufgaben zugewendet.

Übernommen wurde diese Tätigkeit von dem schon erwähnten E.A. Robinson, welcher dann, zusammen mit Erdmann & Rossi, auch in den RR-Werbebrochüren für den Phantom II als Repräsentant und „Engineer in attendance“ genannt wurde.

Der Erstbesitzer

Als Käufer wurde der zu dieser Zeit in Deutschland lebende Amerikaner Gifford A. Cochran Jr. (1906 – 1978) gefunden. Dieser entstammte einer wohlhabenden Familie und hatte damals in München studiert, zeitweise in der Film- und Theaterbranche gearbeitet und sich durch zeitgenössische Zeitungsberichte nachweislich in Berlin aufgehalten. Ende 1931 hat Cochran Jr. den Wagen mit in die USA genommen und ihn bis mindestens 1934 dort bewegt. Ab diesem Jahr ist ein „L. Coldsborough“ mit einer Adresse in der Fifth Avenue vermerkt, die heute mit zum Mount Sinai Krankenhaus gehörenden Gebäuden überbaut ist. Ab 1939 ist in den Werksunterlagen ein „Mr. H.A. Fortington“ aus England vermerkt, an dessen Adresse Carlton House Terrace sich heute eine Niederlassung der British Academy befindet. Wie bei vielen anderen Fahrzeugen verliert sich mit Beginn des Zweiten Weltkrieges die Spur dieses Fahrzeuges. Was in den 40er und 50er Jahren mit 73WJ passiert ist, ist noch unbekannt und Gegenstand aktueller Forschung.



Photo; v. Bucovich

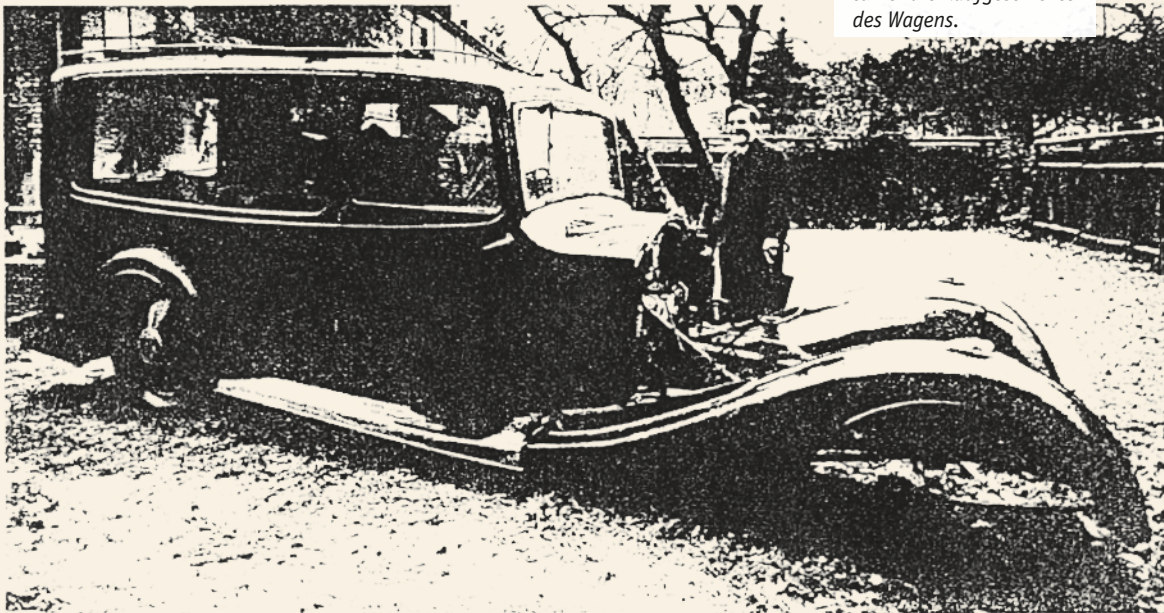
Das erste Rolls-Royce Modell Phantom II. Karosserie von Erdmann & Rossi

Abbildung von 73WJ in der „Sport im Bild“, Ausgabe 7 von 1930



En Rolls-Royce som samlesæt

Ein Artikel aus der Zeitung „Søndags B.T.“, erschienen im November 1969. Hier beschreibt der damalige und auf dem Foto abgebildete Eigentümer die Kaufgeschichte des Wagens.



Det er ikke fordi den gamle Rolls-Royce pynter i Karl Moes' forhave — naboerne synes det vist heller ikke. (Foto: Per Pejstrup).

Nachkriegsgeschichte – Auftauchen in Dänemark

Hier teilt der Wagen nun das Schicksal vieler anderer Fahrzeuge aus dieser Zeit. Mit Beginn des zweiten Weltkrieges tauchen sie ab und erst einige

Jahrzehnte später wieder irgendwo auf. Im Falle von 73WJ passiert dies in den späten 60er Jahren in Dänemark. Hier hat der Wagen schon nicht mehr die originale Karosserie, sondern hatte schon eine zweite Karriere als Leichenwagen hinter sich. Angekauft wurde er als Schlachter für 87GY von Herrn K.M. Moers aus Charlottenlund in Dänemark.



