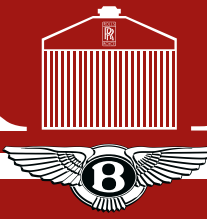


R·R·E·C



Chariots of fire*



*Chariots of fire – der Titel eines Films (deutsch „Die Stunde des Siegers“) über britische Olympioniken der 30er Jahre, einer davon war Schlossherr von Burgley House. Besitzer des Bentley Mk VI, Bj. 1952 #B101NY Freestone & Webb ist Klaus Becker. Fotograf: Klaus-Josef Roßfeldt

Sommerausfahrt
2021

Schloss Anholt
Jahresausklang der Sektion West

Bilanzen 2021
Bentley und Rolls-Royce



Rolls-Royce Enthusiasts' Club
German Section

WIEDER LIEFERBAR!

Das RREC Damentuch



- 120 cm x 120 cm
- reine Seide

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



Foto: D. Tresenleiter

Neu in 2022

Verehrte Enthusiastinnen, liebe Enthusiasten,

das neue Jahr hat einige Veränderungen mit sich gebracht:

So haben wir einen neuen Secretary: Dr. Christian Sachweh folgt auf Antje Zogbaum. Als langjähriges Club-Mitglied ist er sicher vielen von Ihnen bekannt, als ehemaliger Rotary-Präsident haben wir das Glück, dass ein äußerst erfahrener und versierter Mann sich um die vielseitigen Belange unseres Clubs kümmert.

Und wir haben einem neuen Traesurer: Wolfgang Lachermund. Als erfolgreicher und vielseitiger Unternehmer wird er sich um die finanziellen Seiten unseres Clubs kümmern. Er, wie auch Dr. Sachweh hatten sich ausführlich im letzten Magazin vorgestellt.

Und dann unser neuer Web-Master: Ralf Bernert. Auch er dürfte vielen von Ihnen bekannt sein. Begnadeter Journalist, aber auch Web-Designer. Er hatte uns bereits bei unserer letzten Mitgliederversammlung gezeigt, wohin die Reise gehen sollte. Und seit 01.01. ist es soweit. Es war eine größere Baustelle, denn wie schon bei unserem Herbsttreffen kommuniziert, mussten wir aus rechtlichen Gründen unsere Internet-Adresse ändern. Seit Jahresbeginn gilt nur noch: www.rrec-germany.de

Entsprechend hat Ralf auch eine neue Homepage gestaltet, die Sie unter Eingabe obiger Adresse erreichen. Sie ist sehr stringent und zeitgemäß geworden, und gibt Interessenten Einblick in unseren Club, seine Aktivitäten und sein Clubleben. Aber nicht vollständig, denn für unsere interne Kommunikation gibt es einen geschützten Mitgliederbereich, der nur durch ein Passwort erreichbar ist. Dieses erhalten Sie von Ihrem Gebietsleiter.

Unser Internet-Auftritt ist noch nicht ganz vollständig, work in progress, viele Daten werden noch von der alten Homepage übernommen. Aber am Ende, so der Plan, gibt es auch noch eine virtuelle Garage, in der jedes Mitglied seine Schätze parken kann. Und so sich austauschen und fachsimpeln kann mit Gleichgesinnten. Nehmen Sie sich etwas Zeit, und genießen Sie die gelungene Darstellung unseres Clubs.

Doch auch in England hat man sich zu einem neuen, dynamischen Internet-Auftritt entschieden. Hier können sich alle Sektionen präsentieren, alle 18 englische und alle – und das ist neu und spricht für die neue internationale Ausrichtung unseres wunderbaren Clubs-18 weltweiten Sektionen. Schauen Sie rein! www.rrec.org.uk

Was es sonst noch Neues gibt? Schreiben Sie uns oder lasst uns darüber plaudern bei einem unserer nächsten Treffen

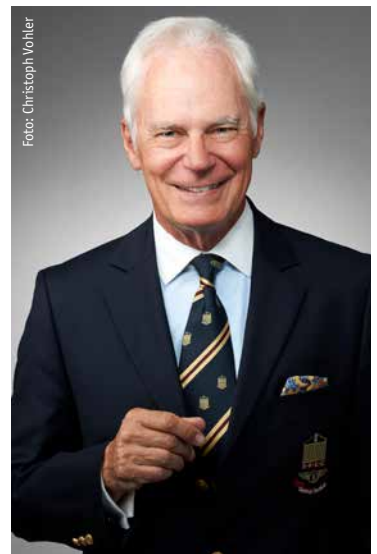
Bis dann! Ganz herzliche Grüße!

