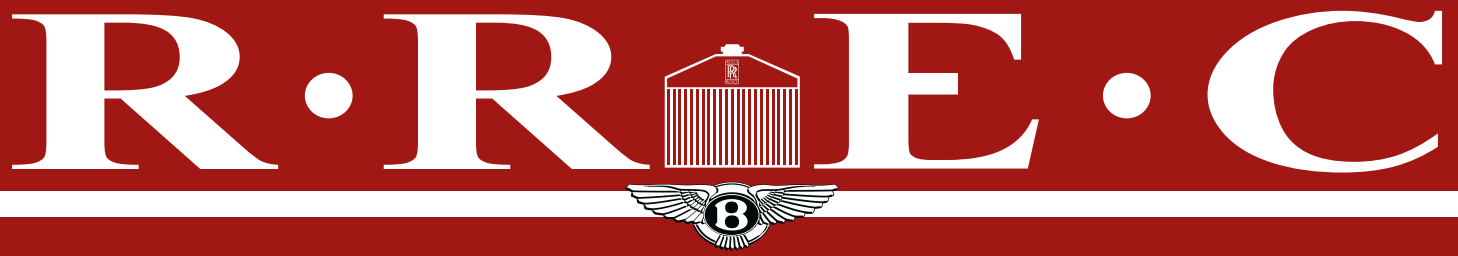


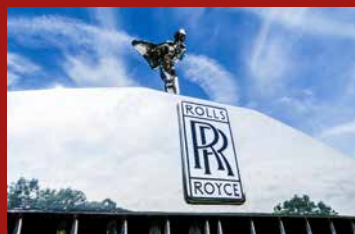
R·R·E·C



„Rhein, Wein und ...“
RREC Frühjahrstreffen

Concours d'Elegance 2023
Burghley House

Matching Numbers
Erläuterungen



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

The beat goes on

Die erste Hälfte des Jahres ist rum, und viele Events und Begegnungen haben gezeigt, wie wichtig unser Club für unser Hobby ist. Neben zahlreichen kleineren Veranstaltungen auf regionaler Ebene gab es auch zwei besondere Termine, die allen Teilnehmern in Erinnerung bleiben werden: zum einen das große Frühjahrstreffen in Bad Kreuznach/Rheingau (Video ansehen!) und die Annual Rally in Burghley House in Stamford Ende Juni. Während der Sommer sonst allerorten eher schwächelte, waren diese drei Tage in Mittelengland strahlend und unbritisch heiß. Während die Organisation deutliche Mängel zeigte, waren zumindest zwei angereiste Teilnehmer der deutschen Sektion überglücklich: Dr. Michael Nowka gewann für sein exaltes Phantom Drop-Head-Coupe beim Concours d'Elegance eine Trophy, Matthias Steck für seinen makellosen Bentley Mulsanne gleich zwei. Glückwunsch im Namen des Clubs an die Gewinner! (Siehe auch den Bericht Seite 52 – 55)

Die zweite Jahreshälfte hat auch wieder Beachtliches in petto: da ist wieder die VII. Genuss-Trophy, diesmal in und um Dresden, wieder perfektionistisch organisiert von Dr. Dildei. Wer seinen Anspruch und seinen Maßstab von einer der früheren Genuss-Trophies kennt, weiß, dass ihn ein Wochenende voller Highlights erwartet.

Und da ist das jährliche große Herbst-Treffen in Wittenberg, geplant und organisiert von Dr. Thomas Walter, der seine Kenntnisse und Beziehungen spielen lässt, um uns drei unvergessliche Tage zu bieten. Eine großartige Gelegenheit, diese historisch bedeutende, vielseitige Ecke Deutschlands kennen zu lernen. Und viele Freundschaften aufzufrischen und neue Bekanntschaften zu machen. Also viel Freude, ganz abgesehen von der Schönheit und Vielfalt unserer Chromjuwelen, die dann auch wieder zu bewundern sein werden ...

Neben weiteren Events, die auf unserer Homepage www.rrec-germany.de einzusehen sind, wird es wieder ein glanzvolles Finale geben, das Dr. Vongehr für uns organisiert: den inzwischen schon traditionellen Jahresausklang auf Schloss Anholt!

Seien Sie dabei! Machen Sie mit! Es lohnt sich immer.
Und ich hoffe, möglichst viele von Ihnen wieder zu sehen!



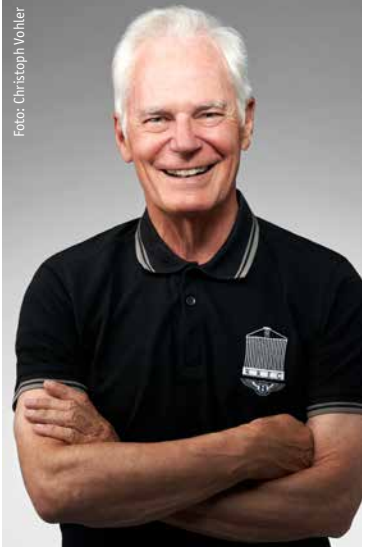
Herzlichst!

Klaus Konopizky

R·R·E·C

CHAIRMAN'S NOTES

Foto: Christoph Volter



chairman@rrec-germany.de



10 Umbria Rally

Zu Gast beim Italienischen RREC

In dieser Ausgabe lesen Sie:

- | | |
|---|--|
| 3 Chairman's Notes | 40 Chiemgau-Tour 2023 Traditionelle Ausfahrt im Bayerischen Voralpenland |
| 6 Termine – Was? Wann? Wo? | 46 Fronleichnam in Maxlrain 2023 nicht auf dem Grünen Hügel sondern am Green des dortigen Golfplatzes |
| 8 Einladung – RREC Shopping Day In Wertheim Village | 48 Treffen der Region Nord Bei Steenbuck Automobiles |
| 10 Umbria Rally Zu Gast beim Italienischen RREC | 52 1 Mulsanne – 2 Preise – 3 Gentlemen Annual Rally & Concours d'Elegance 2023 – Burghley House |
| 14 Rhein, Wein, und zunehmend Sonnenschein RREC Frühjahrstreffen | 56 19. Int. Rolls-Royce & Bentley Meeting 2023 Velden am Wörthersee |
| 28 10. Meller Garagentreffen Ein Pfingstjubiläum | 61 Terrassentreffen Kronberg Bereits zum 10. Mal |
| 34 Die dritte Blüte der königlichen Rose Vom Landaulet zur Limousine und zurück zum Landaulet | |
| 38 Wheels und Weißwürsch Bei der BMW Group Classic | |



14 Rhein, Wein, und zunehmend Sonnenschein

RREC Frühjahrstreffen

62 110 Jahre Alpine Trail
Härtetest der Superlative

66 Das Match um die
Matching Numbers
Von Dr. Volkmar Kunde, Osnabrück

72 Pflege des Stoffverdecks bei Cabrios
Von Wolfgang Lachermund

76 Kleiner
Marktplatz
Private Angebote

78 Kontakte

79 Impressum



110 Jahre Alpine Trail

Härtetest der Superlative

62

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

Termine 2023

RREC CLUBTREFFEN / VERANSTALTUNGEN



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

.....
*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.*



Goldene Herbstaussichten

MIT ERSTKLASSIGEN PERSPEKTIVEN FÜR IHRE IMMOBILIE!

Bei uns finden Sie Traumimmobilien – und die passenden Käufer dazu.
Vereinbaren Sie gerne einen persönlichen Beratungstermin oder
eine kostenfreie Marktpreiseinschätzung – telefonisch, online oder in unserem Shop.
Wir freuen uns darauf, Sie kennenzulernen.



STUTTGART-FEUERBACH

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



RREC Shopping Day in Wertheim Village

Samstag, 14. Oktober 2023

Einladung zu einem gemeinsamen Treffen, Gesprächen
und einem exklusiven Einkaufserlebnis bei 110 Luxus- und
Designermarken in Wertheim Village.

Programm

Reservierter VIP Parkplatz für die Teilnehmer
(abgegrenzter Bereich exklusiv für RREC Club Mitglieder, ca. 48 Stellplätze)

Champagner-Empfang bei Bollicine&Co. Champagner Bar, erfrischende Softdrinks
inkl. VIP-Bereich, der uns den ganzen Tag für Gespräche zur Verfügung steht.

Premium-Pass inkl. 20% VIP Nachlass auf nicht reduzierte Ware
bei allen teilnehmenden Boutiquen.

Individuelles Restaurant Arrangement bei La Piazza
(separater Bereich für die Gruppe - Selbstzahler)

Anmeldung ist erforderlich, das Kontingent ist begrenzt!
Anmeldung direkt beim Organisator: Wolfgang Lachermund
E-Mail: deputy-chairman@rrec-germany.de · Mobil: 0171/2103202



ROLLS-ROYCE ENTHUSIASTS' CLUB
for Rolls-Royce & Bentley Enthusiasts'
German Section e. V.



WERTHEIM
VILLAGE



Zeitplan

| | |
|--------------------|--|
| 11 Uhr - 11:30 Uhr | Eintreffen in Wertheim Village (Reservierter Parkplatz für den RREC-Club) |
| 12 Uhr | Champagner-Empfang bei Bollicine&Co. im Eingangsbereich |
| 13 Uhr | Lunch bei La Piazza (Selbstzahler) |
| 14 Uhr | Shoppingzeit |
| ab 17 Uhr | Get-Together bei Bollicine&Co. |



RREC Shopping Day
14. Oktober 2023

Wertheim Village
Almosenberg 30
97877 Wertheim Village
an der Autobahn A3, zwischen
Würzburg und Frankfurt am Main

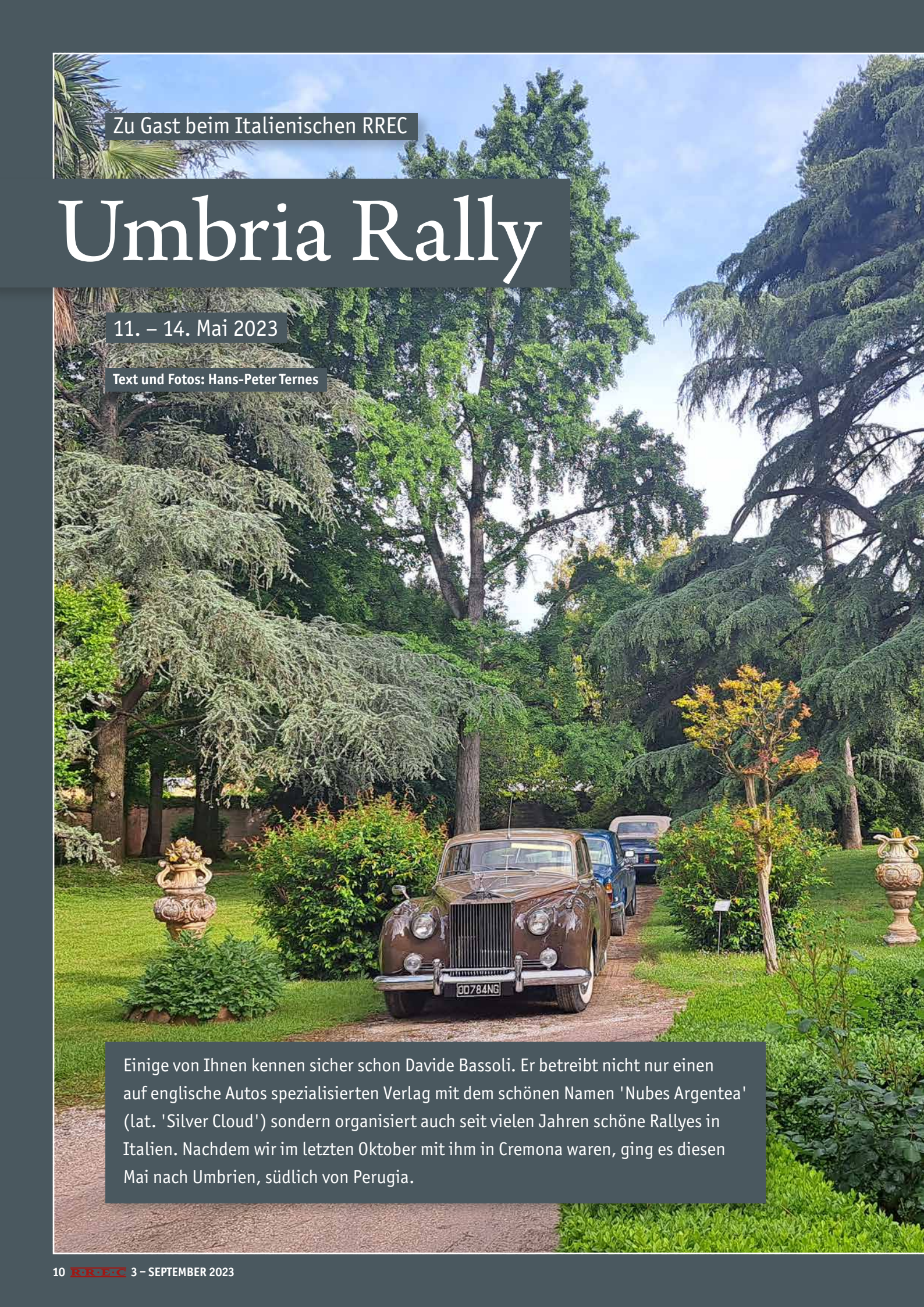
Ich erkenne an, dass ich an der Veranstaltung auf mein eigenes Risiko teilnehme. Weiterhin stimme ich zu, dass von mir und meinem Auto Fotos für Berichte in Presse, Magazin oder ähnliche Veröffentlichungen gemacht werden können.



ROLLS-ROYCE ENTHUSIASTS' CLUB
for Rolls-Royce & Bentley Enthusiasts
German Section e. V.



**WERTHEIM
VILLAGE**



Zu Gast beim Italienischen RREC

Umbria Rally

11. – 14. Mai 2023

Text und Fotos: Hans-Peter Ternes

Einige von Ihnen kennen sicher schon Davide Bassoli. Er betreibt nicht nur einen auf englische Autos spezialisierten Verlag mit dem schönen Namen 'Nubes Argentea' (lat. 'Silver Cloud') sondern organisiert auch seit vielen Jahren schöne Rallyes in Italien. Nachdem wir im letzten Oktober mit ihm in Cremona waren, ging es diesen Mai nach Umbrien, südlich von Perugia.



Schöne Autos in schönem Ambiente.



Leider war die Wettervorhersage ziemlich unfreundlich: Regen die ganze Woche. Die Anreise via Bologna war dann auch mehr oder weniger Blindflug auf der Autostrada zumal bei unserem Bentley S3 von 1965 ab Mantua der Scheibenwischer nach Dauerbetrieb streikte. Kommentar des Fahrers: Der bringt eh nicht viel, wir fahren weiter.

So waren wir froh im Hotel Posta Donini 1579, idyllisch in einem kleinen Ort südlich Perugia gelegen, angekommen zu sein. Dort waren wir überrascht über die internationale Teilnahme. Von 28 Autos nur die Hälfte aus Italien, die anderen aus GB, CH, N, NL, L, F, A und wir als einzige D.



Wir mussten nicht mehr fahren.



Assisi Basilika.

Am nächsten Tag zeigte sich der Himmel erstaunlich freundlich, sodass wir eine schöne Ausfahrt nach Assisi hatten. Die Basilika des Heiligen Franziskus ist beeindruckend, besonders auch wegen der Fresken von Giotto. Die Führungen werden von Mönchen des Konvents durchgeführt, was dem noch eine besondere Note gibt. Lunch oder besser 'Pranzo' war in einer alten Mühle, die nach zwei Wendemanövern der halben Kolonne auf engsten Wegen alle genossen haben. So à la italienische Großfamilie an langen Tischen mit gutem Essen, leckerem Wein und lebhaften Gesprächen.



Mark VI Special 1949.

Nachmittags noch der Besuch in einer lokalen Weinkellerei. Abends Essen im Hotel mit Schoko Tasting, schließlich ist Perugia berühmt für seine 'Baci'.

Am Samstag – wieder bei trockenem Wetter – Fahrt an den Lago di Trasimeno. Wer erinnert sich noch an die Lateinstunde? Hier hat Hannibal die Römer vernichtend geschlagen. Ganz ohne RR/B dafür aber mit Elefanten. Wieder ein leckeres Pranzo in Panicale; einer der typischen umbrischen Orte mit schönen alten Natursteinhäusern.



Gute Stimmung bei gutem Essen.

Abends im Hotel alle 'molto elegante' zum Gala Dinner mit erlesenem Italienischem Menü.



Lunch in der Ölmühle.



Die Wolken hängen tief über den umbrischen Hügeln.

Am Sonntag fuhren wir in Kolonne Richtung Trevi, einer der schönsten italienischen Orte hoch auf einem Hügel gelegen und wunderten uns über die vielen geparkten Autos auf der schmalen Straße durch die Olivenbäume. Bald war klar: es war Erstkommunion und Eltern und Kinder bejubelten unsere schönen Autos vor der Kirche.

Die Ölmühle Marfuga ist ein Familienbetrieb seit mehreren Generationen und produziert eines der besten Olivenöle der Welt, wie zahlreiche Auszeichnungen belegen. Wir durften natürlich alles probieren und hatten einen informativen und geselligen Lunch in der erstaunlich modernen Mühle. Petrus meinte es gut mit uns und schickte sein Gewitter während des Essens. Natürlich wurde auch kräftig eingekauft. Diesmal war das Öl aber nicht für den B gedacht.

Beim Essen wurden wir gebrieft, dass es in Spoleto mit Sondergenehmigung durch eine enge steile Straße in die Altstadt auf dem Hügel geht. Die Gasse ist mit einer Ampel Einbahn geregelt. So warteten wir ordentlich, bis wir grün hatten und sind dann voller Mut in die sehr enge und steile Kopfsteinpflaster-Gasse mit Steinmauern rechts und links eingefahren. Man sagt ja, dass in Italien die Ampeln mehr zur farbigen Gestaltung des Stadtbilds anstatt

zur Verkehrsregelung beitragen ... so auch hier! Nach einigen Metern kam uns ein Lieferwagen und ein PKW entgegen die sich beide standhaft weigerten zurück zu fahren. Porca Miseria!

Nach vielen auch lautstarken Diskussionen zwischen Organisation, Ordnungskräften, Polizei und Anwohnern und waghalsigen Manövern löste sich der Knoten und wir konnten Spoleto besichtigen, eine schöne Stadt etruskischen Ursprungs. Abends dann Farewell in einer Pizzeria, die meisten hatten aber nach den üppigen Tagen nicht mehr viel Appetit.

Bei der Abreise am Montagmorgen war es ein herzliches Abschiednehmen und ein Arrivederci bis zum nächsten Mal.

Davide, Molto Grazie und Well Done.

Im Oktober plant Davide ein Treffen in Cortina d'Ampezzo und im nächsten Mai irgendwo an der Küste.

Nähere Infos unter bassolidavide@libero.it

RREC Frühjahrstreffen

Rhein, Wein, und zunehmend Sonnenschein

Text: Norbert Andrup

Fotos: Mediabid und Norbert Andrup

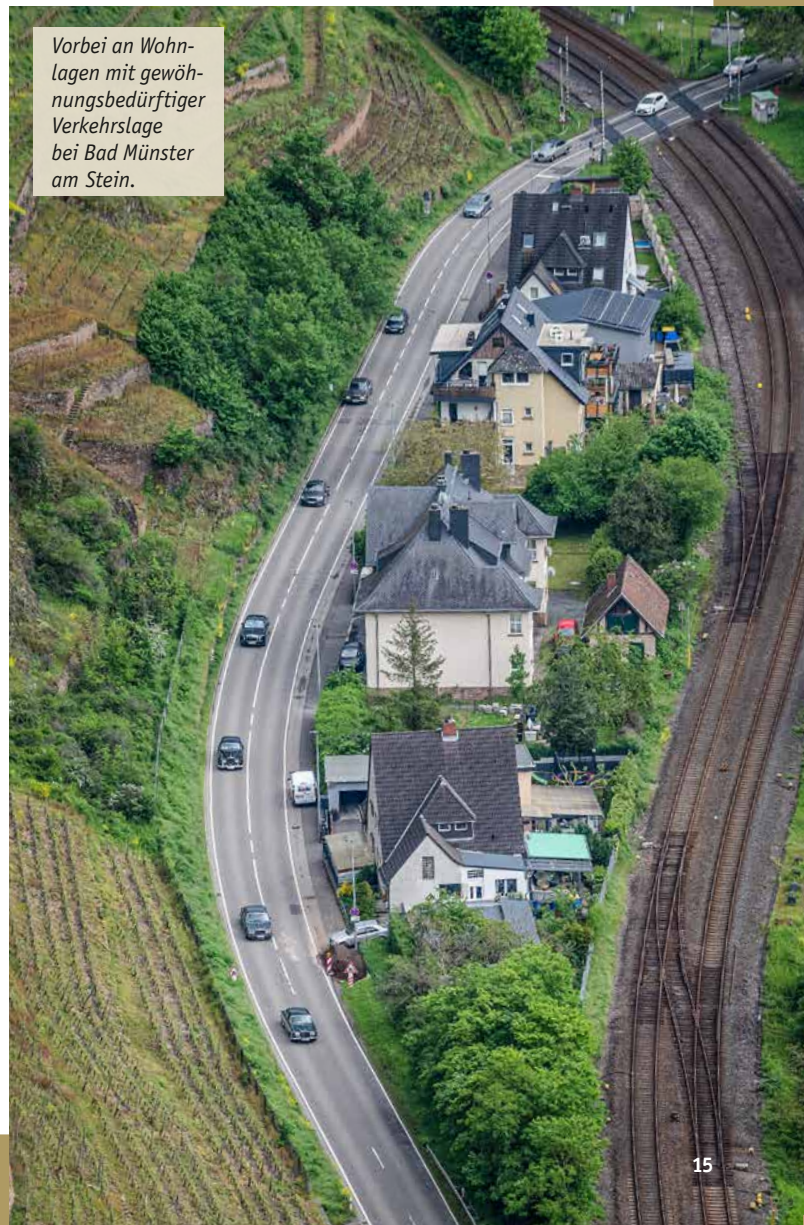
13 Grad, Wolkenbruch, Tempo 80 auf der A66, mehr war nicht drin. Unter dem geliehenen Regenschirm fand die Übergabe der Roadbooks für unser unter dem Motto „Rhine, Wine, Dine & Sunshine“ stehendes Frühjahrstreffen an Area Manager Thomas Parpart statt, zwei Tage vor dem Event.