Zustand von 73WJ im Jahr 1985, abgebildet im RREC Bulletin B152. Hier mit Lucas statt Zeiss-Scheinwerfern.

Lange hat Herr Moers den Wagen nicht gehabt. Nach diversen Eigentümerwechseln ging das Fahrzeug Mitte der 80er Jahre schließlich an Niels Petersen aus Fredericia über. Dieser wollte ihn restaurieren, ist aber nie dazu gekommen. Es ist anzunehmen, dass der Wagen nun das Schicksal viele Projekte teilte und Jahrzehnte vor sich hinschlummerte.

Zustand und Verbleib heute

Irgendwann scheint der Zeitpunkt gekommen gewesen zu sein, an dem Chassis und Motor getrennt worden sind. Während das Fahrgestell mit Mr. Paris in England einen neuen Eigentümer fand (und dieser hier angeblich einen Spitfire Motor einbauen wollte!), verblieb der Motor in Dänemark. Mit gerissenem Zylinderkopf und einem Loch im Zylindergehäuse wird er wohl nie wieder einen Phantom II antreiben!



Die letzten Überbleibsel des einst stolzen Phantom II: Der amateurhaft auseinandergebaute Motor LU45.

Steckbrief

Karosserie	4-türiges Transformationscabriolet (Enclosed-drive Cabriolet)
Kommissionsnummer	Unbekannt
Karosseriebauer	Erdmann & Rossi
Motornummer	Erst MT65, dann LU45 vor Auslieferung an den ersten Eigentümer
Lenksäule	E
Farbe/Interieur	Schwarz, mit Burgundrotem Dach, Felgen sowie Interieur
Preis	1650 GBP (Chassis, Rechnung an ersten Eigentümer)
Chassis Off-Test	7.10.1929
Verkaufsdatum	1.10.1931 (Date of Sale – Counted)
Ausstellungen	-
Erster Eigentümer	Gifford Alexander Cochran Jr. (1932 – Erst DE, dann USA)
Verbleib	L. Coldsborough Esq (1934, USA) Mr. H.A. Fortington (1939, England) <i>Unbekannt bis 1968</i> K.M. Moers (1968, Dänemark) Henning Thomson (1970, Dänemark) Niels Petersen (1985 bis in den frühen 2000er)
Derzeitiger Eigentümer	Für das Chassis: M. Paris, Epsom Road, West Horsley, Surrey (seit den frühen 2000er) Für den Motor: Fa. Poul & Gunnar Falk
Besonderheiten	- German Trials Car - Flachere 20-HP Kühlerfigur vom kleineren Rolls-Royce Schwestermodell - Scheinwerfer von Fa. Carl Zeiss aus Jena - Fotografiert vom damals berühmten Fotografen Mario von Bucovich
Anmerkungen	-
Weitere Quellen	Über das Fahrzeug: - RR-Bulletin, Juni 1931 - RREC Scandinavian Section 1/2018 - RREC Bulletin Nr. 51, 63 und 152 - Sport im Bild Nr. 7 und Nr. 8 von 1930 Über Gifford A. Cochran jr.: - Dynastic America and Those Who Own It – Henry H. Klein (1921 im Eigenverlag) - Eleanor Blau – Gifford A. Cochran; Co-Produced Movie of 'Emperor Jones', New York Times, 4.1.1978 - „New Yorks Kinosensation“, Neuen Wiener Journal, 15.10.1932

Vielen Dank an Hans Jørgen Enemark (RREC Dänemark) für die Bereitstellung von Nachkriegsinformationen zu diesem Fahrzeug!

Bentley Edition 12

Goodbye W12

Text: Ralf Bernert
Fotos: Bentley Motors





Alles hat seine Zeit und das Dutzend Zylinder unter der Haube verabschiedet sich nun langsam aber sicher. Den würdevollen und sicher auch lukrativen Abschied des W12 feiert man in Crewe mit einer Sonderserie. Limitiert und irgendwie erwartbar.





Es werden weniger. Ferrari setzt einen V12 in seinem 812 ein, Aston Martin`s DBS wird mit einem 770 PS V12 ausgestattet, die kleine Manufaktur Pagani in Italien setzt den AMG-V12 in seinen Supersportler Utopia ein und dann ist da natürlich Rolls-Royce mit seiner kompletten Flotte. Ein paar 12-Zylinder werden also noch gebraucht. Aber für den W12, der nicht nur in Modellen aus Crewe Eingebaut wurde, ist Schichtende.

Was uns Crewe zum Abschied präsentiert, ist wenig überraschend. Die Serie Edition 12 ist limitiert. Jedes Modell aus Crewe wird exakt 120 mal gebaut. Also insgesamt werden noch 480 W12-Aggregate gefertigt.