Ihr Klaus Konopizky



R·R·E·C

CHAIRMAN'S NOTES



Chairman@rrec.de



24 **Ausfahrt zum Tag des Denkmals**

Region Berlin-Brandenburg

In dieser Ausgabe lesen Sie:

- | | |
|--|---|
| 3 Chairman's Notes | 24 RREC Ausfahrt zum Tag des Denkmals
Region Berlin-Brandenburg |
| 6 Termine – Was? Wann? Wo? | 30 “Tea to the English is really a picnic indoors”
Klaus Konopizky |
| 7 Secretary's Notes | 34 23 Years a friend
B24 YD |
| 8 RREC-Herbsttreffen 2022
Vorläufiges Programm | 42 Schloss Anholt
Jahresausklang der Sektion West |
| 11 Saisonauftakt der Region Nord
Bei Steenbuck Automobiles | 44 Über England und James Bond zum Rolls-Royce
Gerd Kleemeyer |
| 13 Einladung
Auf den Grünen Hügel von Maxlrain mit anschließender Voralpenland-Ausfahrt | 46 Coachbuilder Freestone & Webb
Klaus-Josef Roßfeldt |
| 14 RREC Sommerausfahrt 2021
„Klassiker im Kloster“ | 50 Episode 7
Erst durch die weite Welt – und dann in den Oldtimer Schlafstall! |
| 18 RREC 2.0
Mauswanderung ins digitale Clubhaus | |
| 20 Wo Bentley hin will
Beyond100 | |

34 23 Years a friend

B24 YD



54 PCX46761, 93er Turbo R
Die Geschichte vom „großen Grünen“

60 Die Bentley Bilanz 2021
PLUS-MINUS

64 Goodwood meldet Rekordergebnisse
Geschäfte 2021

66 Kleiner Marktplatz
Private Angebote

68 Nachrufe
Ulrich Voskamp
Ella Zimmermann

70 Kontakte

71 Impressum

KORREKTUR
zum Artikel „Genuß-Trophy
Vol. Six“ aus Heft 4-2021
Die Bilder stammen von
Dr. Hans-Werner Dildei, nicht
von Dr. Manfred Schlick.



Goodwood meldet Rekord- ergebnisse

Geschäfte 2021

64



Termine 2022

RREC CLUBTREFFEN / VERANSTALTUNGEN

8. April 2022, 16.00 Uhr

Wake Up!

Erstmals als Pendant zum **Sleep well-Event** im Oktober 2021. Meeting bei Schuttenbach Automobile in Anzing mit Afternoon Tea, Kaffee, Imbiss, Fingerfood ...

21. April 2022, 13:00 Uhr

RREC-Mittagsmeeting

RETRO CLASSICS STUTTGART
In der Pizzamanufaktur unseres Clubfreundes Carl Rolf Muth

10. April 2022 ab 11.00 Uhr

Saisonauftritt der Region Nord bei der Fa. Steenbuck Automobiles, Hainholzweg 1, D-21376 Gödenstorf-Lübberstedt

– Organisation Jörn Gerdau
(s. Einladung im Heft)

29. April – 1. Mai 2022

Frühjahrestreffen in Gensingen / Rheinhessen

– Organisation Thomas Parpart

ABGESAGT

8. Mai 2022 ab 10.00 Uhr

Vintage Race Days in Rastede

Da bei Redaktionsschluss noch nicht klar war, ob die Veranstaltung tatsächlich stattfindet, bitte aktuelle Informationen auf der HP verfolgen. Die Region Nord wird über E-Mails informiert werden, sofern eine aktuelle Mailadresse vorliegt.