Österreichisch Rot-Weiß-Rot: Der Silver Spirit von Wolfgang Götz aus dem schönen Wien.

Aber wie es glücklicherweise manchmal so kommt, das erste Frühjahrestreffen des RREC seit dem Beginn der Coronapandemie wurde ein voller Erfolg, auch wenn das schwer vorhersagbare Wetter den einen oder anderen Teilnehmer, der die Möglichkeit dazu hatte, dazu bewog das modernere Auto aus dem Fuhrpark zu nehmen. So war der Bentley Arnage bei dieser Tour wohl zum ersten Mal bei einem Clubtreffen der mit Abstand häufigste Fahrzeugtyp, und die Schneiders mit ihrem 25/30 Sedan Coupe von Gurney Nutting die einzigen, die mit einem Vorkriegsauto teilnahmen. Auch einige Teilnehmer aus dem Mutterland des RREC waren dabei, selbst unser weltweiter Chairman Julian Foster ließ es sich nicht nehmen dabei zu sein.

Bereits am Donnerstag trafen die ersten Teilnehmer im Hotel Fürstenhof im Kurbezirk von Bad Kreuznach ein. Am Freitagmorgen kamen dann noch weitere dazu, die am Nachmittag am Prolog teilnehmen wollten, der uns die Schönheiten der Nahe, des bei Bingen in den Rhein fließenden Nebenflusses näher brachte. Erster Aussichtspunkt war der Rotenfels oberhalb von Bad Münster am Stein. In der Gegend gibt es viel roten Sandstein, der dem steilen Felsmassiv seinen Namen gab. Der Regen der vergangenen Tage war vorbei, die ominösen dunklen Wolken beließen es pünktlich zum Beginn unserer großen Rallye bei einer leeren Drohung.



Vorbei an Wohnlagen mit gewöhnungsbedürftiger Verkehrslage bei Bad Münster am Stein.

Direkt an der steilen Felskante führt ein Spazierweg entlang, von dem man eine großartige Aussicht in das mäandernde Nahetal genießen kann. Von dort ging es über herrliche kurvenreiche und verkehrsarme Landstraßen ins Hinterland der Nahe weiter gen Südwesten. Durch vereinzelte kleine Dörfer, mal bergauf, mal bergab bis über den Scheitelpunkt bei Abtsweiler. Dann wieder nach Nordosten auf der anderen Seite der Nahe in weitem Abstand vom Fluss durch eher einsame Landschaften. Gegen Ende des Prologs knurrte vielleicht manchem schon der Magen. Glücklicherweise hatte unser zweiter Anlaufpunkt denn neben dem schönen Panorama auch ein uriges Restaurant zu bieten. Der Lemberg bei Bingert befindet sich in Luftlinie nicht allzu weit vom Rotenfels entfernt auf der gegenüberliegenden Flussseite.



Alle Blicke ins Nahetal.

Der grandiose Blick hinunter vom Rotenfels gen Südwesten.



Joachim Becker weiß wo: Stecks suchen einen passenden Parkplatz für ihre Neuerwerbung.



Noch mehr als für das schöne Panorama interessierte hier jedoch die meisten das kulinarische Angebot wie die hausgemachten Torten. Hier konnten sich die Prologteilnehmer auch mal ausgiebig austauschen, mach einer hatte sich ja jahrelang nicht gesehen.

Silver Cloud III, Phantom Coupé, Continental GT, Silver Shadow, oder: Zogbaum, Steck, Eichhorn, Andrup.



Von dort war es nur eine kurze Strecke zurück zum Hotel, wo dann am frühen Abend ein Doppeldeckerbus bereitstand, um uns gemeinsam zum Diner zu chauffieren. Sagte ich gemeinsam? Nein, der Bus fuhr ein paar Minuten zu früh, was dann den Schreiber der Zeilen dazu bewog, das eigene Auto zu nehmen, unseren ebenfalls zurückgebliebenen Clubpräsidenten mit seiner Frau in den Fond zu setzen und einen alkoholfreien Abend zu genießen! Der war aber für alle wirklich ein Highlight! Unsere Lokalität hieß Classicbid Zentrum in Grolsheim bei Bingen. Nach dem Sektempfang führte uns Karl Muth durch seine tolle Sammlung, die unter anderem einen Mercedes 300SL Flügeltürer in einem sehr seltenen Blau umfasst und in den jeder der wollte einsteigen konnte. Wir bekamen aber nicht nur die öffentlich zugängliche Sammlung zu sehen, sondern auch das Tiefgeschoß, in dem nochmal so viel Fahrzeuge stehen, vom VW do Brasil bis zum Maybach 62. Recht spektakulär: hier steht auch die gesamte kontinentale Messe-, Presse- und Vorführwagenflotte von Bentley, deren Distribution von Karl Muths Unternehmen gemanagt wird. Die meisten dieser Fahrzeuge in auffälligen Farben, vom knallroten Flying Spur Black Badge bis zu einem Bentayga in schreiendem Orange Metallic. Natürlich gab es auch dezentere Fahrzeuge wie einen Long Wheelbase-Bentayga in passendem Dunkelgrün. Alle Autos übrigens Linkslenker, dennoch mit britischen Kennzeichen.

Danach ging es unvermeidlich zum kulinarischen Teil des Abends über. Direkt neben der Autosammlung war für uns ein sehr leckeres und umfangreiches Buffet aufgebaut. Das Classicbid-Zentrum beinhaltet nämlich auch ein Restaurant mit ausgezeichneter Küche und mit – aktuell selten – genügend Personal. So verging der Abend im sprichwörtlichen Fluge.



Auf dem Lemberg, in Erwartung leckerer Torten.



Empfang im Foyer des Classicbid Zentrums.



Karl Muth verleiht Flügel: Neumitglied Jörg Nonhebel fühlt sich offensichtlich wohl im 300SL.



Die Hausherren Günter Kaufmann und Karl Muth mit Martin Illner und unserem Präsidenten. Im Hintergrund der neue Worldwide Club-Chairman Julian Foster.



So, jetzt aber, an die Teller, fertig, los ...



Günter Kaufmann mit Mitorganisator Joachim Becker.



Frau Konopitzky, Frau Steck, Frank Eisenmann und Oliver O'Keefe, Area Manager Südwest.



Manuela und Joachim Becker mit ihrem wunderschönen Silver Dawn wagen sich aufs Wasser.

Samstag, ahhh ... ausschlafen. Nichts da, wir sind beim RREC, es gilt die Schönheiten der Welt zu entdecken, und das ist vor allem die Domäne der frühen Vögel. Zugegeben, ich gehöre weiss Gott zu der Fraktion, der ein Shirt mit dem Aufdruck „Der frühe Vogel kann mich mal ...“ gut zu Gesichte stünde. Aber man kann ja an wichtigen Tagen mal eine Ausnahme machen. Vor allem, wenn das Wetter von jetzt auf gleich auf wunderschön umgeschaltet hat. Und, wer hätte es geglaubt, eine ganze Reihe Mitglieder machte sich doch tatsächlich sogar überpünktlich auf den Weg! Dabei hatte man mich noch am Vorabend darauf aufmerksam gemacht, im Roadbook wäre ein schwerer Druckfehler „Abfahrt erste Gruppe 8 Uhr“.

Stopp Nr. 1: die Rheinfähre vom rheinland-pfälzischen Bingen am südlichen Rheinufer zum genau gegenüberliegenden Rüdesheim im Westen des schönen hessischen Rheingaus. So viele Autos, noch dazu dieser Größe über den hier recht breiten Fluss zu schippern, war im Vorfeld durchaus mit logistischen Befürchtungen erwartet worden. Diese blieben aber aus, auf gerade mal zwei Touren mit der „Rheintal“ ging alles glatt wie geplant bzw. erhofft. Wir waren ja auch früh dran, sehr früh für Durchschnittstouristen.



Gen Rüdesheim,
gen Rheingau!

Es braust ein Ruf wie Donnerhall: das Niederwalddenkmal oberhalb von Rüdesheim.



Schöne Rücken können auch entzücken. Auf dem Parkplatz des Niederwalddenkmals. Vorn der Flying Spur unseres neuen Worldwide Chairman Julian Foster.

Stopp Nr. 2: die Germania oder offiziell das „Niederwalddenkmal“ oberhalb von Rüdesheim mit weitem Blick nach Westen gen Frankreich, wurde nach dem Krieg von 1870/71 als hurrapatriotische „Wacht am Rhein“ errichtet, als eines von mehreren kaiserlich-nationalstolzen Denkmälern im Lande, zu denen u. a. auch das „Deutsche Eck“ in Koblenz und die „Porta Westfalica“ bei Minden gehört. Der Parkplatz war so früh am Tage noch erfreulich leer, unsere prächtigen Fahrzeuge konnte so ununterbrochen in langer Reihe parken. Für reibungsloses Ein- und Ausfahren (was ansonsten viel Zeit gekostet hätte, denn für Gruppenparker sind hier keine Vorbuchungen möglich) sorgten Katrin Parpart und Joachim Becker als routinierte Parkautomatenprofis.



Die Ehepaare Berendes, Schneider und Konopitzky.

Vom Niederwalddenkmal ging die Fahrt ganz entspannt über hochgelegene, einsame und kurvenreiche Hinterlandstraßen, bergauf und bergab, teilweise über die Route einer alten Bergrennstrecke wieder gen Rhein. Bei Lorch erreichten wir wieder die wunderschöne, burgengesäumte Uferstraße, an Bacharach, Kaub und Oberwesel entlang, in langer Kolonne bis nach St. Goarshausen. Von hier aus durch eine malerische Schlucht bergauf zu einem Plateau, an dessen steilem Ende die berühmte Loreley ihr Wesen treibt, im übertragenen Sinne. Denn diese entpuppte sich als sehr hübsche, nette, natürlich blonde junge Dame, der man den Ruf, sie würde Schiffe auf Klippen locken, nun so gar nicht abnehmen wollte.



Staugrund: wir.



Aufgefahren vor dem Besucherzentrum der Loreley.



Begrüßung durch niemand anderen als der holden Loreley persönlich, die uns zu Ehren von ihrem Felsen stieg.

Extra für unser Event war Loreley, Katharina Blanckart mit bürgerlichem Namen, persönlich erschienen. Ulrike Dallmann, Geschäftsführerin von Loreley Touristik, gab uns einige Informationen zu diesem berühmten Felsen, den man, wenn man unten auf der Straße vorbeifährt, schnell übersehen kann, weil man schlicht mehr mit dem Umkurven dieses steil aufragenden Berges beschäftigt ist. Heinrich Heines Frage „Ich weiß nicht was soll es bedeuten ...“ wurde also wohl beantwortet, nur war ich gerade anderweitig fotografisch beschäftigt, so dass ich die Antwort hier leider nicht wiedergeben kann.



Gentleman alter Schule. Andreas Lingenfölsler geleitet Loreley zu ihrem Felsen.



Vom extra für uns reservierten Sonderparkplatz waren es ca. 200 Meter bis zur Felskante über den so genannten Strahlenweg, der erst vor wenigen Jahren angelegt wurde. Vom Felsen selbst hat man in drei Richtungen, nach Norden, Westen und Süden die schönsten Weitblicke, die man am gesamten Rhein haben kann. Abschließend wurde uns die Ehre zuteil, auf diesem Strahlenweg entlangzurollen, um dann diagonal durch den Park über eine besondere Ausfahrt hinaus in die Ferne zu fahren, die an diesem Tage so ferne gar nicht war.



Gründungsmitglieder von 1975: Karl Muth (im Corniche) und Michael Ebinger.



Berliner am Rhein: Gebietsleiter Jens Meggeneder und Heinz Dreps mit seiner Frau ...



Noch eine Loreley: die brandneue Bronzeplastik oben auf dem Felsen, seit weniger als einen Monat auf ihrem Platz.



Die Loreley sorgte offensichtlich für sonnige Gemüter.

32 der 33 Fahrzeuge, die an der Samstagstour teilnahmen. Einige Mitglieder ließen ihren Wagen am Hotel stehen und spielten Beifahrer.



Perspektivwechsel sind doch immer wieder interessant, insbesondere wenn man „bedroht“ wird.

„High Noon“ war nun schon einige Zeit vorüber. So langsam stand wohl den meisten der Sinn nach einer Stärkung kulinarischer Art, und dafür ging es erneut über den Rhein. Das Übersetzen von St. Goarshausen im Osten nach St. Goar am Westufer gelang genau so glatt und ohne jegliche Verzögerung wie in Bingen/Rüdesheim. Markant oberhalb von St. Goar thront unser Restaurant.



Stauverpflegung? Ludwig Hölschers Secret.

Eine veritable Burg, sogar die größte der Gegend, passend „Rheinfels“ getauft. Heute luxuriöses Hotel, gediegenes Restaurant und sehenswertes Museum. Der gesamte Parkplatz war für uns reserviert, so dass wir auch hier als Ensemble zusammenstehen konnten. Während also die meisten dem Restaurant zustrebten, machte der Flying Spur von Julian Foster Probleme, der Fensterheber der Beifahrertür versagte den Dienst. Gleich drei Doktoren waren als Notfallambulanz zur Stelle um das Problem zumindest für den Rest der Tour mit einem „fachmännischen Verband“ zu lösen.

Axel Zogbaum, Klaus Becker und Joachim Becker ...



... bei der temporären Reparatur des unwilligen Beifahrerfensters von Julian Fosters S2 Flying Spur, vor der Kulisse von Burg Rheinfels.

Black is beautiful, besonders auch bei den Coupés aus den 2010er und 1970er Jahren.





Beste Aussichten beim Late Lunch: Die Ehepaare Müller-Brenner und Kunze.



Der unvermeidliche Champagnerempfang auf der Terrasse des Hotels Fürstenhof.



Doris Becker aus Düsseldorf und das Ehepaar Lingenfeller aus Münster.



Markus Gottschall zwischen Frederik Vongehr und Karim Yahja.



Mitte-Mitte, der beste Platz vor dem Buffet.



Bayerisch dominiert.

Das Restaurant von Burg Rheinfels ist spektakulär und bietet reichlich „Belle vue“. Wir hatten den Wintergarten reserviert, von dem aus die meisten Gäste einen uneingeschränkten Blick nicht nur auf ihren Teller, sondern auch auf den Rhein genießen konnten. Leichter Lunch war das Programm in weiser Voraussicht auf das abendliche, ganz sicher überaus reichhaltige Galadiner im Hotel.

Von dort war es nun eine einfache Fahrt zurück nach Bad Kreuznach, immer am Rhein entlang, durch malerische Orte wie Oberwesel und Bacharach, unterhalb der unvermeidlichen und bisweilen von der Straße aus nicht sichtbaren Burgen.

Für den Galaabend gab es diesmal keinen Dresscode, kein „Black Tie“ wie sonst zu vergleichbaren Anlässen. Glücklicherweise erschien aber trotzdem niemand in Designerjogginghosen von Balenciaga & Konsorten.

Der Champagnerempfang fand auf der sonnigen Terrasse des Hotels statt. Das darauffolgende üppige Galadiner war diesmal als Buffet aufgebaut, dieser Fakt war vor allem auch einer Krankheitswelle beim Hotelpersonal geschuldet, das tat dem Ganzen aber keinen Abbruch, die Qualität des Essens war ausgezeichnet. Das uns begleitende Team von Media-bid – an dieser Stelle ein großes Dankeschön an die Truppe und an den großzügigen Sponsor Karl Muth – hatte sich richtig ins Zeug gelegt und so konnten wir uns auf einem Großbildschirm bereits Fotos vom Tage anschauen. Nach einem herrlichen Tag war die Stimmung entsprechend, und das parallel eine Weinprobe stattfand um dem Motto des diesjährigen Frühjahrstreffens „Rhine, Wine, Dine & Sunshine“ gerecht zu werden, tat ihr Übriges zu einem gelungenen Abend. Überhaupt kann man nicht deutlich genug sagen, wie harmonisch dieses Treffen unter allen Teilnehmern war.



Das Veranstalterteam des Frühjahrstreffens:
Norbert Andrup, Thomas Parpart und Joachim Becker.



Hans-Georg Schneider bedankt sich für
den Pokal für das schönste Vorkriegsauto.

Prämierungen und Pokale gab es natürlich auch, moderiert von unserem Chairman, überreicht von Heidi Gräfin von Brühl. Hans-Georg Schneider durfte den Pokal für den schönsten – und einzigen – Vorkriegswagen, ein von Gurney Nutting eingekleidetes 25/30 Sedan Coupé mit nach Hause nehmen, Joachim Becker den für den schönsten Nachkriegs-Rolls-Royce, einen „Big Boot“ Silver Dawn, und Julian Foster konnte sich darüber freuen, dass sein blauer S-Type Flying Spur zum schönsten Nachkriegs-Bentley gewählt worden war.

Großes Rätselraten herrschte das ganze Wochenende unter den Teilnehmern, was denn wohl die versprochene Überraschung am Sonntagvormittag sein würde. Und dieses Geheimnis blieb tatsächlich bis dahin gewahrt. Also, was würde anstehen? Ein volkstümlicher Besuch der Rüdesheimer Drosselgasse, Traum aller Kegelclubs und Butterfahrten des 20. Jahrhunderts? Das bekannte Museum für mechanische Musikinstrumente? Weit gefehlt.



Auch für Julian Foster
gibt es einen Pokal,
überreicht von Heidi
Gräfin von Brühl.