Und jetzt schreiben wir noch auf, was Bentley sich so alles hat einfallen lassen, damit die Kundschaft den Sonderpreis, den wir noch nicht kennen, auch überweisen will:



- Embleme und Stickereien mit Edition-12-Motiv
- eine nummerierte Motorplakette sowie farblich abgestufte, kontrastierende Steppnähte
- die Instrumententafel im Grand-Black-Design ist mit der eingravierten Zündfolge des Motors und eingelassenen Edition-12-Emblemen gestaltet
- eine Leistung von 659 PS bei 5.000–6.000 Umdrehungen pro Minute
- silberfarbene Bremsstäbel
- die Modelle Continental GT und Convertible tragen am vorderen Kotflügel ein Speed-Edition-12-Emblem
- bei Bentayga und Flying Spur befindet sich das Emblem zusammen mit dem bisherigen Speed-Emblem im hinteren Viertel des Fahrzeugs
- Edition 12 Plakette auf der Motorabdeckung
- glänzende Zierleisten der Blackline Specification, schwarz lackierte 22-Zoll-Speed-Räder aus Leichtmetall und selbstausrichtende Radembleme
- Lackfarbe Opalite optional: helles Graugrün mit einem dezenten Kupferschimmer
- Beluga Black kann sowohl als einziger Farbton für die Lederpolsterung ausgewählt oder mit Brunel Blue, Cricketball Red, Linen oder Orange kombiniert werden. Das Furnier ist stets in Grand Black-Hochglanzoptik gehalten
- Sitze mit silberfarbenen Mulliner-Kedern und gesticktem Edition-12-Schriftzug
- Lüftungsdüsen an der Oberseite mit der aus Massivmaterial gefrästen Zahl „12“
- auf dem im Farbton Grand Black gestalteten Furnier im Bereich des Beifahrersitzes die eingravierte Zündfolge des W12-Motors, ergänzt durch das im Furnier eingelassene Emblem der Speed Edition 12
- als Tüpfelchen auf dem i erhalten die Kunden ein exaktes Modell des Bentley W12-Motorblocks im Maßstab 1:15, das als Hommage an die Motorlegende auf dem Schreibtisch, in einer Vitrine oder auf einem Regal eine gute Figur macht

So, wer jetzt zugreifen will, sollte ganz fix seinen Dealer kontaktieren. Bentley hat uns leider nicht erzählt, wieviele Modelle der Edition für Deutschland vorgesehen sind und ab wann geliefert wird.



Rolls-Royce 20 H.P., Baujahr 1905, #26357, Tourer von Morgan und

Rolls-Royce 20 H.P., Baujahr 1906, #40523, Tourer von Barker

Text: Klaus-Josef Roßfeldt

Fotos: Roßfeldt-Archiv

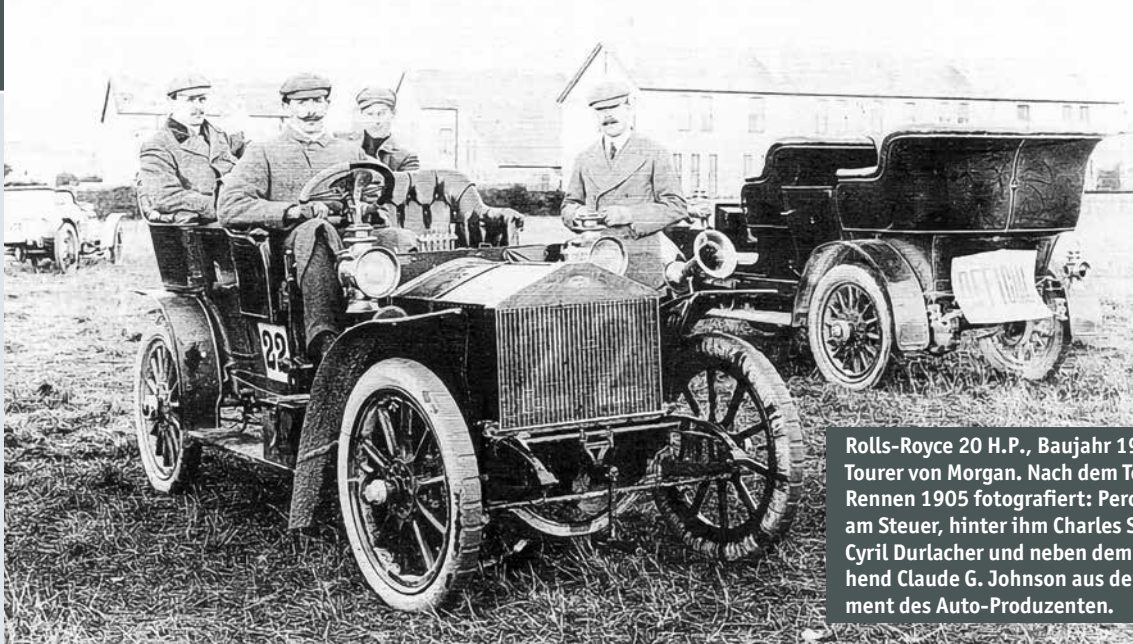
Knapp mehr als 100 Jahre sind vergangen, seit 1922 ein ‚kleiner Rolls-Royce‘ mit lediglich 3 Litern Hubraum als Ergänzung zum Rolls-Royce Silver Ghost – dessen Motor 7,4 Liter Hubraum aufwies – mit der Modellbezeichnung Rolls-Royce 20 H.P. eingeführt worden ist. Der ‚Twenty‘ erfreute sich schnell eines sehr guten Rufes und bildete die Basis für die Modellfolge der ‚Baby Rolls-Royce‘, die als 20/25 H.P. und dann als 25/30 H.P. sowie als Wraith bis zum Ausbruch des II. Weltkrieges produziert worden sind. Es sollte indessen nicht völlig außer Acht gelassen werden, dass es bereits viele Jahre früher ein Modell mit der Bezeichnung Rolls-Royce 20 H.P. in der Modellpalette des englischen Herstellers gegeben hatte. Auch das war ein Erfolgsmodell gewesen.

Es handelte sich um eine der frühen Schöpfungen von Frederick Henry Royce, der beim 20 H.P. auf einen 4-Zylinder-Reihenmotor als Antriebsquelle gesetzt hatte. Seine Leistungsfähigkeit stellte das Automobil unter Beweis, indem

beim Tourist Trophy Rennen auf der Isle of Man im Jahr 1905 von Percy Northey am Steuer des Wagens mit Chassis-Nummer #26357 der zweite Platz errungen wurde.

Rolls-Royce 20 H.P., Baujahr 1905, #26357, Tourer von Morgan. Percy W. Northey als Fahrer erzielte mit Cyril Durlacher als ‚mitfahrendem Mechaniker‘ den 2. Platz beim Tourist Trophy Rennen auf der Isle of Man 1905.

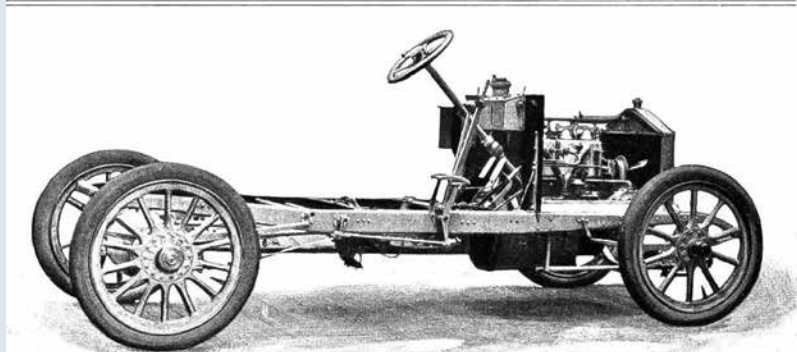




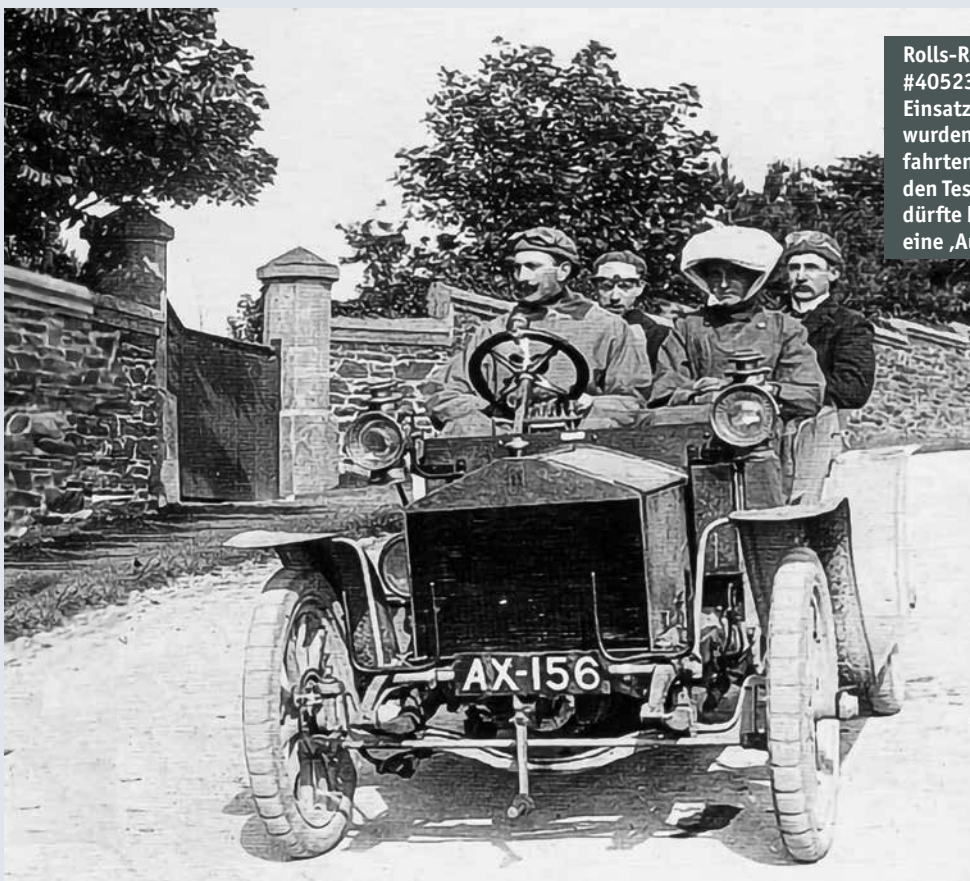
Rolls-Royce 20 H.P., Baujahr 1905, #26357, Tourer von Morgan. Nach dem Tourist Trophy Rennen 1905 fotografiert: Percy W. Northey am Steuer, hinter ihm Charles S. Rolls sowie Cyril Durlacher und neben dem Wagen stehend Claude G. Johnson aus dem Management des Auto-Produzenten.