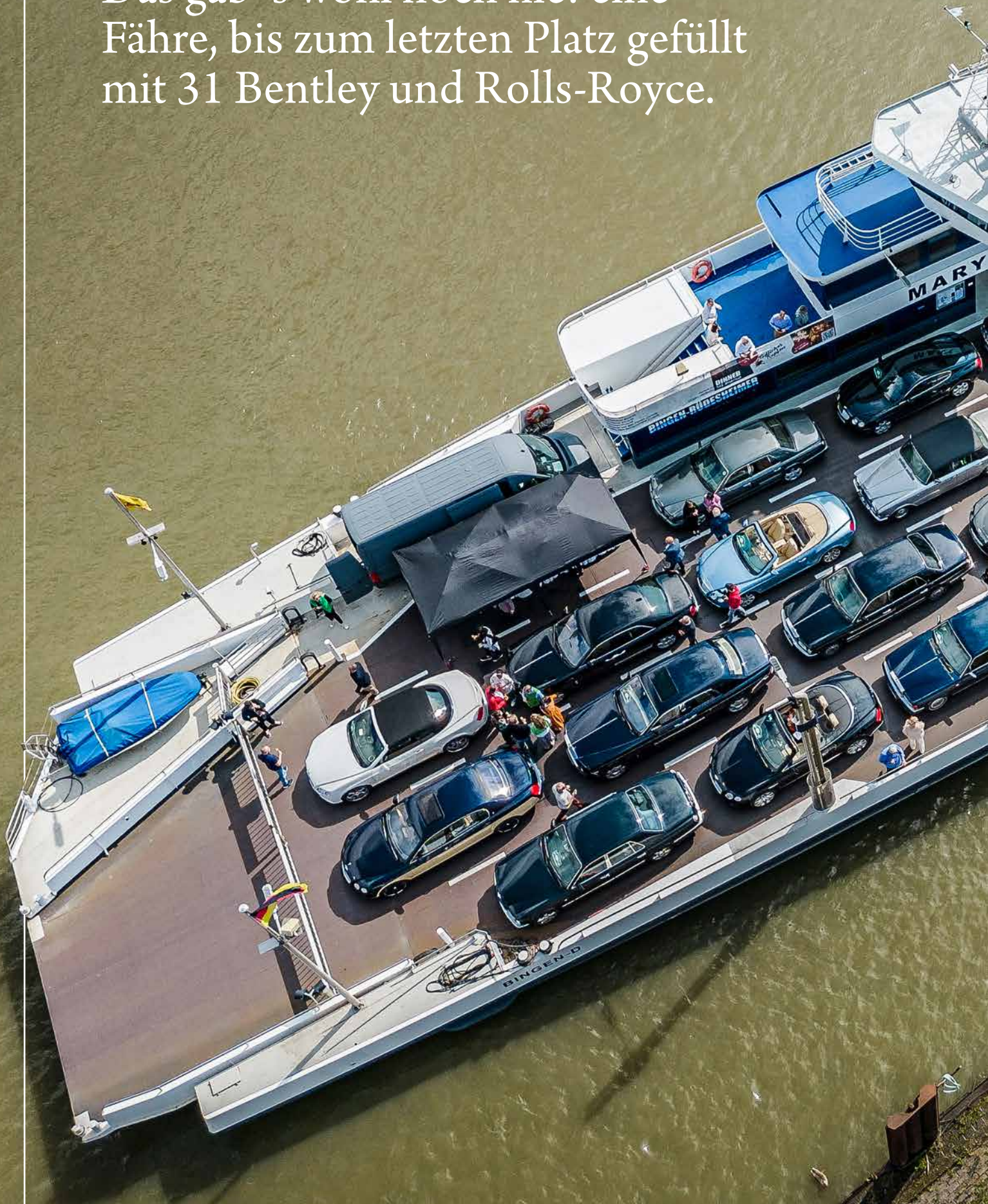


Ein „Roll-Royce“-
T-Shirt als kleines
Danke schön für
die Veranstalter.



Wieder rüber nach Rüdesheim?
Weit gefehlt!

Das gab 's wohl noch nie: eine Fähre, bis zum letzten Platz gefüllt mit 31 Bentley und Rolls-Royce.





Der Rhein, wie er im Bilderbuch steht.



Brauns „Hundezwinger“.



So lässt es sich für die Kopp's prima aushalten, wenn man temporär zugeparkt ist.



So gar nicht unzufrieden: Norbert Andrup, Thomas Parpart und Joachim Becker.

Nach dem Frühstück, diesmal zu „zivilerer“ Zeit, ging es erstmal wieder zur Rheinfähre nach Bingen. Diesmal war es die „Mary Roos“, das größere der beiden Schiffe, die zwischen Bingen und Rüdesheim hin- und herpendeln. Aber seltsam, diesmal fuhr gar kein Fremdfabrikat mit auf die Fähre. Genau 31 Rolls-Royce und Bentley passten auf das Deck – 46 normale Autos hätten nach Auskunft des Kapitäns Platz gehabt. Vorn war allerdings ein größeres Zelt aufgebaut, das den Platz von zwei Autos einnahm. Was passiert hier?

Treffpunkt Cateringzelt, bestückt mit Leckereien von Karl Muth's ClassicX-Restaurant.



Leinen los – aber nicht nach Rüdesheim hinüber ging es, sondern auf eine kleine Kreuzfahrt den Rhein hinunter, kulinarisch begleitet vom Team des ClassicX-Restaurants! Eine richtige Premiere. Nicht nur, dass nur Fahrzeuge der beiden edelsten Automarken der Welt an Bord waren, nein, es war die allererste derartige Charterfahrt überhaupt. Ehrliche Begeisterung an Bord – welcher Club macht so etwas möglich außer dem RREC? Gelegenheit für viele Gespräche bei bester Laune. Bei herrlichem



Die Ehepaare Steck und Dreps beim Fröhschoppen.



Welche Burg ist das nochmal?



Von wegen Fähre, heute ist Kreuzfahrt. Es geht rheinabwärts bis hinter Assmannshausen.



Weil er so schön ist, und die Kulisse auch: Schneiders 25/30 Gurney Nutting Sedan Coupé.



Vor dem Binger Mäuseturm: Joachim Becker, Winfried Czempel und Ralph Bunger.



In eigener Sache: Blick in und aus dem Silver Shadow des Autors.

Wetter, und an viel mehr Burgen vorbei als man von den Uferstraßen aus sehen kann fuhr uns die „Mary Roos“ rheinabwärts bis nördlich von Assmannshausen. Das Wendemanöver wurde zu einer spektakulären Karussellfahrt, überraschend selbst für das Organisationsteam, und großartig in einem **YouTube-Video** verewigt! Ein paar mal drehte sich das Schiff mit großer Schnelligkeit im Kreis, dann ging es mit wegen der Strömung logischerweise langsamerer Fahrt in Richtung Süden. Aus technischen Gründen wurde bevor am Ufer von Bingen das Frühjahrstreffen zu Ende ging zuerst Rüdesheim angelaufen, wo sich etwa die Hälfte der Clubmitglieder der größeren Heimatnähe wegen verabschiedeten. Nicht bevor das Organisationsteam am Ende noch die ehrliche Begeisterung von zahlreichen Teilnehmern, darunter auch Julian Foster und seine Frau entgegennehmen durfte.



Past Chairman Michael Berendes ein Deck über Klaus Natalis mit Christian Sachweh.



Ein Pfingstjubiläum

10. Meller Garagentreffen

Text: Hanno Kaufmann

**Fotos: Imke + Peter Riemann (Drohne), Uli Schwaderlap,
Jens Meggeneder, Antje Zogbaum**

Seit Jahren ist es für viele Clubfreunde zur festen Tradition geworden, am Pfingstsonntag zum Garagentreffen des RREC zur Familie Zogbaum nach Melle-Wehringdorf zu fahren.

Dieses Jahr jährte es sich nun zum 10. Male, und jedes Jahr fanden sich mehr Clubfreunde auf dem schönen Anwesen ein. Entsprechend groß war auch in diesem Jahr die Nachfrage. Bereits am Jahresanfang hatten sich schon viele Enthusiasten bei Antje Zogbaum angemeldet, die bereits 10 Wochen vor Beginn des Treffens eine Warteliste eingerichtet hatte. Mit 62 Wagen war die maximale Aufnahmekapazität der „Kleinen Hauswiese“ erreicht. Richtig in Szene gesetzt wurden die Fahrzeuge – wie in jedem Jahr – durch auf der Rasenfläche markierte Stellflächen, die auch einen gebührenden Abstand zwischen den Wagen gewährleisteten. Die Tatsache, dass Zogbaums die Mühen der kompletten Organisation und die komplette Abwicklung jedes Jahr in Eigenregie durchführen legt die Vermutung nahe, dass nette Gäste (und interessante Autos) bei Zogbaums immer willkommen sind.

Die Teilnehmer kamen wieder aus allen Regionen Deutschlands, aus Leipzig, München, Stuttgart, dem Rheinland, Hamburg, Brandenburg, Schleswig Holstein, Berlin und ... und ... und letztlich konnten alle 62 Wagen perfekt eingewiesen werden.

Angefangen von den Vorkriegsmodellen bis zu den aktuellen Modellen war nahezu die komplette Modellpalette von Rolls-Royce und Bentley vertreten. So reiste u.a. Michael Pockrand mit seinem HP20 an, Robert Braun mit seinem grandiosen Phantom III Landalet und Florian Schneider mit seinem top restaurierten Silver Dawn.

Dazu die vielen Silver Shadow oder die Silver Cloud I bis III oder die Bentleys S I bis III der 60er Jahre.

Daneben etliche wunderschöne Corniche und Corniche DHC, sogar zwei Rolls-Royce Carmargue – je von Ulli Schwaderlapp und Jens Meggeneder, oder Bentley Bentaya oder Bentley GTC oder dieser phantastische gelb-schwarze Phantom DHC von unserem Berliner Clubfreund Dr. Nowka und dazwischen auch ein schöner roter Ferrari, und ... und ...

Nach dem Einparken wurde jeder mit einem Glas eines gut gekühlten Proseccos begrüßt. Nach ausgiebigem Prosecco-Empfang wartete schon das frisch zubereitete „British Breakfast“. Life zubereitet und direkt aus der Pfanne gab es: frische mushrooms, baked tomatos, hot beans, fried bacon, sausages, scrambled eggs and natürlich die „eggs sunny-side up“ auch „fried eggs“ (auf dem Kontinent auch als Spiegeleier bekannt) sowie Käse, Butter and Toast.

Vom Meisterkoch Karsten Stockmann und seinem Team wurde für uns alles ganz frisch zubereitet. Nicht ohne Stolz bemerkte Herr Stockmann, dass alle Produkte von Höfen aus der nahen Umgebung stammen. An dieser Stelle vielen Dank an das perfekte und eingespielte Team von „Karstens Kochwerkstatt“.

Dazu gab es Tee oder Kaffee nach Belieben aus den über 125 schönen Kaffeebechern mit unterschiedlichsten Aufdrucken, die der Hausherr in vielen Jahren angesammelt hat. Natürlich fehlten auch nicht alkoholfreies Bier, Säfte und Wasser, zu Beginn für den Enthusiasten-Nachwuchs und später für die Fahrer.

Als Besonderheit zu diesem 10 jährigen Jubiläum spendierte Familie Zogbaum uns als Highlight die „Hardy Menne Dixieland Band“ aus Bochum. Diese

vier Herren spielten den ganzen Tag mit großer Hingabe wunderbaren Dixieland und Swing der Zwanziger und Dreißiger Jahre.

Immer wieder ein Ohrenschaus und genau der passende musikalische Background zu unseren prächtigen Wagen in diesem schönen Ambiente.

Alle saßen in der duftenden Blütenpracht der Rhododendren an mit einem großen Union Jack geschmückten und natürlich frischen Pfingstrosen dekorierten Tischen – nomen est omen! Die Sonne strahlte am wolkenlosen Himmel, das reichhaltige British Breakfast mundete vorzüglich und auch der Gesprächsstoff ging nicht aus, denn viele hatten sich länger nicht mehr gesehen.

Nach dem kräftigen British Breakfast folgte Zogbaum´s „same procedure as every year“: herbeigezaubert wurden 20 ganz frische klassische „Meller Erdbeerkuchen“, also mit Vanillepudding unter den Erdbeeren und Schlagsahne. Dazu der Hinweis: „diese Erdbeeren waren gestern noch dort hinten auf dem Feld!“

Zwischendurch galt es immer wieder sich auch mal zu bewegen und wieder den großen Wagenpark in Augenschein zu nehmen. Auch wollte man gern mal nachzusehen, wer dieses Jahr neu dazugekommen

ist. Wenn man so manches Fahrzeug schon kannte, konnte man sich doch wieder an dem schönen Anblick erfreuen, vergleichen oder sich mit den Besitzern über die technischen Details austauschen. Wer noch mehr Historie und technische Details über alle RR & B Modelle erfahren möchte, dem empfehle ich die Webseite: www.rrab.de unseres Rolls-Royce und Bentley Historikers Klaus-Josef Roßfeldt.

Selbst dort und besonders zwischen den tollen Vorkriegswagen sorgte sehr stilvoll die „Hardy Mennes Dixieland Band“ mit ihrem flotten Swing der „Goldenen Zwanziger Jahre“ für allerbeste Unterhaltung.

In einer netten Danksagung würdigte der Chairman, Dr. Klaus Konopitzky dieses 10 Jährige Engagement der Familie Zogbaum sowie die tolle Küche und ... und ..., verbunden mit der großen Bitte um Fortsetzung dieses von vielen, über die Jahre so lieb gewordenen Pfingstbrauches.

Erst am späten Nachmittag machten sich die ersten auf den Heimweg während die letzten noch auf der Terrasse ihren „sundowner“ genossen.

Genießen Sie nun die Bilder von diesem wieder einzigartig gelungenen Pfingstsonntag unter netten Freunden.



Ankunft der Teilnehmer – mal aus einer anderen Perspektive.





Am Samstagabend, die Ruhe vor dem Anstrum.



Bei Vor- und Nachbereitungen nicht weg zu denken – der Schlepper der Familie Zogbaum.



Phantom DHC von Dr. Nowka aus Berlin.



Tischdeko mit frischen Pfingstrosen.



Klaus-Josef Roßfeldt & Jens Meggeneder.



Line-up.



RR Carmague von Jens Meggeneder.



Dixieland vom Feisten – Hardies Jazz Band.

Einen guten Überblick über das Treiben hat man aus der Vogelperspektive



British Breakfast in geselliger Runde: v.l.n.r. Fam. Grifka, Denise und Burkard Kunze sowie Jochen Scharf und Karl-Friedrich Kirchhoff.



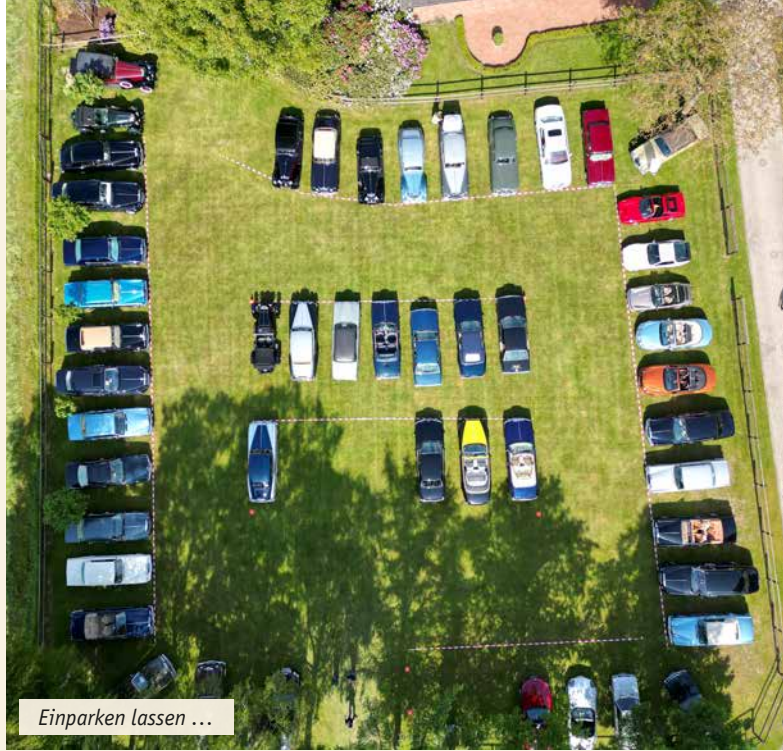
V.l.n.r. Francis Margerie, Karl Brinkmann, Dr. Thomas Schulte und Alwin van der Roest.



Experten unter sich – Florian Schneider, Anja und Achim Schulz sowie Ralph Kittel.



Nicht volles Haus, sondern voller Garten bei Zogbaums mit strahlend blauem Himmel.



Einparken lassen ...



Wieder mit Nachwuchs dabei – Familie Vierkotten.



Jens Meggeneder und Brandon Morales.



... kann Axel Zogbaum.



Jens Meggeneder, Silvia Senger und Matthias Steck v.l.n.r.



Australien trifft Wales – Oliver O`Keefe und Michael Thomas.



Wie gemalt – Anja Steck aus München.



Sundowner – natürlich aus dem Hause Christ in Flonheim.



Plausch im Schatten – v.l.n.r. Dr. Klaus Konopizky, Dr. Dr. Axel Zogbaum und Dr. Michael Nowka.



Beste Stimmung bei bestem Wetter – v.l.n.r. Luise Bersch, Dr. Ute Zogbaum, Karl-Friedrich Kirchoff und Jens Meggeneder.



Hutparade – v.l.n.r. Klaus-Josef Roßfeldt mit Frau Katharina, Malte Sommer und Dr. Andreas Lingenfelder.

Videos vom Treffen



Malte Sommer (hinten). Dr. Dagmar Czempiel und Frank Eisenmann.



Wunderschöner RR Phantom III mit und von Robert Braun aus Münster.

Vom Landalet zur Limousine und zurück zum Landalet

Die dritte Blüte der königlichen Rose

(A Third Bloom of a Royal Rose)

Story and Photos by Phil Jessen, Colorado USA (May – June 1991)
Deutsche Übersetzung und Eigentümer: Robert Braun

Mein Hintergrund in Feinmechanik und Automechanik weckte mein Interesse an anspruchsvollen Automobilen. Ich wollte alles, was ich bekommen konnte, vollständig bewerten und reparieren. Dies würde eine vollständige Demontage, Inspektion und Reparatur nach Bedarf beinhalten. Nachforschungen ergaben viele Möglichkeiten. Aber ein Angebot schien uns am besten zu passen: Rolls-Royce Fahrgestell Nr. 3CM71, der vom Besitzer als Träger einer Hooper-Limousine beschrieben wurde. Dieser Phantom III von 1938 war offensichtlich klassisch und groß (mit 6.400 Pfund Trockengewicht). Er würde auch eine mechanische Herausforderung darstellen, mit seinem komplexen, nasslaufenden V-12-Motor und einem ausgeklügelten Fahrgestell mit Einzelradaufhängung vorne.



Der Wagen in Limousinenform, wie wir ihn nach dem ersten Umbau erhielten.

Freundlicherweise stellte Ron Haynes von Rolls-Royce Ltd. eine Kopie der Produktionskarte zur Verfügung, aus der hervorging, dass der Wagen für Lucy, die Lady Brunner, aus dem Südwesten Londons neu gebaut wurde. Überraschenderweise wies die Karte darauf hin, dass es sich bei der Karosserie um einen Landalet und nicht um eine Limousine handelte. Der Besitzer schickte Fotos, die eindeutig letzteres zeigten. In Lawrence Dalton's Coachwork on Rolls-Royce, 1906 – 1939 wurde er ebenfalls als Landalet aufgeführt. All dies stellte ein so großes Rätsel dar, dass wir nicht widerstehen konnten, und 1970 erwarb ich den Wagen und ließ ihn nach einer Inspektion durch einen RAC-Ingenieur verschiffen.

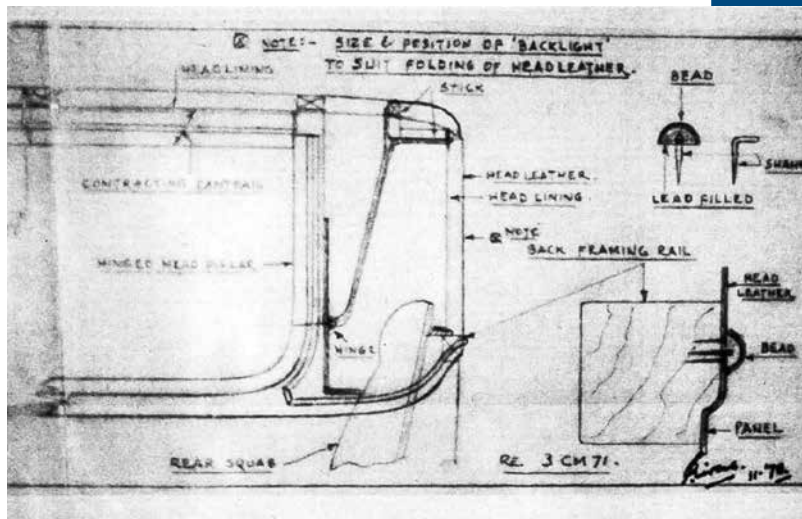
Nach einer langen Zeit, in der wir viel über den Import, Schiffspannen auf See und Spediteure in Houston, die Denver nicht von Colorado Springs unterscheiden können, lernten, stand das Auto auf unserem Grundstück, ohne sichtbare Schäden von der langen Reise.

Das Auto war offensichtlich eine geschlossene Limousine, wie auf den Fotos zu sehen ist. Es wurde viel benutzt, wie die Zulassungen bis 1969 belegen.

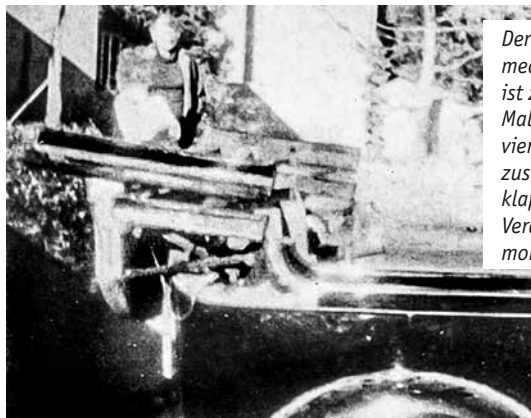
Die Erwartungen wurden erfüllt

Wir begannen mit der langwierigen Instandsetzung, beginnend mit dem Motor. Wir bauten überall neue Lager ein, ersetzten eine gerissene nasse Laubbuchse, setzten neue Ringe ein, setzten die Ventile neu ein und reinigten den Block. Glücklicherweise war keine ernsthafte Aluminiumkorrosion festzustellen. Wir fuhrten mit dem Kühler, dem Getriebe, dem Differential und dem Bremssystem (einschließlich Servo), der Aufhängung, den Rädern, Naben und Radlagern fort.