Das Werk hatte zwei Fahrzeuge dieses Modells gemeldet. Den weiteren 20 H.P. mit Chassis-Nummer #26358 steuerte Charles S. Rolls, der indessen früh im Rennverlauf zur Aufgabe gezwungen war. Immerhin hatte Percy Northey mit dem 2. Platz einen sehr achtbaren Erfolg erzielt.

Im folgenden Jahr 1906 engagierte Rolls-Royce sich erneut beim Tourist Trophy Rennen auf der Isle of Man. Man vertraute erneut auf die routinierten Piloten Percy Northey und Charles S. Rolls. Umsichtig hatten die beiden bereits vor dem Rennen eingehende Testfahrten auf dem Kurs über die Isle of Man absolviert.



Rolls-Royce 20 H.P., Baujahr 1905, #26358. Der Wettbewerb hatte international Beachtung gefunden. In eine deutschsprachige Zeitung fand ein Bild Eingang, das – noch in Chassis-Form – den zweiten 20 H.P. zeigte, der im Rennen von Charles S. Rolls gefahren worden war.



Rolls-Royce 20 H.P., Baujahr 1906, #40523, Tourer von Barker. Vor dem Einsatz bei der Tourist Trophy 1906 wurden die Wagen bereits bei Testfahrten auf der Isle of Man eingehenden Tests unterzogen. Percy Northey dürfte bei dieser Gelegenheit wohl eine ‚Auszeit‘ genossen haben?

Rolls-Royce 20 H.P., Baujahr 1906, #40523, Tourer von Barker. Die Entscheidung zur Umrüstung auf Drahtspeichenräder scheint erst in letzter Minute erfolgt zu sein, denn auf diesem Bild von Northey mit #40523 finden sich vor dem Wettbewerb noch Holzspeichenräder und eine Cromwell-Windschutzscheibe montiert.



Dabei gewonnene Erkenntnisse führten umgehend zu Up-Dates bei den für das Rennen vorgesehenen Automobilen. Einige Beispiele: Die Holzspeichenräder wurden durch Drahtspeichenräder ersetzt, weil die leichter und stabiler waren. Die Motorhauben erhielten Lüftungsschlitze zwecks zügiger Wärmeableitung. Henry Royce erzielte eine Leistungssteigerung durch höhere Verdichtung dank veränderter Kolben. Es war ein Triumph für den erst zwei Jahre zuvor gegründeten Automobil-Produzenten, dass Charles S. Rolls, mit #26350B den Sieg errang. Als sein ‚riding mechanic‘ hatte Eric Platford fungiert. Diesmal traf das Pech den Fahrer Percy Northey, dem #40523 anvertraut war. Er hatte eine Brückeneinfassung gerammt und konnte von Glück reden, seinen Wagen noch auf eigener Achse ins Ziel zu fahren. Zu einer Anekdote in den Annalen von Rolls-Royce wurde das Telegramm, welches von

Northey an Henry Royce aufgegeben worden ist: „Spring broken, heart broken.“

Entgegen landläufiger Meinung gehörte Percy Northey zu dieser Zeit nicht zum Mitarbeiterstab von Rolls-Royce. Er war gelistet als ‚Amateur‘. Er hatte zu den Gründungsmitgliedern des Automobile Club of Great Britain and Ireland gehört ebenso wie Charles S. Rolls. Als Sekretär dieser Vereinigung, aus dem in der Folge der Royal Automobile Club entstanden ist, war Claude Goodman Johnson tätig gewesen; vor seinem Wechsel in den Stab des Autohandels von C.S. Rolls in London und dann in das Management von Rolls-Royce in Manchester. Es gibt valide Gründe für die Annahme, dass Northey seit dieser Zeit zum Kreis der vertrauten Bekannten von Rolls wie auch Goodman zu zählen war und sich so die Verbindung zu Rolls-Royce ergeben hatte.



Rolls-Royce 20 H.P., Baujahr 1906, #40523, Tourer von Barker. In der Tourist Trophy 1906 nicht in der Wertung wegen Überschreitung des Zeitlimits weil im Rennen beschädigt bei einem Unfall.

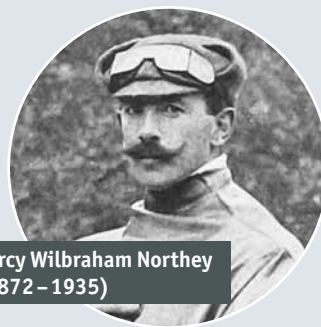
Rolls-Royce Silver Ghost, Baujahr 1913, #6CA, Limousine von Barker. Während der Kriegszeit war Percy Northey als Beförderungsmittel ein Rolls-Royce Silver Ghost zugeteilt OHMS (= On His Majesty's Service).



THE ROYAL AIRCRAFT FACTORY OFFICES.
(The car is Mr. Percy Northey's Rolls-Royce)

1913 R-R Silver Ghost, #6CA., Limousine by Barker, Olympia Trials Car; used by P. Northey „On His Majesty's Service“ on war-time duty during World War I

Aus heutiger Sicht ist P. W. Northey (1872–1935) zu würdigen als eine der profilierten Persönlichkeiten bei Rolls-Royce. Von vornherein brachte der Elektro-Ingenieur exquisite Kenntnisse mit. Unter anderem hielt er eine Reihe von Patenten für Elektrofahrzeuge und sogar für eine frühe Variante eines Automobils mit 'Hybrid-Antrieb'.



Percy Wilbraham Northey
(1872–1935)

In den Jahren 1905 und 1906 war er, wie zuvor dargelegt, der zweite Fahrer – neben Charles S. Rolls – für die bei den Tourist-Trophy Rennen eingesetzten Rolls-Royce 20 H.P. Erst 1907 erfolgte eine vertragliche Bindung (andere Quellen besagen, erst 1909) an den englischen Auto-Hersteller. Seine Leistungen im I. Weltkrieg können nicht anders als 'herausragend' genannt werden. Er war zunächst stark engagiert hinsichtlich Flugzeugmotoren und bis zum Jahr 1918 hatte er es als Captain/Oberst zum Leiter der Tank Division des Kriegsministeriums gebracht. Folglich gehört Northey zu den Pionieren hinsichtlich Fertigung und Einsatz von Panzern.

Ab 1920 war Northey bei Rolls-Royce mit der Leitung der Test-Abteilung betraut – und nutzte nahezu alle Touren auf dem Kontinent für Kontakte mit Vertragshändlern und deren Mechanikern sowie für Kundenpflege. 'Windfall Profit' war, dass ihm damit der Schmuggel von Kamera- und Filmausrüstung sowie von Radio-Equipment relativ leicht fiel; wobei

er derlei nur für die Deckung des eigenen Bedarfs, nicht profit-orientiert betrieb. Er war ein exquisiter Fotograf. Für seine Tier-Aufnahmen erhielt er Auszeichnungen und seine Fotos von Rolls-Royce waren so fabelhaft, dass sie für die Prospekte des Herstellers verwendet wurden und auch oft in das Kunden-Magazin 'Bulletin' Eingang fanden.

Bemerkenswert ist, dass seine Farbfotos – auch von Autos in Bewegung – bereits seit den 1920ern Eingang in Werks-Prospekte fanden (viele amerikanische Hersteller haben noch bis in die 1950er die Schöpfungen von Zeichnern/Illustratoren bevorzugt). Leider starb er bereits kurz nachdem er 1933 seine berufliche Tätigkeit beendet hatte; ein geruhames Leben im Ruhestand hat er nicht mehr genießen können. Als 'Liaison' zwischen dem Werk in Derby und den Vertragshändlern, insbesondere auch auf dem Kontinent hat diese Persönlichkeit eine wichtige Rolle gespielt.

Bentley Home

Der Bentley im Wohnzimmer

Text: Ralf Bernert
Fotos: Bentley Motors

Entspannt auf dem Sofa zurücklehnen, den edlen Vino auf diesem sehr exquisiten Tisch abstellen, wichtige Geschäfte auf dem aussergewöhnlichen Schreibtisch tätigen? Ein Bentley ist ein Bentley. Auch ohne W12 oder V8.





BRIXTON BED



BENTLEY

HOME



BAYTON
ARMCHAIR

In Mailand trifft sich die Welt der Interieur-Künstler. Designer und Hersteller präsentieren alles, was der Mensch mit großer Freude in seinem Refugium sehen will. Und weil Bentley deutlich mehr sein will als nur ein Autohersteller, hat man vor ein paar Jahren in Crewe die Idee einer eigenen Möbel-Kollektion in die Tat umgesetzt. Die Gene von Bentley als Basis für einen Transfer, den man zumindest mit Neugier beobachtet.

Im Palazzo Chiesa, einem ehrwürdigen, mitten in Mailand gelegenen Palast italienischer Lebensart, führt ein schnöder Aufzug in den vierten Stock, wo Menschen durch ein paar Räume laufen, stehen bleiben, Ausschau halten, sich hinsetzen, die Finger laufen lassen und überlegen, wo dieses Sofa, dieser Schreibtisch und dieser Sessel hinpassen könnte. Wuchtig, bisweilen overdone, immer einen Tick auffälliger als der Rest der Möbelwelt. Keine Spur von british Lifestyle der alten Schule. Wir kennen das. Chesterfield und Co lassen grüssen.