Das Auto war nun bereit für Testfahrten, um zu prüfen, wie gut die „lebendige“ Leistung (wie in Autocar von 1936 beschrieben) war. Der Wagen erfüllte unsere Erwartungen voll und ganz und hielt sich auch an diese Angaben. Der Motor war nicht so leise, wie ursprünglich beabsichtigt – er war auf massive Ventilstößel umgerüstet worden, eine übliche Werksaktualisierung. Das Fahrverhalten war für ein so großes Auto besonders gut, mit überraschend flachen Kurvenfahrten und ausgezeichneten Bremsen.



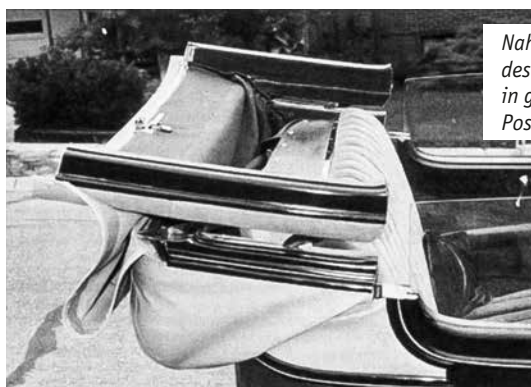
Osmond Rivers schöne Zeichnung, die Details des Faltdachmechanismus zeigt.



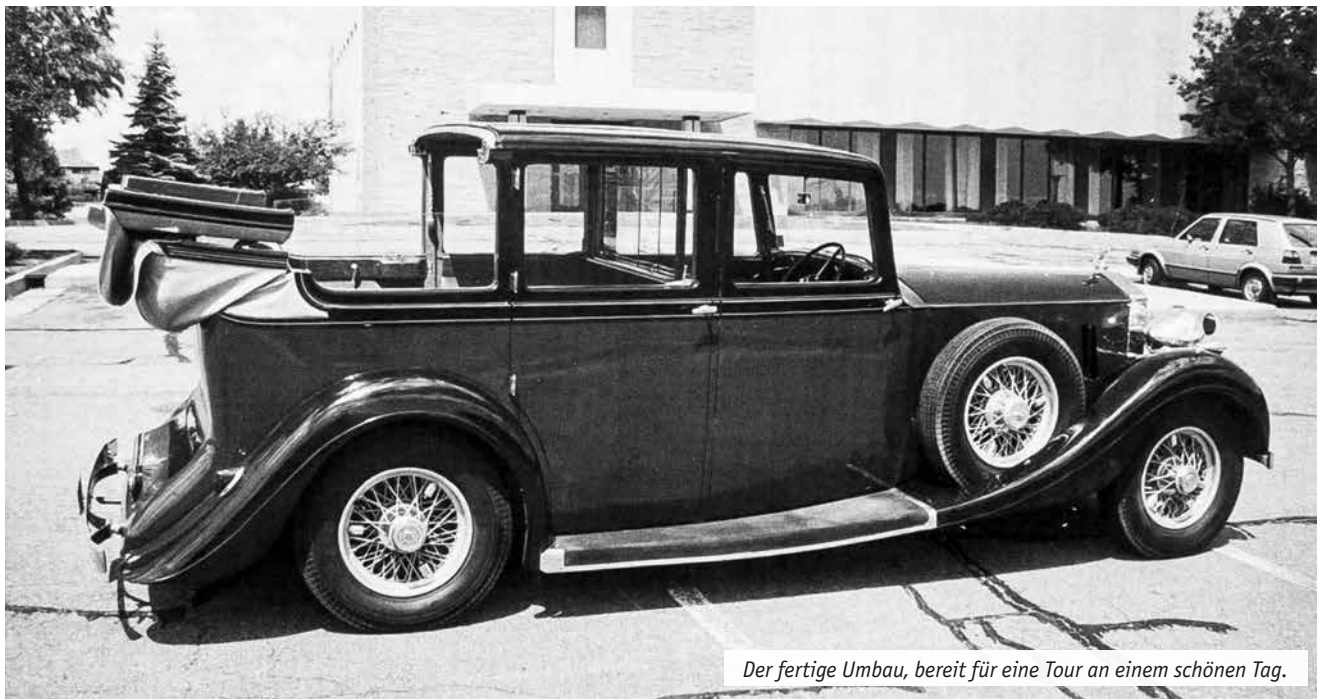
Der Verdeckmechanismus ist zum ersten Mal seit den vierziger Jahren zusammengeklappt, bevor das Verdeckmaterial montiert wird.



Das Verdeck in der Mittelstellung; dank der Gegengewichtsfedern ist dies eine einfache Ein-Mann-Bedienung.

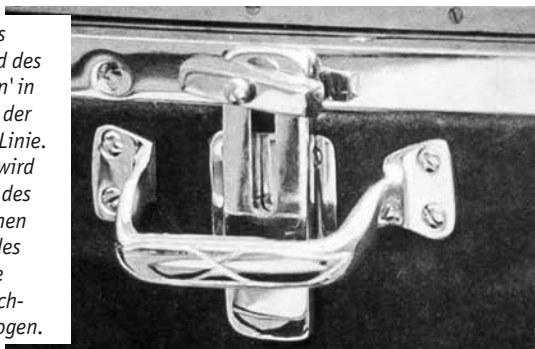


Nahaufnahme des Verdecks in gefalteter Position.

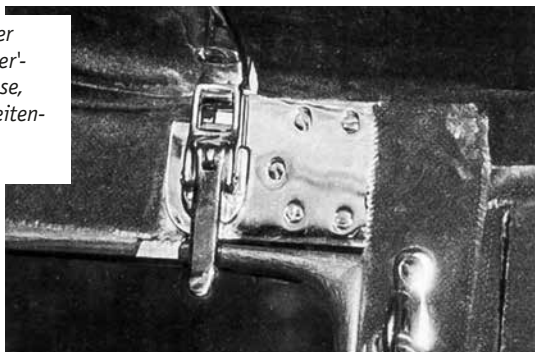


Der fertige Umbau, bereit für eine Tour an einem schönen Tag.

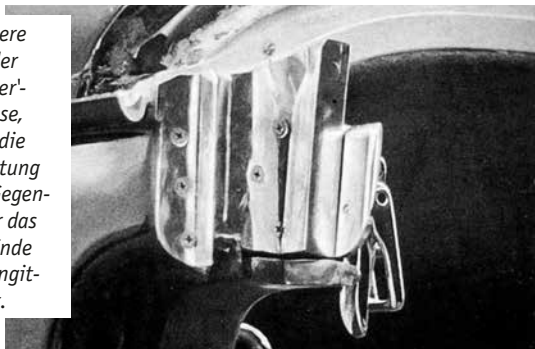
Detail des Griffs und des 'pull down' in der Mitte der Dachteil-Linie. Dadurch wird die Mitte des beweglichen Dachrandes gegen die Gummidichtung gezogen.



Details der 'Overcenter'-Verschlüsse, die die Seitenschienen halten.



Eine weitere Ansicht der 'Overcenter'-Verschlüsse, die auch die Dachdichtung und die Gegenplatte für das vordere Ende des Seitengitters zeigt.



Limousine

Diese Ergebnisse ermutigten uns, die Karosserie vorzeigbar zu machen. Unser Ziel war es, mit dem örtlichen VMCCA-Verband auf Tour zu gehen und das Auto besser kennenzulernen. Die verräterischen Fugen in den hinteren Seitenfensterrahmen machten schon früh deutlich, dass es sich bei der Karosserie tatsächlich um einen Landulet von Hooper, Karosserie-Nr. 8965, handelt und dass ein sehr guter Umbau (signiert E. Albert) durchgeführt worden war. Wir beschlossen, die Karosserie für die erste Lackierung und Neupolsterung in der Form einer Limousine zu belassen, um einige interessante Tourdaten einzuhalten. Dies geschah mit dem gezeigten Ergebnis: eine hübsche, imposante, aber recht formelle Limousine. Das Auto machte auf vielen Touren wenig Probleme, einschließlich der Überquerung einer Reihe von großen Pässen in Colorado. Ein reizendes kleines Mädchen, das mit uns fuhr, schrieb ein Dankeschön für die Fahrt in der 'Royal Rose' (ihre beste Übersetzung von Rolls-Royce). So wurde 3CM71 getauft. Interessanterweise enthält das Brunner-Wappen eine Rose. Unser einziges Problem waren Reifenpannen, die darauf zurückzuführen waren, dass wir auf Anraten eines örtlichen RR-Enthusiasten versuchten, amerikanische 7.00 x 18er zu verwenden. Das war keine gute Idee. Seit wir die Dunlop Forts, die Originalausrüstung, montiert haben, gab es keine weiteren Reifenprobleme mehr, und sie kosten etwa so viel wie die US-Größe.

Landaulet erforscht

Während dieser ganzen Zeit träumten wir davon, die „Rose“ in ihre ursprüngliche Konfiguration zurückzubringen. Weitere Nachforschungen begannen mit einem Brief an Osmond Rivers, den letzten Chefdesigner von Hooper & Co. Da er im Ruhestand war und in Kopenhagen lebte, waren wir nicht sicher, ob er uns antworten würde. Seine Antwort war mehr, als wir erwartet hatten, einschließlich der abgebildeten schönen Skizze. Uli Merkle aus Südafrika besaß einen der wenigen anderen Phantom III Hooper Landaulets, die in unserem Register aufgeführt sind, und er stellte uns freundlicherweise viele Fotos seiner Karosserie und des Landaulette-Mechanismus zur Verfügung, der ähnlich, aber nicht identisch war. Unser Polsterer hatte darauf hingewiesen, dass der gesamte Klappmechanismus noch vorhanden zu sein schien: Es war eine Aluminiumschale geformt worden, die einfach das Leder ersetzte und vorne an die Karosserie geschweißt war.

Landaulet restauriert

1986, nach zahlreichen Tourneen, Wohltätigkeitsveranstaltungen usw., beschlossen wir, das Aluminium abzuschneiden, so dass die gesamte Mechanik des Verdecks in gutem Zustand zum Vorschein kam. Alles verfaulte Holz (erstaunlich wenig) wurde ersetzt, die Verdeckteile entrostet und neu lackiert. Nur die Halteriegel für das Verdeck fehlten. Es wurden neue aus plattierter Bronze und poliertem rostfreiem Stahl angefertigt. Der Klappmechanismus ist auf mehreren Fotos zu sehen. Er ist federunterstützt, so dass das Anheben des Verdecks eine einfache Aufgabe für eine Person ist. Es wurde eine neue Lackierung gewählt, die besser zu einer altmodischen Cabrio-Karosserie passt.

Das Auto sieht jetzt ganz anders aus, wie man auf dem Foto sehen kann. Im Innenraum sind die ungewöhnlichen Furnierarbeiten zu sehen. Dazu gehören ein Weinregal und kleine Tische für Cocktailgläser. Es ist unnötig zu erwähnen, dass die „Rose“ die Aufmerksamkeit auf sich zieht, wo immer sie fährt, und ihre Fahrgäste an schönen Tagen in Colorado erfreut. Wie nicht anders zu erwarten, ist ein Großteil der Mechanik verborgen, und wir würden uns freuen, von anderen Besitzern von Fahrzeugen mit Hooper-Landaulet-Aufbauten zu hören. Es wäre interessant, Fotos von Innenausstattungsdetails auszutauschen und Erfahrungen zu teilen.



Tablett in der Tür.



Blick in den hinteren Innenraum, der die Verkleidungen aus Wurzelholz in den Türen zeigt. Die hinteren Türen sind mit Stoff und Walnussfurnier auf Mahagoni verkleidet. Dazu passt die schmale Platte, die die Fensterkurbel trägt.

Wheels und Weißwurst bei der BMW Group Classic

Text und Fotos: Prof. Dr. Martin Illner

Bereits seit einigen Jahren gibt es eine Veranstaltung in München, die in den Sommermonaten regelmäßig stattfindet. Unter dem Motto „Wheels & Weißwurst“ lädt die BMW Group Classic in die Moosacher Straße 66 im Stadtviertel „Am Riesenfeld“ ein.

Ohne Anmeldung kann man mit seinem Youngtimer oder Oldtimer, auch dann, wenn's kein BMW ist, daran teilnehmen. Die Veranstaltung ist Marken offen. Da es dort im Betriebsgelände nur begrenzten Platz gibt, hatte ich die Mitglieder in meinem Newsletter auf den Originalton einer Mitarbeiterin bei BMW Classic hingewiesen:

„Bei schönem Wetter geht's bei der Öffnung um 9:00 Uhr richtig rund. Die vorhandenen 40 Stellplätze sind schnell belegt.“

Ihr Tipp: Erst um/ab 11:00 Uhr dort eintreffen. Da ist der erste Run vorbei und es ist einfacher, Stellplätze zu bekommen und das reicht alle Mal aus, um die Weißwurst noch vor dem Mittagläuten (alte Münchner Tradition) zu verspeisen. Offiziell dauert die Veranstaltung bis 14:00 Uhr. Die Ausstellungshalle mit historischen BMW Fahrzeugen ist zur Besichtigung geöffnet.

Für Samstag, den 17. Juni 2023 hatte ich unsere erstmalige Teilnahme dort eingeplant und letztendlich war der RREC mit über 20 Personen vertreten. Leider





konnte man jedoch keinen Tisch reservieren und so waren wir dann doch auf mehrere Tische verteilt, trafen uns aber spätestens bei den Rundgängen zwischen den bunt gemischten Fahrzeugreihen immer wieder, um dann auch clubintern fachsimpeln zu können.

Da die Veranstaltung während des Sommers regelmäßig immer am dritten Samstag im Monat stattfindet hier noch ein paar Erfahrungswerte:

- Als ich um kurz nach 11:00 Uhr mit Klaus Konopizky dort ankam, durfte ich – schöner Bentley Azure hin oder her – nicht reinfahren. Da dort jedoch eine Einbahnregelung gilt kam dann doch die Meldung, dass „hinten“ einer rausgefahren ist. Als Fahrer bekam ich einen Button, den ich später gegen zwei Weißwürst und eine Brezn eintauschen konnte. Beifahrer sind Selbstzahler!

Übrigens: Weißwürst bestellt man nicht paarweise; sie sind nach der Herstellung, wie Perlen an einer Kette. Insofern gibt´s keine Paare und, wer ordentlich Appetit hat, kann auch drei ordern!

- Spätankömmlinge hätten dann so nach 12:00 Uhr leicht Platz gefunden, fuhren jedoch mit einem relativ neuen Mercedes SL vor. Prompt wurden sie nicht hereingelassen und auf einen externen Parkplatz verwiesen. Die Weißwürst mussten sie auch selbst bezahlen!

- Aber – auch Spätankömmlinge werden noch versorgt, weil genügend Weißwürst vorhanden sind und die Brezn nach Bedarf frisch gebacken nachgeliefert werden.





Perspektive aus dem Azure-Cockpit auf die Chiemgauer Berge: Wir wohnen doch echt dort, wo andere Urlaub machen.

Traditionelle Ausfahrt im Bayerischen Voralpenland

Chiemgau-Tour 2023

Text und Fotos: Prof. Dr. Martin Illner

Nach unserer allerersten Chiemgau-Tour 2018 und dem Chiemgau-Frühjahrstreffen 2019 mit dem Motto „Bayerische Lake & Mountain Tour“ hatten wir uns entschlossen, dass genau unter dem Titel „Chiemgau-Tour“ ein regelmäßig wiederkehrendes Event werden soll. Wie in der Vergangenheit bildete das Oldie-Feeling am Schloss Maxlrain – schon seit mehr als 30 Jahren am Fronleichnamstag – den Auftakt. Wie dem Artikel über unseren Maxlrain-Tag zu entnehmen, waren wir in 2023 jedoch nicht auf dem Grünen Hügel am Schloss, sondern beim Green des dortigen Golfclubs.



Wie schon 2022 – Begrüßungsaperitif der Chiemgau-Tour auf der Hotelterrasse und auch wieder mit freier Auswahl der Getränke. Aperol, Hugo, Weißbier und Wasser standen an der Spitze der Beliebtheitskala. Und ebenfalls schon bewährt – Alles auf Zimmer 248 schreiben!!!

Wie im Vorjahr sollte die Chiemgau-Tour am Donnerstagabend mit Aperitif nach Wahl in der Bar des Hotels St. Georg in Bad Aibling starten. Doch wir wollten die reservierte Bar gar nicht für uns haben. Vielmehr zogen wir es bei sommerlichen Temperaturen vor, dass wir im Freien auf der Terrasse blieben. Das mit der freien Getränkewahl hat sich übrigens bewährt. Denn statt eines Gläschens mit Begrüßungschampagner oder -prosecco zogen Alle größere Volumina in Form von

Damit keine Irritationen aufkamen, hatte ich bei meiner Reservierung auf der gleichen Zimmernummer – wie in 2022 – bestanden.

248

Aperol oder Hugo oder gleich ein bayrisches Weißbier vor. Und wir blieben auch abrechnungstechnisch beim 2022er Konzept: Alle Getränke auf „die 248“ – mein Zimmer – schreiben!!! Und weil es ein so schöner sommerlichen Abend war, blieben wir auch zum Abendessen gleich dort im Außenbereich.

Am Freitag und Samstag hatten wir auch in diesem Jahr wieder bei weiterhin herrlichem Sommerwetter abwechslungsreiche Ausfahrten.

Freitag, 9. Juni

Bis zu unserem Start hatte sich der Kreis derer, die tags zuvor bereits am Golfplatz dabei waren ein wenig erweitert bzw. verändert. 16 Fahrzeuge – davon drei aus Österreich – starteten im Konvoi in Richtung Reit im Winkl. Nach einer kurzen Autobahnetappe ging es Richtung Berge, vorbei an Schloss Hohenaschau hinauf zum Bergsteigerdorf Sachrang und nach der österreichischen Grenze hinunter nach Walchsee und via Kössen und wieder raus aus Österreich. Das erste Ziel war leicht zu finden, denn wir sammelten uns unmittelbar am rund 30 m hohen – typisch oberbayrisch weiß-blau gestrichenen – Maibaum. Dort ist auch das Tourismusbüro, das unseren Zwischenstopp organisiert und diesen vorab via Gemeinde-Homepage auch angekündigt hatte.



Vom Führungsfahrzeug aus – immer die Kolonne im Blick behalten. Unser Clubfreund Dr. Axel Zogbaum wird diese Bildunterschriften sicherlich mit Wohlwollen lesen.



Während der beiden Ausfahrtstage waren immer wieder Seitenstreifen, Parkplätze oder andere Örtlichkeiten eingeplant, damit sich Alle wieder sammeln konnten.



Meine Frau Jorun hat dabei vermutlich genau so viel in den Rückspiegel geschaut, wie nach vorne.

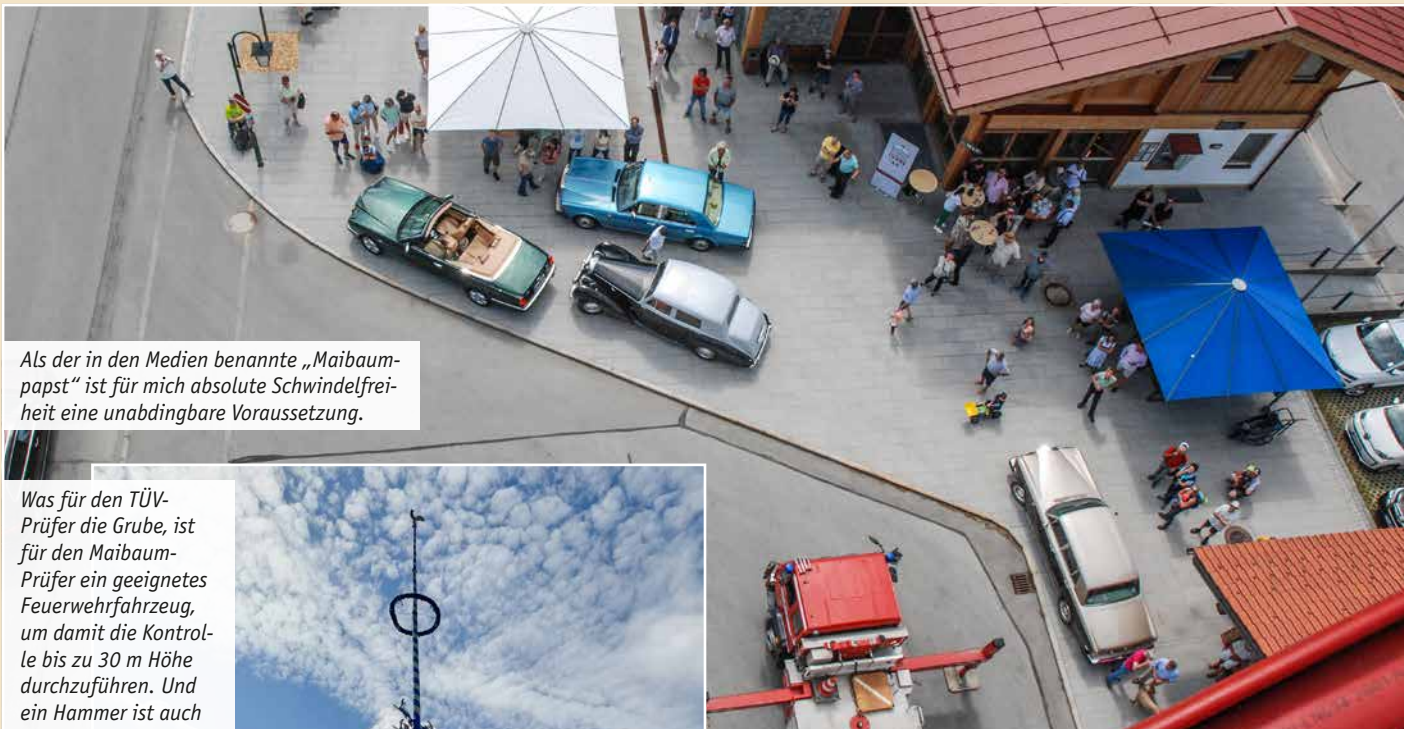


Zünftige musikalische Begleitung lieferte das Alphorn-Trio der örtlichen Trachtenkapelle.