Und nun die Welt der neuen Kollektion „Bentley Home 2023“. Chris Cooke, Leiter der Bentley Design Collaborations erzählt uns: „Wenn Bentley mit weltberühmten Designern zusammenarbeitet, treffen nicht nur kluge Köpfe aufeinander, sondern sie alle verfolgen auch ein gemeinsames Ziel. Die neue Kapsel-Kollektion 2023 kombiniert auf brillante Weise unser unermüdliches Streben nach innovativen, nachhaltigen Materialien, um Oberflächen zu kreieren, deren einzigartige Formensprache von den fließenden Linien und eleganten Kurven eines Bentley inspiriert ist – mit viel handwerklichem Geschick und höchstem Komfort.“

Ein Beispiel – Carlo Colombo´s Sofa und Sessel „Bayton“

Carlo Colombo, einer der renommiertesten Architekten und Designer auf diesem Planet, hat seine

Spuren überall auf der Welt hinterlassen. Und nun Bayton. Wir haben Platz genommen, die Hände laufen lassen, uns vorgestellt, wie ein Abend mit Bayton sein könnte. Colombo hat sich von Bentley-Modellen inspirieren lassen. Die Kombination aus Holz und Leder, die Präsenz der Sitzfläche und die gesamte Ästhetik des Sofas und der Sessel, soll die Formensprache einiger Modelle aus Crewe aufnehmen. Uns fällt der Holzrahmen ins Auge, vor allem seine filigrane Form.

Wir zeigen hier weitere Stücke aus der Kollektion, die nicht beim Bentley-Dealer zu sehen sein wird. Wer sich das feine Sofa plus Sessel und Tisch ins Haus liefern lassen will, kann entweder nach Mailand reisen oder ins Internet pilgern:

<https://luxurylivinggroup.com>



Bentley Home Atelier im Palazzo Chiesa,
Corso Venezia 36, 20122 Mailand.
Während der Messe „Salone del Mobile“ für
die Öffentlichkeit geöffnet: Montag, 17. April
bis Sonntag, 23. April, 10–21 Uhr.

Das Bentley Home Atelier ist nach vorheriger Anmeldung das ganze Jahr über für die Öffentlichkeit zugänglich.



THAMES
COFFEE TABLE

„Einmal volltanken!“ – „Macht 1,2 Mio.“

Text: Klaus Konopizky

Wir Rolls-Royce- und Bentley-Fahrer werden oft als reich wahrgenommen, unsere Autos gelten als fahrbare Luxus symbole, ganz zu Recht. Doch auch Luxus ist relativ, und wenn man sich andere Beispiele der non-plus-ultra-Liga ansieht, dann wird einem klar, dass bei uns alles noch bescheiden und bodenständig ist.

Der Autor Gregory Salle hat sich in der richtig abgehobenen Welt der Superyachten umgesehen, und seine Einblicke sind vielschichtig. So berichtet er, dass bis vor kurzem noch der Begriff „Superyacht“ ausreichte, um ein Schiff von etwa 25m plus zu benennen. Heute verwendet man schon zusätzlich zwei weitere Kategorien: „die Megayacht“ 60 bis 75 Meter lang, und die „Gigayacht“ mit mehr als 80m Länge. Die derzeit längste Yacht „Azzan“ misst 180m, und es ist eine Frage der Zeit, bis die bereits geplante, 1 Mrd. \$ teure, 222m lange „Triple Deuce“ gebaut ist. Zum Vergleich: Die „Britannia“, das Lieblingsschiff der verstorbenen Queen Elizabeth, misst 126m.

Wenn man bedenkt, dass die jährlichen Kosten rund 10% ausmachen (ohne Liegegebühren, Versicherung etc.), dann leuchtet es ein, dass auch die Miete eines solchen schwimmenden Palastes entsprechend hoch sein muss. Zum Beispiel eine Woche auf einer 85m Yacht für 12–16 Personen und 28 Crewmitgliedern rund 1 Mio. \$. Dafür gibt es außer dem deutlichen Abstand zum gemeinen Volk Annehmlichkeiten wie 24-Stunden Top-Service („1000 weiße Rosen? Gern. Werden morgen per Helikopter eingeflogen.“), Fitness, Pool, Kino, Hubschrauber-

landeplatz (manchmal auch 2). Gelegentlich sogar auch ein OP und eine Klinik – der Bootsurlaub als eine gute Gelegenheit für die eine oder andere diskrete Schönheitskorrektur.

Wer schaut da noch auf den Treibstoffverbrauch? Der liegt bei einer 70m-Yacht bei rund 500 Liter pro Stunde, oder 2.500 Liter für 100km. Und einmal volltanken kann schon mal 1,2 Mio. \$ kosten. Da geht es uns ja richtig gut mit den 200 € für das Volltanken unserer Autos.

Dennoch ist diese Branche eine Boom-Branche. Die Zahl der Superyachten hat sich seit 1985 sechsfach und liegt jetzt bei rund 5.000 Schiffen weltweit. Der jährliche Branchen-Umsatz wird von Fachorganen auf über 25 Mrd. angegeben, geschätzte Zahlen aus gut informierten Kreisen. Die Werften lassen so gut wie keine Informationen raus, da hier Diskretion Geschäftsprinzip ist. Money talks, wealth whispers.

Das Erstaunliche ist die wohlwollende Behandlung der Eigentümer dieser Schiffe



durch Steuergesetze und CO₂-Abgaben. So unterliegen zum Beispiel in Frankreich die Yachten als „bewegliche Immobilien“ einer steuerlichen Sonderbehandlung, und die EU stuft diese Yachten als „Freizeitboote“ ein und befreit sie von irgendwelchen Abgaben für CO₂-Emissionen. Wie auch Privatjets. Warum? Die EU ließ verlauten, der

bürokratische Aufwand, „kleinere Schiffe“ zu erfassen, sei zu groß. Da mag etwas Wahres dran sein, sind doch die Eigner international operierend und steueroptimierend bestens beraten. Könnte es etwa auch daran liegen, dass manche Politiker im Sommer auf eine solche Yacht eingeladen und mit dem Privatjet dort hingeflogen werden?



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.

Nachtrag zu

Die Pokale des RREC – German Section



Text und Fotos: Hans Peter Ternes

Wie im Beitrag „Die Pokale des RREC – German Section“, Magazin Nr. 4/2022 (S. 38 – 41) erwähnt, wird eine Trophy nach längerer Pause eine Renaissance erleben.

Es handelt sich um die **„LUCKENBURG TROPHY“**, nicht aber um die „Section Trophy“.

Nun ist die 2023er fertiggestellt und zeigt sich auf den Fotos mit der letzten „Lucky“ aus 2005, überreicht an Hans Georg Schneider in Hamburg.

Wohl durch ein Missverständnis wird im Beitrag auch die Auslobung der Trophy falsch dargestellt. Es geht nicht um eine „weiteste Anreise“, das wäre ja wohl auch etwas aus der Zeit gefallen.

Die korrekte Auslobung der Luckenburg Trophy ist:

**„rege Teilhabe am Clubleben
im abgelaufenen Jahr“.**

Das meint u.a. die Teilnahme an Treffen des RREC (lokal, regional, national und international) im Zeitraum **nach** einer Mitgliederversammlung bis **einschließlich** der nächsten Versammlung.

Die „Lucky“ ist keine Wander-Trophy, es gibt sie jedes Jahr neu.



ROLLS-ROYCE SILVER DAWN

Die rare Gelegenheit sich einen 70 Jahre alten recht seltenen Rolls-Royce zu gönnen. Nr. 417 von insgesamt 761 je gebauten Silver Dawns, in der seltenen Linkslenker Variante, einer der ersten mit der luxuriösen 4-Gang Automatik.



Beim diesjährigen Frühjahrstreffen in Bad Kreuznach mit der Postwar-Trophy als schönster Nachkriegs Rolls-Royce ausgezeichnet.



Problemlos im heutigen Straßenverkehr in Deutschland zu fahren, zumindest wenn man sich nicht daran stört, dass man oft fotografiert bzw. gefilmt wird, auch wenn man sich strikt an die Geschwindigkeitsvorgaben gehalten hat.

Optisch weitgehend unrestaurierter Originalzustand, technisch jedoch nahezu komplett überholt, bis hin zur kompletten Motorrevision, neue Reifen, usw. siehe Bilder. Natürlich alles umfangreich dokumentiert, wie ja auch ausführlich in verschiedenen Clubmagazinen dargestellt. Viele, auch sicherheitsrelevante Extras wurden nachgerüstet, wie Gurte usw. Die Bilder der durchgeführten Motorrevision stammen aus der Vergangenheit, verkauft wird er voll fahrbereit, zugelassen und mit TÜV.

Wer mich als Club-Kollege aus dem RREC kennt, wird sicher meinen Verkaufsgrund erraten. Nach 8 Jahren ist alles durchrepariert, es gibt für mich als notorischem Schrauber an diesem Fahrzeug einfach nichts mehr zu tun. Für mich ist es also Zeit, mich in Anbetracht des baldigen Ruhestandes einem neuen umfangreicheren Projekt zuzuwenden.

Bei Bedenken wegen der Wartungskosten, kann ich Clubmitgliedern ein ganz besonderes Angebot unterbreiten.

Meine Preisvorstellung: 69.000,- Euro.

Falls Interesse besteht, wäre es nett, sich per E-Mail: joabecke@t-online.de oder unter meiner regulären Festnetznummer: **06190-888822** zu melden. Und, nein, dies ist keine kostenpflichtige Nummer, sondern die normale Vorwahl von Hattersheim am Main.

Das Fahrzeug kann gerne im Rhein-Main-Gebiet besichtigt und probefahren werden.

Über Euer Interesse würde ich mich sehr freuen.
Joachim Becker



Kleiner Marktplatz

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

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

Preis: 2.000,- € VB



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

MERKUR
PRIVATBANK



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

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“.





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



BRABO

Rolls-Royce & Bentley

Wartung

Restaurierung

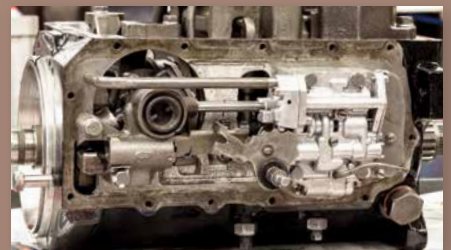
Fahrzeugdiagnose

Teilverkauf, neu,
gebraucht und alternativ

Revision

Kaufinspektion

Transport



BESUCHEN SIE UNSEREN ONLINE-SHOP