Bürgermeister Matthias Schlechter, Kaffee/Softdrinks/Fingerfood, rund 100 Schaulustige/Feriegäste und drei Alphornbläser waren vor Ort. Via Lautsprecheranlage begrüßten der Bürgermeister und ich. Er verwies u. a. auch auf die Werte unserer Rolls-Royces und Bentleys und meinte dann, dass er auch mit dem teuersten Fahrzeug seiner Gemeinde mit Anschaffungskosten von über 250.000,- € zu dem Event beitragen würde.



Vor dem Tourismusbüro in Reit im Winkl und am dortigen Gemeinde-Maibaum wurden wir schon erwartet und im Beisein zahlreicher Schaulustiger/Feriegäste von Bürgermeister Matthias Schlechter begrüßt. Schließlich sollte ich als öffentlich bestellter und vereidigter IHK Sachverständiger für Holzschutz und Holzschäden diesen traditionell weiß-blau gestrichenen Maibaum seiner alljährlichen Prüfung unterziehen.



Als der in den Medien benannte „Maibaumpapst“ ist für mich absolute Schwindelfreiheit eine unabdingbare Voraussetzung.

Was für den TÜV-Prüfer die Grube, ist für den Maibaum-Prüfer ein geeignetes Feuerwehrfahrzeug, um damit die Kontrolle bis zu 30 m Höhe durchzuführen. Und ein Hammer ist auch immer mit dabei!



Die relativ neue Hebebühne der örtlichen Feuerwehr stand bereit, damit ich den Maibaum seiner wiederkehrenden Prüfung unterziehen konnte. Bei solchen Prüfungen nehme ich jährlich 25 – 30 Maibäume in meiner Funktion als IHK-Sachverständiger für Holzschutz und Holzschäden aus nächster Nähe in Augenschein. Sie werden von unten bis zur Spitze „handnah“ geprüft. Das ist so eine Art Maibaum-TÜV, denn die meist 25 – 40 m hohen Bäume bleiben immerhin 3 – 5 Jahre stehen. Immer wieder mal entwickeln sich unter der schönen Farbe Holz zerstörende Pilze. Die gab´s auch in Reit im Winkl und deshalb wurden konkrete Veränderungen für den Baum vorgegeben, damit er noch eine Weile stehen bleiben kann. Weitere Informationen findet man im Internet unter den Stichworten „Maibaumpapst“ bzw. „Maibaumkiller“ und bei www.traunsteiner-tagblatt.de – „Reit im Winkl/Maibaum“.

Nachdem ich wieder festen Boden unter den Füßen hatte, wurde das Prüfungsergebnis via Lautsprecher bekanntgegeben. Eine weitere musikalische Einlage der Alphornbläser und ein ausgiebiges Fotoshooting mit dem Bürgermeister folgten, bevor es für uns weiterging. Nach nur wenigen Kilometern erreichten wir die Schranke der Mautstraße, die hinauf zur Winklmoosalm – bekannt als Heimat der früheren Skirennläuferin Rosi Mittermeier – führt.

Für die Mittagspause fuhren wir über eine Mautstraße zur Winklmoosalm. Andrea Gollob schaut in den grauen Himmel, der kurz darauf seine Schleusen öffnete. Alle Cabrio-Dächer waren wohlweislich geschlossen worden.



Wetterbedingt saßen wir zum Mittagessen dann nicht auf der für uns gedeckten Terrasse sondern in einer typischen alpenländischen Zirbenstube (Holz spezifischer Bergkiefern).





Nachdem alle Fahrzeuge – auch die mit Trommelbremsen – die Strecke mit bis zu 18 % Steigung/Gefälle gut hinter sich gebracht hatten, stellten wir sie und uns am Parkplatz „Seegatterl“ zum Gruppenfoto auf.

Dort zwang uns ein Regenschauer dazu, das Mittagessen nicht auf der für uns gedeckten Terrasse einzunehmen; Kaspessknödel, Gselchts mit Kraut und andere bayrische Spezialitäten haben aber auch drinnen in der klassischen Zirbenstube geschmeckt. Wieder unten im Tal ging's vorbei an kleinen Seen durchs Landschaftsschutzgebiet Richtung Ruhpolding – erst einmal bis zum Holzknechtmuseum. Dort erwartete uns schon ein Führer, der uns durch Ausstellung und Freigelände geleitete und wegen seines Engagements Standing Ovationen und von einigen Mitgliedern ein ordentliches Extra-Trinkgeld bekam. Nächstes Ziel war dann die Terrasse der legendären „Windbeutelgräfin“ in Ruhpolding. Seit Jahrzehnten gibt es dort diese namenprägende Spezialität. Jeder Windbeutel wird von einem „Schwanenhals“ geziert, der jeweils mit einer laufenden Nummer versehen ist. Ich verspeiste den Windbeutel mit der Nummer 3.104.787.

Ebenfalls schon traditionell bei der Chiemgau-Tour findet das Abendessen nach der Freitags-Ausfahrt im Romantik Hotel Lindner am Dorfplatz in Bad Aibling statt. Leider wurde dort die Ehefrau von Gastteilnehmer Dr. Walter Riffeser von einer Bedienung reichlich mit Prosecco übergossen. Ich versuchte das dann später so zu erklären, dass das ein RREC-Ritual ist, das alle künftigen bzw. Neumitglieder über sich ergehen lassen müssen. Normalerweise würden wir jedoch die Herren mit Whisky übergießen. Offensichtlich war das nicht abschreckend denn Walter ist mittlerweile in der Runde der Mitglieder offiziell angekommen.



Beim nächsten Stopp hatten wir – in einem Vorort von Ruhpolding – eine sehr ambitionierte Führung durch das Holzknechtmuseum. Klaus Becker ließ es sich nicht nehmen auf einem Simulator eine Proberunde mit einem sogenannten Harvester zu drehen. Derartige Maschinen sind mittlerweile bei der Holzernte im Wald üblich. Sie unfallfrei und effektiv zu bewegen setzt entsprechendes Training am Simulator voraus.



Direkt in Ruhpolding ist das legendäre Ausflugslokal „Windbeutelgräfin“. Jeder dieser Kalorien trächtigen Windbeutel wird von einem „Schwanenhals“ geziert, der eine fortlaufende Nummer trägt. „Mein Schwan“ mit der Nummer 3.104.787 ist mittlerweile im grünen Gästebuch der Region Süd gelandet.



Bei der Samstagsausfahrt erreichten wir bereits nach 30 km den Lokschuppen in Rosenheim. Früher waren dort die Dampflokomotiven und die Drehscheibe der ersten Eisenbahn von München nach Rosenheim beheimatet. Nun ist es ein Ausstellungszentrum mit jährlich wechselnden Präsentationen: 2023 geht's um Vulkane. Für uns wurde die Zufahrtsschranke geöffnet und wir durften im Innenraum parken, der üblicherweise für Fahrzeuge tabu ist. Wo früher die Drehscheibe war ist aktuell ein kleiner Vulkankrater aufgebaut der Rauch und gelegentlich einen Geysir aktiv werden lässt.



Die Rosenheim Cops flimmern mittlerweile seit 21 Jahren über die Bildschirme und sind natürlich auch am Rosenheimer Lokschuppen präsent.

Nach der Führung durch die Welt der Vulkane gab's eine weitere Spezialität, die ihren Ursprung in Oberbayern hat: Weißwürscht – selbstverständlich mit frischen Brezn und süßem Senf. Links stehend Klaus Becker: Ob er wohl g'rade den Unterschied zu seinem Düsseldorfer Löwensenf erläutert?



Auch in den Hermannsdorfer Landwerkstätten hatten wir eine spezielle Einfahrterlaubnis. Doch eine resolute Oberbayerin gab uns dann klar zu verstehen, wo wir parken bzw. nicht parken sollten. Nach diesem ersten Eindruck entpuppte sie sich jedoch als eine äußerst engagierte und kundige Mitarbeiterin.



Samstag, 10. Juni

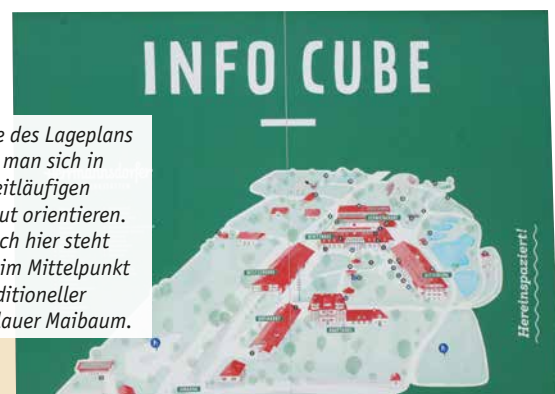
Da haben wir es gemütlicher angehen lassen und sind tatsächlich erst um 9:30 Uhr vom Hotel aus über Nebenstraßen nach Rosenheim gefahren. Nach einem Zwischenstopp an einer meiner Wirkungsstätten – der Technischen Hochschule Rosenheim – durften wir dann mit Sondergenehmigung im Innenbereich des Rosenheimer Ausstellungszentrums, einem umgebauten denkmalgeschützten Lokschuppen, parken. In zwei Gruppen wurden wir durch die aktuelle Ausstellung „Vulkane“ geführt, um dann anschließend – wenigstens ein Mal an diesem Wochenende – die für Oberbayern typischen Weißwürscht mit Brezn und süßem Senf als Mittagsimbiss zu uns zu nehmen.

Weiter über Nebenstraßen und teilweise auch sehr kleine Sträßchen erreichten wir die Hermannsdorfer Landwerkstätten. Sie wurden gegründet, nachdem sich Karl Ludwig Schweisfurth vom Saulus zum Paulus gewandelt hatte; als Letzterer meinte er:

„Ein Schwein, das in seinem Leben nie galoppiert ist, nie in der Erde gewühlt hat – das weiß vielleicht gar nicht, dass es ein Schwein ist!“

Schweisfurth wurde 1930 in Herten geboren und verstarb 2020 in München. Der gelernte Metzgermeister übernahm nach dem 2. Weltkrieg die elter-

Mithilfe des Lageplans konnte man sich in dem weitläufigen Areal gut orientieren. Und auch hier steht wieder im Mittelpunkt ein traditioneller weiß-blauer Maibaum.



liche Metzgerei und baute sie zu einem der größten fleischverarbeitenden Unternehmen Europas aus: Herta. Jeden Monat wurden hier rund 100.000 Schweine und 20.000 Rinder zu Wurst verarbeitet. Schweisfurth wurde zum Beispiel für das Wirtschaftswunder der späten Nachkriegsjahre: Größer, schneller, weiter – und billiger.

In den Achtziger Jahren kam dann die Wende – Schweisfurth konnte das gigantische System der industriellen Fleischproduktion nicht mehr ertragen und wollte noch einmal neu anfangen: Kleiner, feiner, handwerklich – und mit Respekt vor dem Tier und der Natur. Er verkaufte Herta an den Lebensmittelkonzern Nestlé und gründete 1985 die Schweisfurth Stiftung. Gleichzeitig baute er in Glonn bei München ein Modellunternehmen für ökologische, tiergerechte und handwerkliche Lebensmittelproduktion auf. Die Herrmannsdorfer Landwerkstätten verwirklichten das, was die Schweisfurth Stiftung in ihrem Leitbild für eine zukunftsfähige, regionale und ökologische Land- und Lebensmittelwirtschaft beschreibt: Nähe, Handwerk, Fairness, Qualität.

Eine resolute und sehr engagierte Mitarbeiterin erklärte uns das alles und führte uns durch den Landwirtschaftsbetrieb – bis raus zu den Weideflächen. Spätestens da war dann Allen klar, weshalb ich in mein Programm geschrieben hatte – dass da bequemes Schuhwerk sinnvoll ist! In der so genannten Hofwerkstatt, wo auch Koch- und Backkurse stattfinden, gab's anschließend Kaffee und frisch gebackene Kuchen. Zum allgemeinen Bedauern war der Hofladen am Samstagnachmittag leider schon geschlossen; angesichts dessen, was wir vorher erfahren haben, hätte er mit uns sicherlich einigen Umsatz gemacht. Aber, wenn er offen gewesen wäre, dann hätten wir seine Parkplätze im Innenhof des Guts nicht nutzen können.

Der Rückweg zum Hotel St. Georg führte dann über wirklich kleine Sträßchen und auch quer durch Bauernhöfe zurück und lud nochmals zu einem Fotostopp ein – mit den oberbayerischen Bergen – dem Wendelstein und seinen Nachbarn ein.



Über kleine Straßen, Sträßchen, mitten durch Dörfer und auch quer durch Bauernhöfe ging's im Konvoi wieder zurück zum Hotel.



Vorbei an anscheinend glücklichen und aufgrund der Haltungsform definitiv nicht stinkenden Schweinen landeten wir schließlich im Außenbereich und standen dort mitten zwischen Schafen, Ziegen, Hühnern, Enten ...



Ein Plätzchen im Schatten mit Ruhebänk hatten Manfred Schiller, Dr. Sigurd Muthwil, Wolfgang Lachermund und Armani als ihre Anlaufstelle erkoren.



Viel Sonne, Fahren, Essen, Zuhören, Laufen, Abendessen ... – dennoch landeten nach und nach fast Alle in der Bar des Hotels St. Georg für mehr oder weniger ausgedehnte Absacker.

Sonntag, 11. Juni

Die Ersten kamen ab 7:30 Uhr zum Frühstück – bei anhaltendem Sommerwetter – auf die Hotelterrasse, weil sie bald starten wollten. Angesichts der überaus harmonischen Stimmung verging auch in diesem Jahr die Zeit wie im Fluge und die Verabschiedung streckte sich. Aber irgendwann waren auch die letzten Reste des Frühstücksbuffets abgeräumt, was dann doch ein deutliches Signal setzte. Auch wieder erst so um 12:00 Uhr hatte sich schließlich auch der härteste Kern unserer Runde – nach rund 4,5(!) Stunden – aufgelöst.

Als Ausblick für die Zukunft bzw. für die Langzeitplanung in 2024: Fronleichnam in Maxlrain – 30. Mai – anschließende Chiemgau-Tour – 31. Mai bis 2. Juni.

2023 nicht auf dem Grünen Hügel sondern am Green des dortigen Golfplatzes

Fronleichnam in Maxlrain

Text und Fotos: Prof. Dr. Martin Illner

Das Management hatte den kompletten Parkplatz des Golfclubs und der Gastronom einen Großteil der Terrasse des Clubhauses – unter Schatten spendenden Schirmen – für uns reserviert.

Seit 2016 – mit Ausnahme eines Coronajahres – war der Grüne Hügel von Schloss Maxlrain beim alljährlichen Oldtimer-Feeling am Fronleichnamstag ein fester Programmpunkt für uns im Süden. Nun mussten wir in 2023 wegen eines neuen Konzepts des Veranstalters umdisponieren. Parkplatz und Terrasse des Golfclub Schloss Maxlrain waren jedoch eine vortreffliche Alternative.

Selbstverständlich wären wir auch gerne ein 8. Mal mit dem RREC beim ADAC Oldtimer-Feeling am Schloss Maxlrain mit dabei gewesen. Aber!

Nach zwei Jahren Coronapause war der Veranstalter 2022 von zu vielen Teilnehmern – laut ADAC wollten 6000 Oldtimer auf die Schlosswiese – förmlich überannt worden und überfordert. Manch einer wird sich noch an die chaotische Situation auf den Zufahrtsstraßen erinnern. Deshalb gab es für 2023 ein neues

Konzept. In die Oldtimerbereiche beim Schloss durften nur noch Fahrzeuge, die mindestens 40 Jahre alt waren. In der Folge hätten etliche Clubmitglieder und auch ich gar keinen Zugang bekommen. Also brauchte ich ein anderes Konzept bzw. einen anderen Treffpunkt, der aber doch einen Bezug zu Maxlrain haben sollte. Kurzentschlossen fragte ich beim Management des dortigen Golfclubs an und bekam sofort eine sehr freundliche Rückmeldung.

Nach Besichtigung der Lokalität und Besprechung mit Management und Gastwirt bekamen wir die Zusage, dass der komplette Parkplatz vor dem Restaurant und ausreichend Platz auf der Terrasse des Club-Restaurants für uns reserviert wird.

Bei schönstem Sommerwetter steuerten wir dann die Location an und wurden bereits ab dem Zufahrtsbereich zu unseren reservierten und deutlich markierten Stellplätzen geleitet. Auf der Terrasse erwarteten uns Tische, die deutlich erkennen ließen, dass sie für uns gedeckt waren. Nach und nach wurde die Runde – auch dank einiger Gäste – immer größer. Unser Chairman Dr. Klaus Konopizky, Frau Wendrich als Vertreterin des Golfclubvorstands sowie die Clubmanagerin Frau Kellerer und ich konnten zahlreiche frohgelante RR- & B-Begeisterte begrüßen.

Traditionell trafen die ersten Teilnehmer schon am Mittwoch ein und ließen sich bei sommerlichen Temperaturen das Abendessen schmecken.



Bei bester Verpflegung von Seiten des Clubrestaurants, bei angeregten Gesprächen und – weil im Freien – auch mit der einen oder anderen Zigarre verflieg die Zeit. Da der Fußweg zur Schlosswiese mit den Oldtimern nur wenige Minuten betrug, war fast jeder von uns auch mal dort gewesen.

Obwohl diesmal Alles anders war, wurde auch „Maxlrain 2023“ sehr genossen. Jedenfalls fiel das Feedback sehr positiv aus – vor allem auch von Seiten des Golfclubs. Frau Wendrich vom Clubvorstand schaute im Laufe des Tages immer mal wieder vorbei und sie machte den Vorschlag, dass wir in 2024 wiederkommen sollten und, dass man dann für uns auch kleines Putting-Turnier veranstalten würde. Doch – es kam noch besser.

Ich wurde für einen der nächsten Tage eingeladen, mit dem doch so schönen Bentley Azure für ein Fotoshooting auf den Golfplatz – ja tatsächlich – auf den heiligen grünen Rasen zu kommen. Da wir im Club jedoch zwei Marken vertreten, sprach ich Markus Bergmann an, der ja nicht weit entfernt von dort wohnt. Selbstverständlich sagte er sofort zu und war mit seinem RR Silver Shadow dabei. Über eine Stunde wurden Azure und Shadow in unterschiedlichen Positionen zwischen Fairways, Greens und Bunkern und mit unseren oberbayerischen Bergen im Hintergrund fotografiert. Umgehend waren dann einige Bilder von uns und ein kleiner Bericht unter „Clubnews“ auf der Homepage des Golfclubs zu finden.

Vom Vorstand des Golfclubs erfolgte für einen der folgenden Tage eine Einladung zum Fotoshooting, der ich mit dem Bentley Azure und Markus Bergmann mit seinem Rolls-Royce Silver Shadow gerne gefolgt sind. Dort waren sanfte Lenkbewegungen angesagt, damit wir uns dort, vor Bunker, Green und den Bergen rund um den Wendelstein für etliche Einstellungen immer wieder neu platzieren konnten.



Im Vordergrund sitzen Gäste – die Familien Riffeser und Baumann; Riffesers, samt Hündin Alwa, waren zum ersten Mal bei uns und haben sich unmittelbar nach dem Event einen Aufnahmeantrag für den Club zusenden lassen.



Mehr als 30 Mitglieder und Gäste wurden durch Area-Manager Süd Dr. H. Martin Illner, Clubmanagerin Alexandra Kellerer, unseren Chairman Dr. Klaus Konopizky und Clubvorstand Monika Wendrich herzlichst begrüßt.



Durch das umstrittene neue Konzept des ADAC und die hochsommerlichen Temperaturen war die benachbarte Schlosswiese mit den Oldtimern wesentlich weniger frequentiert als in den Vorjahren.

Nicht nur die Vertreterinnen von Club-Management und -Vorstand sondern auch einige weitere Mitglieder fanden die Situation so außergewöhnlich, dass sie ihre Golf-Caddies beiseite stellten und mit aufs Bild kamen.



Wir fanden, dass unsere Fahrzeuge – hier vor dem Clubhaus – dort hervorragend hinpassen. Passionierte britische Golfer würden die Aktion auf dem Rasen vielleicht als Sakrileg betrachten?!





Treffen der Region Nord

Text und Fotos: Jörn Gerdau

Am 18. Juni fand auf Einladung unseres Mitglieds Reinhard Sachse das doch schon traditionell zu nennende Treffen der Region Nord bei Steenbuck Automobiles in der schönen Lüneburger Heide statt. Die Umstände waren, was das Wetter anging, perfekt. Spannend machte das Ganze eher das hohe Verkehrsaufkommen dieses – fast – ersten Sommerwochenendes. Aber letztlich schafften es alle Teilnehmer nach Lübberstedt.

Das umfangreiche und vielfältige Angebot an Automobilen in den Hallen und auf dem Hof des ländlichen Anwesens schlug die Gäste schnell in ihren Bann. Dazu kam wie immer der Austausch über vielerlei Themen und natürlich auch fachliches über die eintreffenden Fahrzeuge. Zeitgleich zu unserem Treffen hatte sich auch der Pagoden-Klub Steenbuck als Ziel ausgesucht, was aber nur kurzfristig zu Parkraumangel führte, da die Sterne alsbald zur nächsten Etappe aufbrachen. Unser Mitglied Lars Vierkötter, der auch Eigner einer Pagode ist, hatte sich aber an diesem Tag für Familie und uns entschieden und war daher mit einem Silver Cloud gekommen, der Platz für alle bot.

Nachdem alle da waren, luden uns Jutta und Reinhard Sachse erst zu einem kleinen Empfang im schattigen Haupthaus ein und brachten damit zum Ausdruck, dass der RREC bei ihnen gerne gesehen ist. Die große Affinität zu unseren Marken zeigt sich aber auch in dem reichen Angebot an Bentley und Rolls-Royce, das die Hallen schmückt. Im „Altenteil“ etwa glänzten u.a. zwei wunderschöne Vorkriegs-Bentley, aber auch ein früher, von Mulliner karosierter Mark VI.

Geglänzt hat als Besucher natürlich auch der Phantom II, mit dem sich Dres. Ute und Axel Zogbaum nach Lübberstedt aufgemacht hatten. Nach dem Pfingstwochenende in Melle wollten die beiden gut gelaunt und frei von allen Veranstaltersorgen einfach einmal ausspannen. Das dürfte gelungen sein. Extra aus Münster war der Treasurer unseres Clubs Robert Braun angereist. Ideal war dafür bei dem tollen Wetter natürlich sein offener Continental GTC. Noch mehr dem Wetter angemessen kam aber Alexander Wünsche mit einem mehr als offenen, gar luftig zu nennenden Panther J 72 (s. dazu das passende Kennzeichen!). Wunderschön!





Begrüßen konnten wir auch unser Neumitglied Joerg Machner, der mit seiner ebenfalls geöffneten Corniche gekommen war. Die geschlossene Gesellschaft repräsentierten u.a. Axel Seevers mit Cloud III, Uwe Petersen mit Shadow II und der Verfasser mit Corniche Saloon. Ein interessantes Gastfahrzeug war ein seltener Bentley T1 MPW two-door Saloon der ersten Serie mit dem schönen Chippendale-Armaturenbrett.

Am frühen Nachmittag ging es dann für einige noch weiter in`s nahe Salzhausen, wo in Rütters Gasthof ein Tisch für uns reserviert war. Leider drinnen. Da wir aber doch eher das Sommerwetter genießen wollten, war das nach kurzem aber intensiven Tische- und Stühlerücken natürlich auch möglich. Und so saßen wir dann doch noch eine ganze Zeit bei gutem Essen und Gesprächen zusammen, wobei schon die eine oder andere Idee für ein weiteres Treffen geschmiedet wurde ...

Ich hoffe, dass alle Teilnehmer gut zurück nach Hause gekommen sind und bedanke mich im Namen aller beim Ehepaar Sachse an dieser Stelle noch einmal für diesen schönen Tag!





Annual Rally & Concours d'Elegance 2023 – Burghley House

1 Mulsanne - 2 Preise - 3 Gentlemen



Ein Reisebericht vom 22. bis 29. Juni

Text: Matthias Steck

Endlich ging es mal wieder Richtung UK zur Annual Rally & Concours d'Elegance 2023 nach Burghley House/ Stamford.

Vorweg: Es war ein s e h r sonniges Wochenende mit angeblich über 1.000 teilnehmenden Fahrzeugen.

Zu dieser Tour waren – neben dem Autor – unser Präsident Dr. Klaus Konopizky sowie Dr. Andreas Lingenfelser verabredet.

Ein erfolgreiches Triumvirat?





DONNERSTAG, 22. JUNI

Wir starten frühzeitig die 800 km Tour, um stressfrei unsere Nachtfähre von Rotterdam/NL nach Harwich/UK per Bentley Mulsanne zu erreichen.

Auf halber Strecke regt sich im Raum Frankfurt a.M. spontan Pausenlust. Kurzentschlossen dreht die Besatzung zu einem kleinen LUNCH ins Schlosshotel Kronberg ab. Immer wieder schön. Hier wird unser 50./2025 Club-Jubiläum sicher ein Highlight!

400 km weiter gen Nordwesten werden wir auf Deck 5 wohlig einrangiert. Es folgt eine ruhige Überfahrt mit der STENA-Line. Begleitet von einem Gläschen „Dämmerchoppen“ und sanft geschippert erreichen wir ...



FREITAG, 23. JUNI

... früh Harwich/UK. Frisch gebügelt, versteht sich. Ab da geht es nun schnuckelige 50 Meilen schnurstracks zu P&A Wood. Dort erwarten uns wahre Pretiosen.

Hier ein kurzer Einschub oder besser: dezenter Apell an die Damen des Clubs: Falls Sie noch eine passende Christmas Überraschung für Ihren Gatten suchen ... don't hesitate! Couragierte Herren nehmen ihr automobiles Schicksal gewohnt selbst in die Hand! Sachwerte contra Inflation.

Unbedingt auch eine Besichtigung von Werkstatt- und Fertigung bei P&A Wood einplanen.

Hier wird feinstes Handwerk in gelassen souveräner Atmosphäre zelebriert. Man bewegt sich dort völlig frei und alle Spezialisten des Hauses stehen zur Verfügung.

Als ich ehrfürchtig vor einem Silver Ghost stehe, dreht der Mechaniker kurzerhand die inspektionsmäßig auf 90 Grad stehende „Spirit of Ecstasy“ in meine Richtung mit der Frage. „Better for your photo?“ – Absolutely!

Damit schon höchst britisch eingestimmt, empfängt uns das Crown Hotel – am späten Nachmittag – very charming location.





Dr. Klaus Konopizky & Dr. Andreas Lingenfelder.



Der Autor und Dr. Andreas Lingenfelder nach getaner Arbeit.



Spannung beim judging.

Noch schnell eine erste „handwash action“, um unsere Mulsanne vom Reisestaub zu befreien, dann geht es mit der Corniche 3 – natürlich drop head! und flugs – auf den grünen Hügel von ... Bayreuth? Nein – Burghley House!

Einem überraschend guten Dinner im Crown folgt eine obligatorische Wirtschaftsprüfung in Stamford. Mit „what’s your story?“ begrüßen uns die Einheimischen warmherzig.

SAMSTAG, 24. JUNI

Samstag ist doch Werktag, nicht wahr? Oh, ja! Das Wetter dazu – erneut mehr als beautiful – eher hot. Trotzdem heißt es jetzt erst einmal von 10 h bis 17 h: ... Schrubben, Polieren, Wischen und das Ganze noch mal von vorne ...

Ach ja und ... s c h w i t z e n. Die 3 Herren geben – selbst im Cut – ihr Bestes. Leichten Trost spendet ein „Hog roast“ Event am Abend – wir würden es Spanferkel nennen.

SONNTAG, 25. JUNI

Nun ist er da. Der Tag des Herrn! Das Hoffen und Bangen auf Judging oder Trophäen. Nochmal eifrig Wischen, Polieren, ein letztes Finish soll gelingen.

Die 3 Herren von der Putzstelle.

- Tankstutzen schon mit Q-Tipps bearbeitet?
- Im Motorraum noch ein Härchen?
- Teppich unter den overrugs „clean enough“?
- Oh ... Reifen/Felgen schimmern noch diffus.
- 188 Gitter im Chrom Kühler poliert?
- Herje, der Auspuff noch kokelig ...

Erschöpfung und das große WARTEN auf die Judges. Dann kommen sie und ... laufen vorbei.

Was nun?

Andreas Lingenfelder interveniert im Orga-Zelt. Was ist los? Hunt House hat wohl interne Probleme bei der Registrierung einiger Fahrzeuge?!

Plötzlich erscheinen doch noch 2 Juroren. Uih ... der Ölstab! – Dann endlich geschafft!

3 Tage putzen und pingeln. Jetzt erst mal Picknick, in Ruhe über das Feld spazieren, Freunde treffen, nach Raritäten stöbern und ... viele herrliche Automobile aus über 100 Jahren bestaunen.



Die Preisträger: Dr. Michael Nowka und der Autor.

Eine Meldung! Schnell ans Auto – rote Schleife = erster Preis/Concours.

Na so was. Ausgelassen genießen wir spontan eine gemeinsame Ausfahrt im Phantom 5. Fröhlich retour, die nächste Überraschung!

Jetzt noch die grüne Schleife an der Flying B. = Trophy Sieg!

Dann noch ein Preis für den Phantom DHC von Dr. Nowka, sowie ein stilvolles Dinner mit Freunden der Section France.

MONTAG, 26. JUNI

Stamford Adieu – es geht Richtung Südengland mit einem kleinen Schlenker über MARLOW Cars und DD Classics, London. Dann erreichen wir unser letztes Etappenziel auf der Insel – Alexander House.



Alexander House



DIENSTAG, 27. JUNI

Es geht per Fähre mit P&O von Dover nach Calais. Automobile Gelüste führen uns – einer Corniche wegen – noch nach Paris und weiter ...

In 2 Stunden zackiger Fahrt nach Eprenay zu einer „Champagner“ Übernachtung.

Der Mi. 28.06. führt uns ins Elsass, Château de Pourtales, Straßburg, eine Herberge mit Historie. Das Abschlussdinner im Château de l'Île, bevor es am Do. 29.06. via Stuttgart zurück nach „Good old Bavaria“ geht.



Château de Pourtales

Fazit:
Unfallfrei, Wetter günstig, Stimmung prächtig.
We are looking to the next Annual Rally.

Velden am Wörthersee



19. Int. Rolls-Royce & Bentley Meeting 2023

Text: Sabine und Robert Braun

Fotos: Phil Langlotz, VTG Velden und private Fotos



Kein Weg ist zu weit

So kann man das von Nora und Hermann Tratnik wieder einmal perfekt organisierte und durchgeführte Meeting, vom 28.06. bis zum 03.07.2023, kurz zusammenfassen. Zum 19. Mal bereits fand das Meeting statt und Hermann Tratnik führt immer wieder, auf herrlichen Routen, zu neuen Sehenswürdigkeiten und zurück zur bewährten Gastfreundschaft der Familie Wrann im wunderbaren Superior Seehotel Europa in Velden. Ein gelungenes Programm, mit gut zu bewältigenden Fahrtstrecken, reichlicher Kulinarik und zahlreichen Gelegenheiten für kurzweiligen Plausch und Austausch.

Mehr Kurzurlaub als Wochenende

Wie immer, konnte bereits am Mittwoch angereist werden und gefühlt haben 95% aller Teilnehmer diese Verlängerung genutzt. Man traf sich zum Begrüßungsimbiss im Strandbad und die ersten Gäste

nahmen auch gleich ein Bad im Wörthersee. Der Abend wurde eingeläutet von einem Begrüßungs-Cocktail auf der schönen Seeterasse und ging nahtlos über in ein lockeres Abendessen.

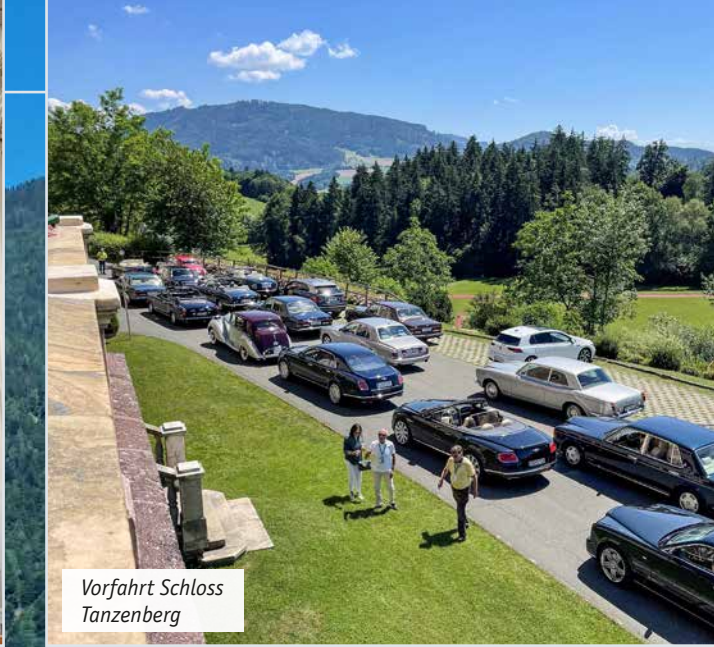
Am Donnerstagmorgen 09.00 Uhr Abfahrt. Unser erstes Ziel, die überaus sehenswerte Stiftskirche am Ossiacher See. Weiterfahrt zum Schloss Tanzenberg, in St. Veit an der Glan.

In der aus einer mittelalterlichen Burganlage hervorgegangenen Schlossanlage, die heute ein Gymnasium beherbergt, gab es eine Führung und leidenschaftliche Erläuterungen zur Geschichte des Hauses durch den Rektor Prof. Kons. Rat P. Dr. Franjo Vidović.

Auf Kultur folgt unweigerlich Kulinarik, bei traumhaftem Wetter im Garten des Gasthofes „Kollerwirt“ genossen alle Teilnehmer ein köstliches Menü.



Stiftskirche
Ossiacher See



Vorfahrt Schloss
Tanzenberg



Am Ossiacher See



Führung Schloss Tanzenberg



Italienische Gastfreundschaft am Lago Di Raibl





Die Rückfahrt führte über Klagenfurt, die Süduferstraße am Wörthersee, Maria Wörth nach Velden, wo es am Abend wieder ein sehr gutes und reichliches Essen zu genießen gab.

Den Ausklang des Abends zelebrierten wir in kleiner Gruppe in der erst Anfang Juni eröffneten, „Rooftop“ Bar mit herrlichem Blick über den nächtlichen Wörthersee.

Freitag, der Tag mit dem vollen Programm. Um 8.30 Uhr Abfahrt im Konvoi über den Wurzenpass zur Skisprung-Anlage in Planica in Slovenien, die wahrscheinlich jeder von uns schon einmal im Fernsehen gesehen hat als Austragungstätte von Skisprung-Weltcupspringen oder den nordischen Skiweltmeisterschaften 2023. Das „Tal der Schanzen“ besteht nicht nur aus „der Weltcupchanze“, sondern einigen weiteren kleineren Schanzen, auf denen wir die Anfänge in dieser Sportart beobachten konnten – sehr spannend.

Von Slovenien ging die Weiterfahrt nach Italien, über den Sella Nivea Pass, durch das Riserva Naturale Val Alba, über Pontebba nach Tarvisio.

Unterbrochen wurde die Fahrt von einem köstlichen Zwischenstop, am Lago di Raibl Italien, zu einem italienischen zweiten Frühstück bei Amando im Chalet al Lago.

Nach kurzer Weiterfahrt ging es mit der Kabinenbahn hinauf auf den Monte Lussari, auf atemberaubende 1.790 m, für die Besichtigung der Wallfahrtskirche Santa Maria in Ecxcelsis und ein umfangreiches, zünftiges italienisches Mittagessen.



Nach der Rückfahrt und einem Nachmittag zum Ausspannen gab es ein festliches Abendessen im Seehotel Europa mit musikalischer Begleitung zweier reizender junger Damen.

Am Samstag ging es beschaulich zu. Abfahrt um 11.00 Uhr, wie immer im beeindruckenden Konvoi der 25 Fahrzeuge. Das Ziel war die Fähre zur Faaker-See-Insel und das dortige Inselhotel. Eine wunderschöne, beschauliche Insel (fast) für uns allein – und natürlich köstliches Mittagessen.

Am Samstagnachmittag folgte ein weiterer Höhepunkt, die Parade aller Rolls-Royce und Bentleys vor dem Falkensteiner Schlosshotel, welche eine Kulisse.

Das letzte gemeinsame Abendessen dieser wunderschönen Veranstaltung wurde in vollen Zügen genossen mit wiederum sehr gutem Essen, Getränken und vielen angeregten Gesprächen.

Am Sonntag genossen alle Teilnehmer, mehr oder weniger intensiv das ausgefallene umfangreiche Frühstücksbuffet bevor es für die meisten auf die zum Teil recht lange Rückreise in die Schweiz, nach Deutschland oder innerhalb Österreichs ging.



Bis nächstes Jahr

Für die Jubiläumsveranstaltung 2024, das 20. Internationale Rolls-Royce & Bentley Meeting am Wörthersee, von Sonntag, den 30.06. bis Donnerstag, den 04.07.2024, sind bereits einige Reservierungen an Hermann Tratnik herangetragen worden – wer dabei sein möchte, sollte also bald Kontakt aufnehmen, die Anzahl der teilnehmenden Fahrzeuge ist von 25 bis maximal 30 Fahrzeugen begrenzt, um die bewährte reibungslose Durchführung zu garantieren. Es war wunderschön. Wir werden auf jeden Fall wieder dabei sein.



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.

Terrassentreffen Kronberg

Text: Thomas Parpart

Fotos: Norbert Andrup und Katrin Breitschwerdt



Bereits zum 10. Mal fand dieses Terrassentreffen statt. 2-mal fiel es wegen CORONA aus. Wegen der einzigartigen Location kommen auch immer RREC-ler von weiter her (und nehmen gerne den manchmal nicht perfekten Hotel Service in Kauf.) Diesmal auch aus NRW; dem Saarland und Baden Württemberg.

Es war wunderschön, bei herrlichem Sommerwetter wieder auf der Terrasse des Schlosshotels einen traumhaften Nachmittag mit Blick auf unsere Autos zu erleben.

Ich konnte Carsten Ahr und Michael Cybik, die zum ersten Mal dabei waren, herzlich in unserem Club willkommen heißen. Wir waren 35 Personen mit 19 Autos, (davon 1 Bentley!) Parkplätze waren dann wie immer knapp.

Natürlich gab es wie immer einen sehr regen Austausch über alles, was den Enthusiasten bewegt. So können wir gelassen und voller Vorfreude dem nächsten Besuch in Kronberg im Jahr 2024 entgegensehen.



110 Jahre Alpine Trail – Härtetest der Superlative

Text: Ralf Bernert

Fotos: Rolls-Royce Motor Cars

Vier Silver Ghost traten an und alle rollten nach acht Tagen und 2.929 Kilometern über die Ziel-
linie in Wien. Das „beste Auto der Welt“, jene Auszeichnung, die heute wie ein nicht erfüllbares
Versprechen klingt, war damals ernst gemeint und sicher auch verdient.

“At the Home of Rolls-Royce at Goodwood, we design and hand-build what many call ‘the best car in the world’. That title was first bestowed on Rolls-Royce 110 years ago, following the Silver Ghost’s total domination of the daunting Alpine Trial in 1913. As custodians of this unique legacy, we proudly uphold the exceptional design and engineering excellence that made those early Rolls-Royces so successful. These exquisite examples of our founders’ art are a true inspiration; thanks to the skilled care and attention today’s proud owners lavish on these astonishing motor cars, we are still able to experience and enjoy their remarkable attributes. The Silver Ghost’s unequalled marriage of performance, strength, reliability, technological innovation, driver engagement and comfort provides a template for everything we do more than a century later.”

Soweit Torsten Müller-Ötvös, Chief Executive Officer, Rolls-Royce Motor Cars.

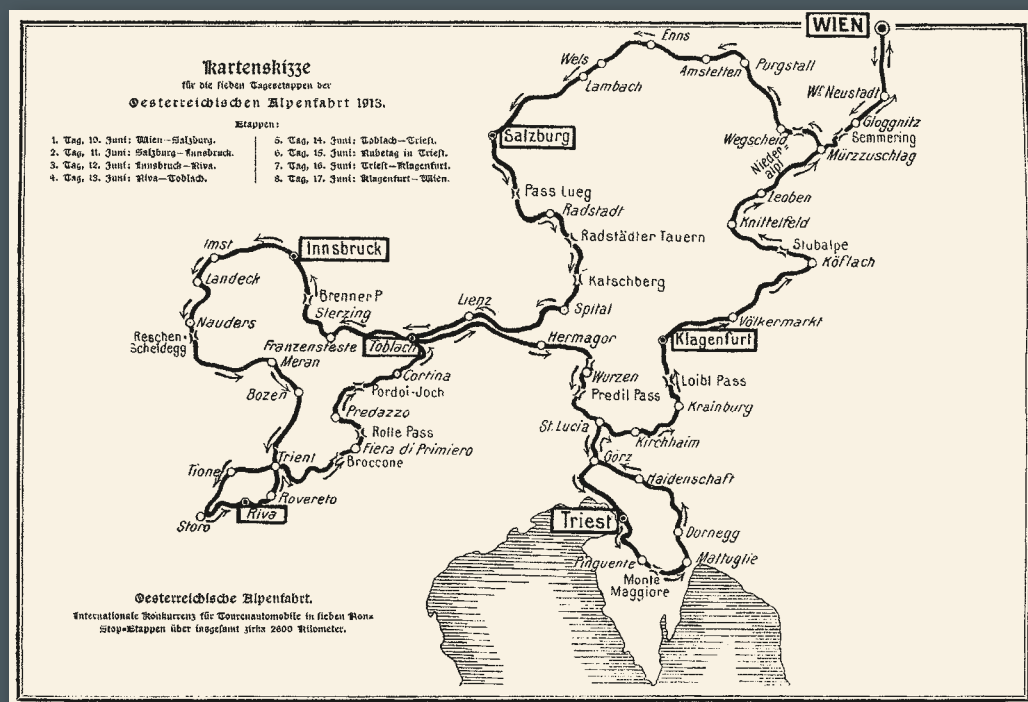


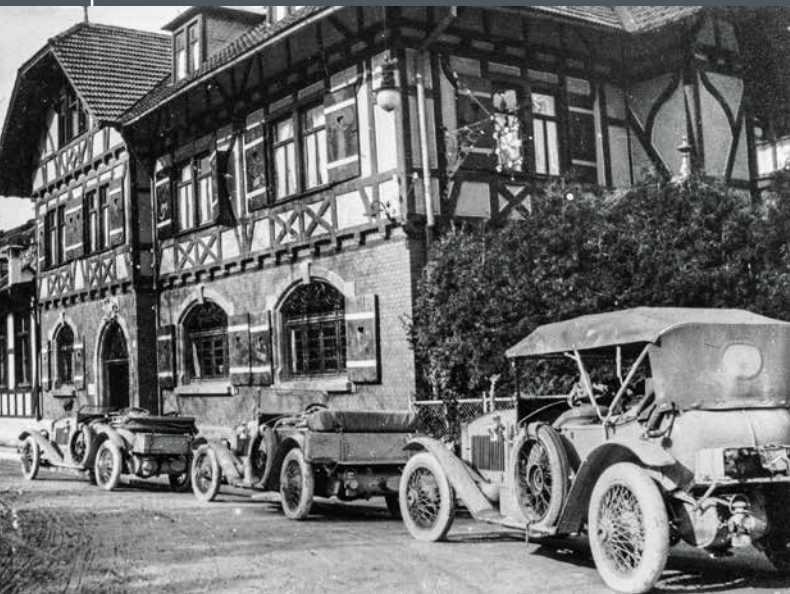


Es waren harte Tage und Nächte. Und aus der Erfahrung von früheren Trails (1907 Scottish Reliability Trials, 1911 London to Edinburgh Top Gear Trial, Brooklands 100mph Run) hatte Managing Director Claude Johnson gelernt und sein Team bestens vorbereitet. Eric Platford, ein exzellenter Mechaniker, der schon mit Charles Stewart Rolls gearbeitet hatte, übernahm die Teamleitung. Am Steuer saßen Curt Friese, Rolls-Royce Repräsentant in Österreich, Jock Sinclair, ein erfahrener Trail-Pilot und EW Hives, ein sehr erfahrener Testfahrer, der einen Silver Ghost mit 101 mph pilotiert hatte. Im Privat-Team saß James Radley am Steuer.

Zur Vorbereitung auf die strapaziöse Tour wurden die Fahrzeuge entsprechend präpariert. Ein zusätzlicher niedriger Gang wurde eingebaut, für besonders niedrige Geschwindigkeiten. Es wurden größere Tanks eingebaut. Und damit die Fahrzeuge auch in sehr niedrigen Temperaturen schnell und zuverlässig gestartet werden konnten, baute man spezielle Starter ein.

Die nachfolgenden Zeilen sollen verdeutlichen, welche Strapazen für Mensch und Maschine überstanden werden mussten. Von den 46 Teams kamen 31 ins Ziel. Der Alpine Trail wurde bis 1973 weiter gestartet. Rolls-Royce verzichtete auf einen erneuten Start.





**DAY 1 (260 MILES,
MAXIMUM ELEVATION 4,000 FT)**

As the most powerful vehicles taking part, the Silver Ghosts were sent off first, led as planned by James Radley. Starting at 5.00am, Radley crossed the first day's finish line in a little over eight hours, followed 45 minutes later by the rest of the Works Team. No other cars came near to matching their pace, and even this relatively straightforward stage saw the event's first retirements.

**DAY 2 (262 MILES,
MAXIMUM ELEVATION 5,700 FT)**

The second day saw the competitors tackle the oldest road over the Alps, the Tauren Pass, which rose 2,900 ft in just 12 miles with a maximum gradient of 27.9%. Compounded by atrocious weather and road conditions, the task proved impossible for many. The Silver



Ghosts, however, sailed over at half-throttle, with Radley averaging 25mph and never falling below 17mph, even on the steepest slopes.

DAY 3 (246 MILES)

On a much easier, largely level run finishing at the shores of Lake Garda, the Rolls-Royce team led from the start, with Radley complaining about the slow pace set by the officials' car in front.

**DAY 4 (192 MILES,
MAXIMUM ELEVATION 7,400FT)**

Stage four took the teams over the Dolomites and included the Trial's highest point, the Pordoi Pass. Rain soon turned to heavy snow, but the Rolls-Royce team were undaunted and took the first four places on the day.



**DAY 5 (205 MILES,
MAXIMUM ELEVATION 3,500 FT)**

Despite freezing conditions, the Works Team again led from start to finish on a long drive through southern Austria via steep, rugged and copiously hair-pinned roads including the Wurzen and Perdils passes to the port city of Trieste.

**DAY 6 (242 MILES,
MAXIMUM ELEVATION 3,500 FT)**

After a rest day in Trieste, the teams took on the steepest pass of the entire event – the Loibl, which gained 2,300 ft in just three miles – en route to the final overnight stop in Klagenfurt, where the Rolls-Royce team completed another clean sweep. Radley reduced the record time for the ascent from six-and-a-half minutes to just five, delighting onlookers by taking a drink as he rounded the final hairpin.



**DAY 7 (260 MILES,
MAXIMUM ELEVATION 5,000FT)**

Between Klagenfurt and the finish in Vienna lay the notorious Stubalpe Pass. The road included 125 gullies that drained water across the road and could only be negotiated at walking pace. As usual, the Silver Ghosts were untroubled and led onto the fast, final stretch to Vienna, where Radley hit 70mph on three occasions.

However, as they passed through the village of Guntramsdorf, Jock Sinclair's Silver Ghost was struck by a speeding car driven by a non-competitor and forced into a telegraph pole.



THE AUTOMOBILE ADVERTISEMENTS. JULY 18TH, 1913. 41

THE GREAT ALPINE MOTOR CONTEST.

Remarkable success of the Rolls-Royce cars.

The distance covered by the competing cars is 1,654 miles. No less than 19 Alpine passes were traversed, rising to a maximum height of 7,382 feet above sea level.

ON ALL THE BIG MOUNTAIN PASSES THE 4 ROLLS-ROYCE CARS ASCENDED AT REGULAR INTERVALS CLOSE TO ONE ANOTHER, AND WERE ADMITTED BY FAR THE FASTEST CARS IN THE CONTEST.

EXTRAORDINARY HILL-CLIMBING.

None of the Rolls-Royce cars had any mishaps along the road throughout the tour, and all the prizes of the Archduke Leopold Salvator of Austria, Prize of the City of Trieste, Prize of the Royal Imperial Automobile Corps.

THE WORLD'S ROLLS-ROYCE BEST CAR.

Rolls-Royce, Limited, 14 and 15, Conduit Street, London, W.



Das Match um die Matching Numbers

Text und Fotos: Dr. Volkmar Kunde, Osnabrück

Auf einem der Clubtreffen im Frühjahr kam ich mit einem anderen Silver Shadow Fahrer auf die matching numbers zu sprechen. Dieses Thema war ihm noch nicht so bekannt, doch war er stark interessiert und wollte gleich auf dem Parkplatz die Nummern seines Shadows vergleichen. Darum nun für alle Interessierten ein paar kleine Erläuterungen zu den matching numbers und den sonstigen Plaketten eines Shadows.

Der Begriff matching numbers bezeichnet, kurz gesagt, die Übereinstimmung der Seriennummern von Motor und Fahrzeug. Die heute bekannte FIN (Fahrzeugidentifizierungsnummer) hat ihren eigentlichen Ursprung in der Chassis-Nummer aus der Vorkriegszeit. Der Motor und das Fahrgestell, also das Chassis, waren die Kernelemente des Fahrzeugs. Die Aufbauten (Karosserien) der verschiedenen Coachbilder (Karossiers) wechselten dagegen durchaus häufig, auch nicht nur innerhalb einer Chassis-Serie, sondern auch sogar unter verschiedenen Marken. Mit Einzug der selbsttragenden Karosserie, wie sie ja für Rolls-Royce erstmals beim Shadow umgesetzt wurde, wurde die Chassis-Nummer schließlich zu einer



Typische Plakette im Motorraum.

Karosserie-Nummer, die letztendlich dem gesamten Fahrzeug seine Identifikation gab. Übliche Begriffe hierfür können sein FIN, Fahrgestellnummer, Fahrzeugnummer, Karosserienummer. Bei gerade den Herstellern, die ihre Motoren selbst produzierten, den Premium-Marken und Kleinserienherstellern war es üblich, dass der im Auslieferungszustand eingebaute Motor die gleiche Seriennummer hatte wie das Fahrzeug, also matching numbers. So ist das Vorhandensein der matching numbers heute bei einem Fahrzeug also der Hinweis auf den originalen Auslieferungszustand des Wagens.

Manche Automobilisten gehen aber noch weiter und meinen, dass sich matching numbers auch auf die originalen Auslieferungs-Nummern von Getriebe, Differential und anderen Komponenten beziehen sollte. Es gibt aber keine offizielle Festlegung dieses Begriffes.

Die Fahrgestellnummer des Shadows findet sich an verschiedenen Stellen. Üblicherweise im Motorraum, linke Spritzwand, auf einer Plakette mit Rolls-Royce-Namenszug, den Löwen und der Tudor-Rose als heutiges Symbol für Großbritannien (Abb. 1). Bei den amerikanischen Auslieferungen fehlt diese, dafür ist aber eine etwas andere Plakette an der A-Säule links angebracht, die u. a. auch noch den Produktionsmonat zeigt (Abb. 2). Alle Fahrzeuge haben die Nummer auch noch im Motorraum rechts an einer Verbindungsstrebe des Federdoms mit dem Kotflügel eingepreßt (Abb. 3) und diese sollte gelb umrandet sein. Späte Shadow-Modelle zeigen die Nummer auch noch vorne links hinter der Windschutzscheibe von außen sichtbar (Abb. 4). Natürlich steht die Fahrzeugnummer auch im Fahrzeugbrief und -schein. Und wer sein Shadow mal ein bisschen auseinandergenommen hat, besonders im Innenraum, findet auf etlichen Teilen die Nummer handschriftlich aufgezeichnet, z. B. auf Sitzen (Abb. 5), Verkleidungen, bei mir auch auf dem Kas-



US-Version an der Fahrertür.



Die Nummer gelb umrandet.



Zum Diebstahlschutz Nummer gut sichtbar.



Etliche Teile im Innenraum haben die Nummer.



Mein Tacho zeigt auch einmal nur die Fahrzeugnummer.

setzenspieler. Ein nur kurzzeitig zu beobachtendes matching findet jeder nur einmal im Leben seines Shadows auf dem Tacho, wenn der Kilometer- oder Meilen-Zähler auch die Fahrzeugnummer anzeigt (Abb. 6).

Was kann uns nun diese Nummer sagen?

Der erste Buchstabe bezeichnet die Karosserieform.

S = Standard saloon, (amerikanisch sedan)

J = Carmargue

L = Long wheel base

P = Phantom VI

C = Coachbild oder Coupe, und vor Nr. 6646
auch Cabrio

D = Drophead Coupe = Cabrio ab Nummer 6646

Der zweite Buchstabe unterscheidet zwischen R = Rolls-Royce und B = Bentley.

Der dritte Buchstabe trennt zwischen H = Home market oder Rechtslenkung und X = Export oder Linkslenkung.

Hier gab es aber für die US-Auslieferung wegen der sehr häufigen Änderung der Zulassungsvorschriften und daher nötigen baulichen Änderungen eine extra Nummerierung, nämlich von Buchstabe A = Auslieferung 1972 bis L = Auslieferung 1980 (mit Auslassung von Buchstaben H, I, J). Der Zusatz „c“ steht für Californien-Modelle ab 1980.

Die anschließenden 4 oder fünf Zahlen geben dann die Nummer innerhalb der Serien an.

1001 – 4548 Shadow I

5001 – 5603 Shadow I

6001 – 8861 Shadow I

9001 – 26708 Shadow I

30001 – 41686 Shadow II

50001 – 50776 späte Carmargue und Corniche mit Mineralöl-Hydraulick statt RR363

Mit dem Nachfolger-Modell, der SZ-Serie kam nicht nur der komplette Wechsel zu metrischen Maßen, sondern auch zu der neuen FIN-Schematik, die ja aus 17 Ziffern und Zahlen besteht (hierzu aber nichts an dieser Stelle).

Neben der Fahrzeugnummer trägt die Shadow-Karosserie aber auch noch eine Produktionsnummer, die die blanke Stahl-Karosserie identifiziert, wie sie von ‚Pressed Steel at Cowley‘ geliefert wurde. Denn Rolls-Royce hat vom Silver Dawn und Bentley MKVI, über den Cloud, den Shadow bis zur SZ-Serie die blanke Blechkarosserien von dieser Firma bezogen. Die Nummer steht im Motorraum rechts an der vorderen Strebe zwischen Federdom und Kotflügel (Abb. 7 und Abb. 3).



Karosserie-Fertigungsnummer von Pressed Steel.

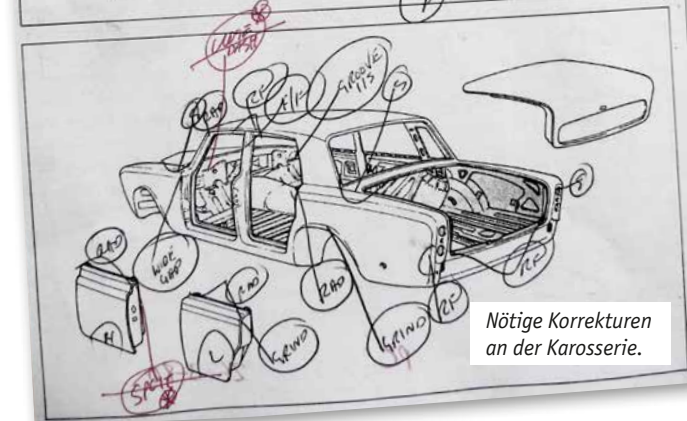
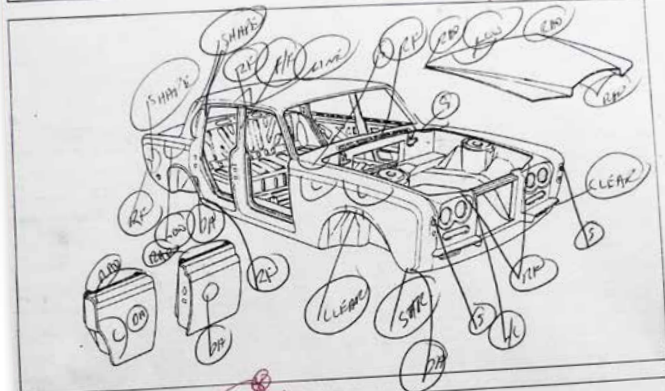
Wer seine Construction & Test Records (Abb. 8) seines Fahrzeugs vom Mutter-Club aus England angefordert hat, der kann sehen, an wie vielen Stellen die Blechkarosserie nachgearbeitet werden musste, um



White Line (Cont.)

9

| Car No | Location | Inspector L.H. | Pc | Date |
|--------------------|----------|----------------|----|---------|
| SRL40610 990715 | 161 | TQ1 | | 26-3-88 |



Nötige Korrekturen an der Karosserie.

L.H DETOX

Engine Assembly

| | | |
|-------------------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Engine No. SYL 28983 B | Gearbox No. 60RS 1329 | Car No. SRL 40610 |
| Crankcase No. PC896 | Pinion No. GH9210 | P.A.S. Pump S491NA |
| Cylinder Bore 'A' 1 2 3 4 | Cylinder Head 'A' BL676 | Brake Pump (F) SL1938C |
| -Grading- | Cylinder Head 'B' BL398 | Brake Pump (R) S-1938C |
| Cylinder Bore 'B' | Distributor 47091 35-79 | Accumulator (F) SA1466 |
| Crankshaft No. N40 | Spark Plug RN147 | Accumulator (R) SA1896 |
| Camshaft No. | Coil Type 23-212 | Carburettor type FSS/STD |
| Timing Gear No. 344210 | Alternator 1253 PT | Carburettor 'A' WE4045 |
| No. 1 Main Bearing Clearance | | Carburettor 'B' |
| No. 1 Main Bearing No. | Oil Pump No. 297C | Fridge Unit |
| Oil Pressure (lbs/in ²) | Tick Over 21 | 40 mph 43 46 |
| Engine Temperature Capillary | 85 °C | |
| Modifications | Concessions | |

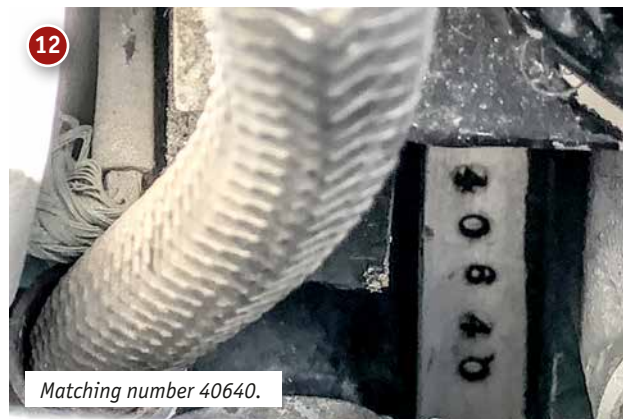
Oben links steht die engine build code number.



Dort unten steht die Motorseriennummer.

Rolls-Royce's Ansprüchen zu genügen (Abb. 9). In diesen Produktionsaufzeichnungen finden sich dann natürlich noch mal alle Original-Nummern auch für viele andere Teile wieder. Da steht dann neben der matching Motor-Serien-Nummer auch noch eine weitere wichtige Motor-Nummer, nämlich die engine-build-code number (Abb. 10). Und damit nun zu den Motornummern.

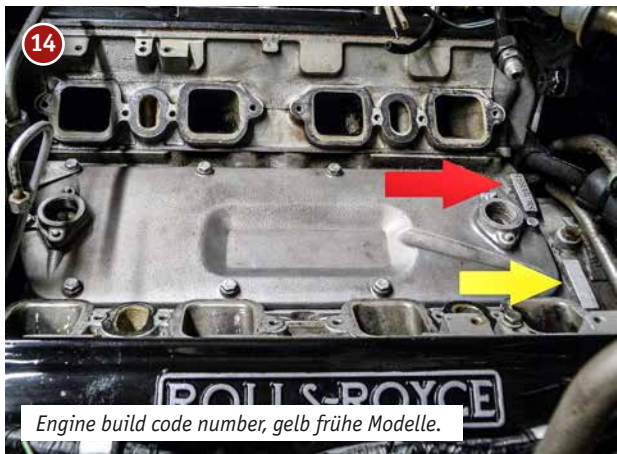
Die matching Motor-Serien-Nummer des Shadows enthält nur die gleichen Zahlen Der Fahrgestellnummer und nicht die Buchstaben und ist bei den späteren Modellen eingeschlagen am vorderen Ende der B-Bank tief unter dem Öl-Einfüllstutzen (Abb. 11). Schlecht zugänglich und meist verdeckt, aber hier saubere matching nummer (Abb. 12). Natürlich noch unter dem Zylinderkopf, denn der hat ja seine eigene Nummer eingepreßt und zur Überprüfung nachzulesen in den Construction & Test Records (auch auf Abb. 10 zu erkennen). Die früheren Shadows haben diese Nummer am hinteren Ende der B-Bank neben der Zündverteilerwelle (Abb. 13). Die matching Motor-Serien-Nummer ist natürlich für die Originalität und den Wert des Fahrzeugs entscheidend.



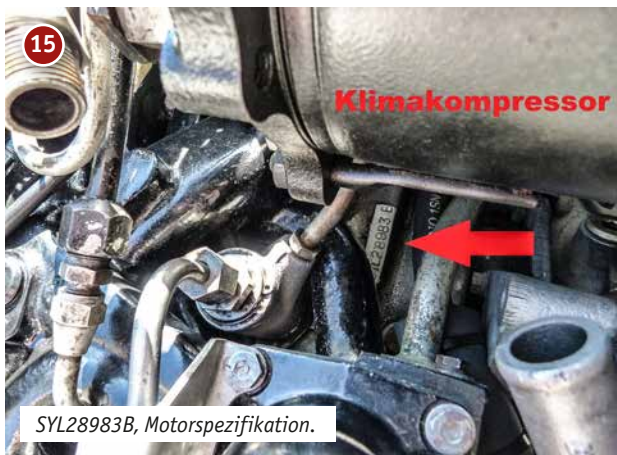
Matching number 40640.



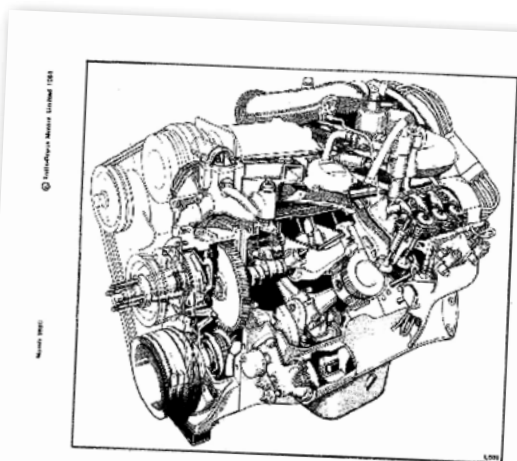
Plazierung der Nummer bei frühen Modellen.



Engine build code number, gelb frühe Modelle.



SYL28983B, Motorspezifikation.



Modifications were introduced onto the engine in the late part of 1979. Engines incorporating this package have the suffix letter B stamped on the crankcase immediately after the engine number (e.g. SYL 26907B) and are referred to as late engines in this Chapter.

Engine build code number
The engine build code number is stamped on a crankcase boss beneath the rear of the refrigeration compressor. The letters refer to the engine code and the number refers to the engine build sequence. **This is not the engine serial number.**

Wichtiger für eventuelle Reparaturen ist aber die engine-build-code number. Denn diese bestimmt, nach welchen Spezifikationen und mit welchen Änderungen im Laufe der Zeit, der Motor genau hergestellt wurde. Diese Nummer ist noch schwerer zu finden, sie ist eingepreßt links vor der vorderen Bremspumpe am Vorderrand des Tappet-covers im Motorblock (Abb. 14, roter Pfeil). Sollte zu finden sein unter dem Klimakompressor, links vor der vorderen Bremspumpe (Abb. 15). Bei den früheren Modellen steht die Nummer auf der anderen Seite, der A-Bank (Abb. 14, gelber Pfeil). Ebenfalls meist verdeckt. Die Nummer beginnt mit den Buchstaben SY, also für Shadow V8 mit Bremspumpen. Der V8 im Cloud hatte diese ja noch nicht. Dann folgt z. B. ein L (für long), welches für längeren Hub des etwas Hubraum-vergrößerten Motors ab 1970 steht. Es kommt die Seriennummer. Diese wiederum wird nur von den sehr späten Modellen von einem B gefolgt, welches für late engines steht und z. B. gewisse Änderung an Kurbelwelle (integrierte statt aufgeschraubte Gegengewichte) und Lagern bedeutet, die dann die SZ-Modelle bekamen. Viele Details hierzu stehen auch im Workshop Manuel (Abb. 16).

Nun noch ein paar weitere Plaketten, die auch ganz interessant sind. Beim Shadow I gab es eine kleine Plakette, mit der Modellbezeichnung Silver Shadow, die an der rechten Spritzwand im Motorraum angebracht war (Abb. 17, Foto leider von schlechter Qualität). Die Shadow II trugen die Modellbezeichnung ja auf dem Kofferraumdeckel (Abb. 18).



Modellbezeichnung Shadow I.



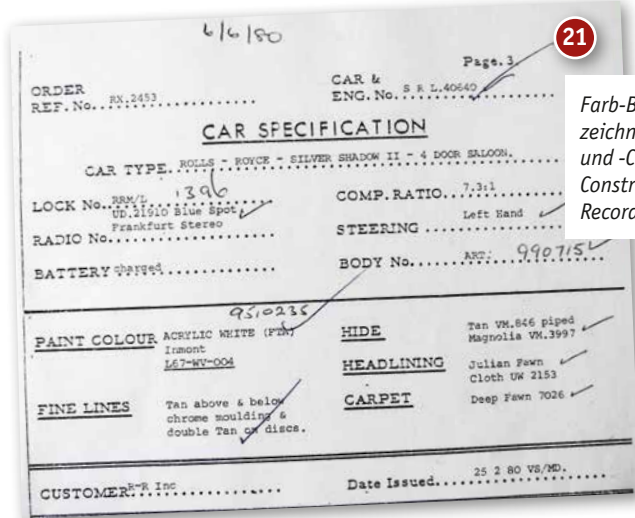
Modellbezeichnung Shadow II.



Plakette für die Farbnummern.



Fünf Farb-Codes.



Farb-Bezeichnungen und -Codes, Construction Records.

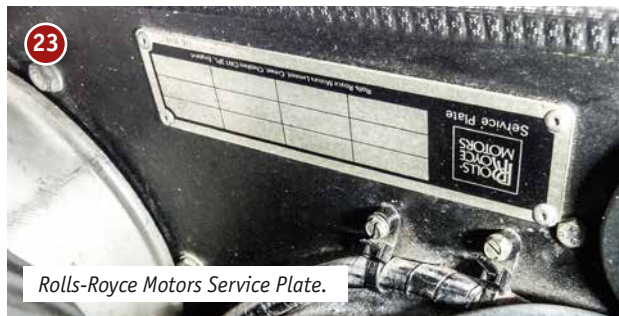
Interessant für die Originalität des Fahrzeugs ist aber vor allem auch noch die Farbtafel. Diese ist angebracht links vorn an der Motorhaube neben dem Scharnier (Abb. 19). Hier stehen die originalen Farbnummern (hoffentlich übereinstimmend mit den Construction-Records, Abb. 20 und 21 vergleichen). Die obere Reihe gibt die beiden Lackfarben an. Untere Zeile links ist die Leder-Farbe, untere Zeile Mitte die Farbe der Pipings und untere Zeile rechts die Teppichfarbe. Die australischen Kollegen haben auf ihrer Homepage ja nicht nur das Workshop Manuel, sondern auch eine Datei zum downloaden, in der zumindest die Lackfarben aufgelistet sind.

Wenn man sich schon vorne im Motorraum nach Nummer umschaute, dann sollte man auch nach den Initialen suchen, die auf der Rückseite des Kühlergrills eingeschlagen wurden (Abb. 22). Denn die stammen von einem der wenigen Rolls-Royce-Spezialisten, die komplett per Hand den Kühlergrill hergestellt haben.



Kühler Initialen, hier 2 W.

Und zum Schluss eine Plakette, zu der ich nicht viel sagen kann. Diese findet sich im Motorraum vorne rechts vor dem Luftfilter und soll wohl für den Rolls-Royce-Service dienen (Abb. 23). Bei mir ist hier aber nichts eingetragen, vielleicht hat ja jemand hier ein Original-Service-Nachweis und gewinnt dann das Match um die matching numbers.



Rolls-Royce Motors Service Plate.

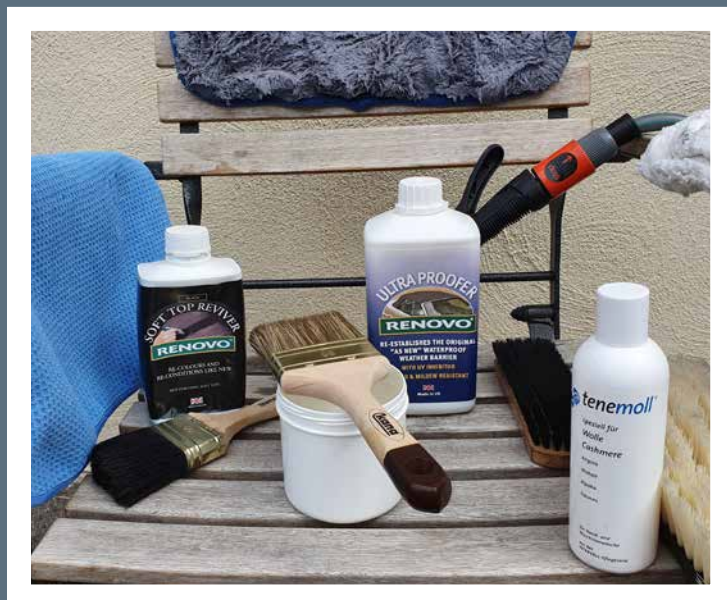


Pflege des Stoffverdecks bei Cabrios

Text und Fotos: Wolfgang Lachermund

Die richtige Pflege- und Instandhaltung unserer Cabrio-Verdecke wird oft vernachlässigt, obwohl es relativ einfach ist.

Mit diesem Bericht möchte ich in Schritten erklären, wie man das Cabrio-Stoffverdeck pflegt, instand hält und gegebenenfalls wieder richtig färbt.



1 Das Cabrio-Verdeck mit klarem Wasser von Schmutz und Staub reinigen.

Stark verstaubte Verdecke vorsichtig absaugen oder mit weicher Bürste abbürsten, dabei keinen Druck auf den Stoff ausüben. Erst dann kommt das Abwaschen.



- 2** Danach mit milden Wollwaschmittel das Verdeck mit einem Waschhandschuh waschen und mit viel klarem Wasser abspülen.

Es sollten keine Waschmittelrückstände mehr vorhanden sein.

Beim Reinigen keinen Druck auf den Stoff ausüben. Keinesfalls mit Wasser sparen.



- 3** Nach dem Waschen das Fahrzeug nicht in der Sonne stehen lassen. Am Besten das Fahrzeug in die Garage stellen. Das restliche Wasser auf dem Verdeck mit einem Mikrofasertuch aufnehmen.



- 4** Das noch leicht feuchte Dach mit Stoffverdeckimprägnierung (zum Beispiel RENOVO von Petzoldts), mit einem Lasurpinsel oder sonstigem weichen Flachpinsel sorgfältig und sparsam auftragen, damit die Imprägnierung sofort im Stoffverdeck aufgenommen werden kann (Verbrauch 500 ml / Verdeck). Die Imprägnierung nass in mehreren Kreuzgängen auftragen und darauf achten, dass das Verdeck komplett benetzt wird.

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

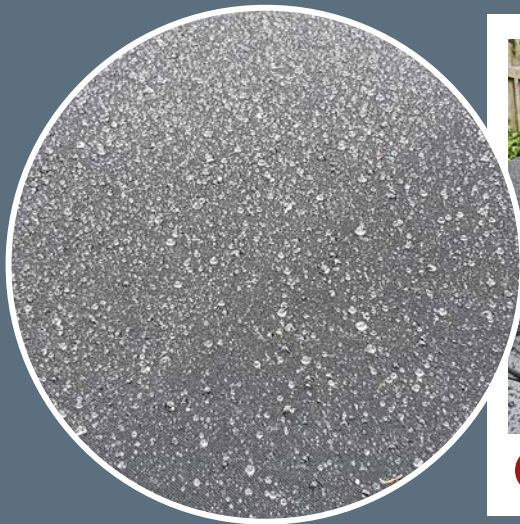


Mannheimer Versicherung AG
Generalagentur Rainer Klamser
Frontalstraße 31 · 75392 Deckenpfronn
Tel. 07056.3308 · Mobil 0170.2761868
rainer.klamser@t-online.de
www.klamser.mannheimer.de





5 In der Regel tropft die Imprägnierung an den senkrechten Stellen über das Dach am Lack und Fenstern hinunter. Dies mit leichter Seifenlösung oder klarem Wasser abwaschen.



6 Pflege-Ergebnis

ALLGEMEINE HINWEISE:

- Fahrzeuge mit Cabrio-Verdecke, ob Stoff oder Vinyl, nicht mit offenem Verdeck abstellen, sondern das Verdeck ordnungsgemäß schließen. Sollten bei älteren Fahrzeugen seitlich noch Hebel vorhanden sein, auch diese verschließen, so dass das Verdeck immer gespannt ist.
- Die sorgfältig aufgetragene Imprägnierung schützt das Verdeck vor Straßenstaub und verhindert das Eindringen von Verunreinigungen in die Stofffasern.
- Waschanlage: Die vielen aggressiven Zusatzstoffe können das Verdeck, egal ob aus Stoff oder PVC, nachhaltig schädigen.
- Bei altersbedingten Versprödungsrissen in der Dachhaut hilft nur der Austausch.

7 Sollte das Stoffdach von der Sonne ausgeblieben sein, so gibt es entsprechende Stoffverdeckfärbemittel, meist in den Farbtönen schwarz, dunkelblau, dunkelgrün, braun und dunkelrot. Hier kann die Farbe mit einem Flachpinsel, **vor der Imprägnierung**, aufgetragen werden. Hierbei ist zu beachten, dass in diesem Fall die Farbe 24 Stunden benötigt, um gründlich abzutrocknen. Wichtig ist auch, dass man nicht zu viel Farbe verwendet, sondern besser 2 bis 3 Mal dünn aufträgt, damit die Stoffverdeckfarbe nicht auf den Dachhimmel durchfärbt.

Anmerkung von Margot: Wie gut, dass Wolfgangs Oldtimer-Cabrios sauber in der Halle stehen. So kam mein Cabriodach zu einer perfekten Imprägnierung.



Bentley S2



Baujahr: 1960 · 78.000 ms · Farbe: Dawn Blue Over Shellgrey · Original Nitro Lack der 60er Jahre

Der Wagen ist seit 36 Jahren in meinem Besitz. In den ersten Jahrzehnten regelmäßige Teilnahme an RREC-Treffen. In den letzten Jahren nur noch kleine Familienfahrten oder Hochzeitsfahrten mit roter Nummer. Dabei wurde aber darauf geachtet, dass die Technik für die Teilnahme im Straßenverkehr stimmt. So wurde in den letzten Jahren die Bremsanlage aufwendig überholt. Zündkabel Kerzenstecker, Kerzen erneuert, Auspuffanlage erneuert etc.

Da es den befreundeten Werkstätten zunehmend schwerer fällt die rote Nummer für ein paar Tage abzugeben und jetzt die Fabrikhalle, in der der Wagen untergebracht ist, einem Wohnpark weichen muss steht der Wagen nun zum Verkauf.

Bis zur Erteilung eines H-Kennzeichens ist es nicht mehr weit.

VB: 33.000,- Euro

Ich bin für ein ehrliches Verkaufsgespräch bereit.

Eine Besichtigung auch am Wochenende etc. ist jederzeit möglich. Über die Autobahn Stuttgart-Ulm an der Ausfahrt Aichelberg/Bad Boll sind es nur 5 km bis zur Halle, in der der Wagen untergebracht ist.

**Über Euer Interesse würde ich mich sehr freuen.
Hans-Jürgen Sonnenfroh**



Kontakt: Hans-Jürgen Sonnenfroh | Telefon: 07164-6291 | E-Mail: sonnenfroh1@web.de

Kleiner Marktplatz

Rolls-Royce Corniche Two Door Saloon Mulliner Park Ward



Erstzulassung 1979 · Europäische Erstauslieferung · 87.000 km · Außenfarbe Schwarz · Leder Magnolia · Lambswool Rugs

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

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



Angebotspreis: 70.000,- EUR

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

KONTAKTE

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“.





Foto: Jochen Sunderbrink



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

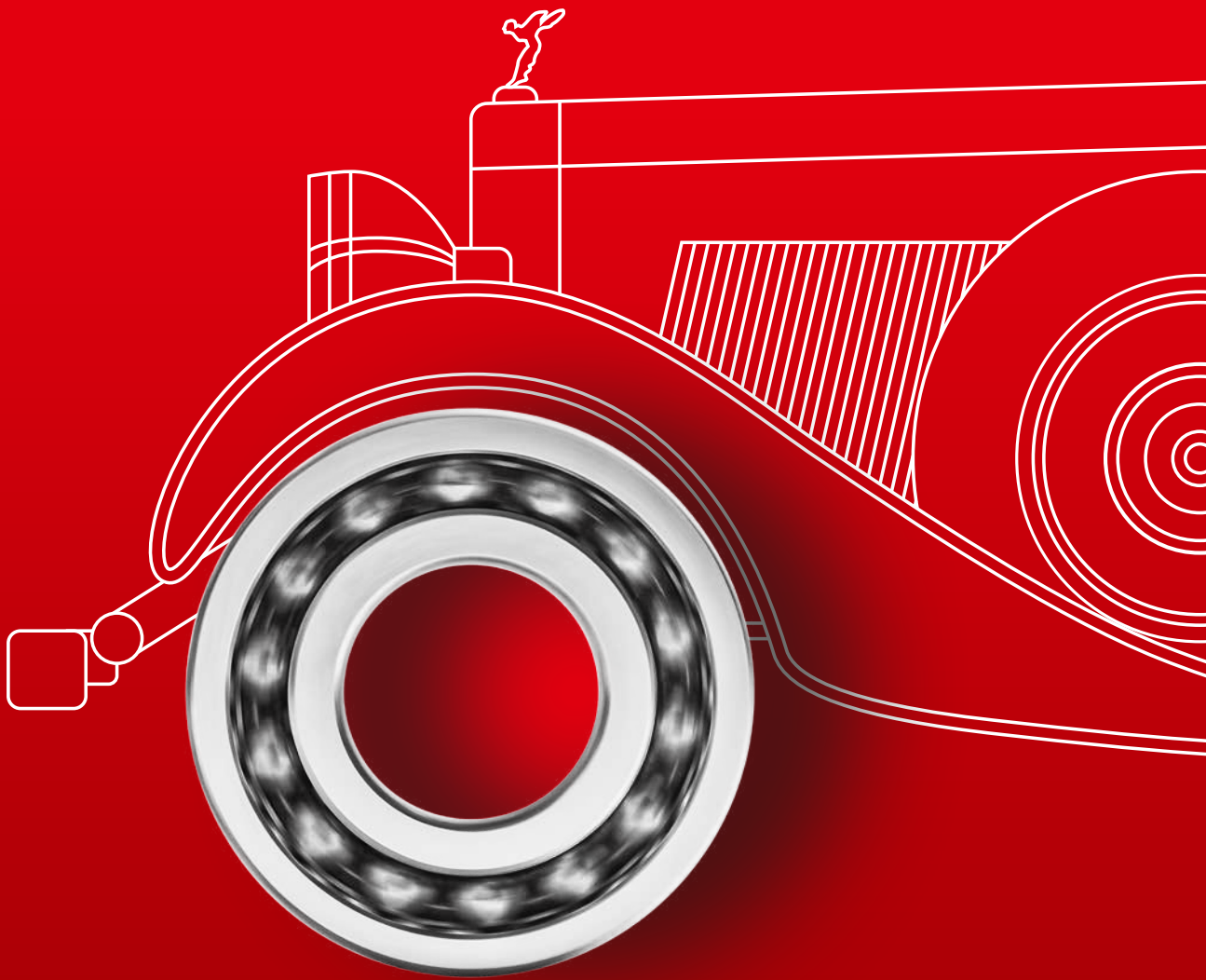
Verkaufspreis:
Pro Heft: 20,- Euro

**Redaktionsschluss für
die nächsten Ausgaben:**
Ausgabe 4/2023 am 15. Oktober
Ausgabe 1/2024 am 15. Februar



braun

WÄLZLAGER



LEISTUNGEN DIE BEWEGEN

www.braun.ms