– Organisation Jörn Gerdau

5. Juni 2022, Pfingstsonntag

Garagentreffen in Melle

– Organisation Familie Zogbaum

16. – 19. Juni 2022

Ausfahrt im Bayerischen Voralpenland
(s. Einladung im Heft)

5. – 7. August 2022

Classic Days Düsseldorf

– RREC Organisation Rudolf Bergsch, nähere Infos folgen

21. August 2022

Tagestreffen Düsseldorf

– nähere Infos folgen von Rudolf Bergsch und Karl Friedrich Kirchhoff

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

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

EXTERNE TERMINE

26. – 28. Mai 2022

Die Frühlings-Rally unserer dänischen Nachbar-Sektion findet auf der Insel Seeland statt.

– Informationen und Anmeldung über die Homepage www.rrec.dk. Unter „Kalender“ finden sich Einladung und Anmeldung in englischer Sprache.

1. – 3. Juli 2022

RREC Annual Rally in Burghley House

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

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

Liebe Clubfreundinnen und Clubfreunde,

nun ist es passiert, Antje Zogbaum und ihr Mann Michael haben uns am 4. Januar 2022 besucht und mir einen ganzen Kofferraum voll mit Clubdevotionalien in die Garage gestellt.

Bislang viel unübersichtlicher als die Devotionalien sind für mich zwei voll geladene Stix, die mir die beiden ebenfalls überreicht haben und auf denen sich ein für mich bislang schwer überschaubares Konvolut an Clubregularien befindet.

Somit bleibt für mich aktuell als Rettungsring nur Antje Zogbaum, die dankenswerter Weise zugesagt hat, mir so lange unter die Arme zu greifen, bis ich eigenständig schwimmen kann.

Die Anregung unserer Past Secretary Antje Zogbaum, doch auch gelegentlich eine Secretary Note zu schreiben hat mich aber völlig auf dem falschen Fuß erwischt.

Für einen Chirurgen ist es höchst unschicklich, während einer Operation auch nur ein Wort mehr als das Nötigste zu sagen (Skalpell ... Schere ... Naht ...). Folglich sind Reden und Schreiben bei Chirurgen völlig degenerierte Eigenschaften. Oder wird anders herum ein Schuh daraus? (Leute, die nicht reden und schreiben können werden Chirurg?!)

Bei Zahnärzten hingegen ist die Fähigkeit zu Reden naturgemäß sehr gut entwickelt, da die Patienten es kaum wagen werden, währen einer Behandlung Widerworte zu finden (Sorry an alle Zahnärzte 😊).

Dazu erlaube ich mir noch, einen alten Medizinerwitz zu Papier zu bringen, den hoffentlich wenigstens ein paar Clubfreunde noch nicht kennen.

*Ein Internist, ein Psychiater und ein Chirurg gehen
gemeinsam zur Jagd.*

Ein Schwarm Enten fliegt vorbei.

*Der Internist zückt sein Jagdbuch und überlegt,
sind das Enten, Gänse oder Kraniche?*

*Der Psychiater überlegt, was werden die Enten wohl denken
und sind sie vielleicht depressiv?*

*Der Chirurg legt die Flinte an, peng, holt einen Vogel
vom Himmel und schickt ihn an den Pathologen: „Frage Ente?“*

Mit herzlichen Grüßen

Ihr
Christian Sachweh

R·R·E·C

SECRETARY'S NOTES





PROGRAMM

RREC-Herbsttreffen 2022

vom 30. September bis 3. Oktober 2022

(Es handelt sich um ein vorläufiges Programm, da ggf. kurzfristig pandemiebedingte Änderungen erforderlich werden können)



Fotos: Ydo Sol (7)



Foto: Claudia Knebeling

**FREITAG, 30. SEPTEMBER 2022**

Prolog: Von Bad Homburg nach Frankenberg auf Nebenstrecken nach Roadbook
(optional, wer möchte) Mediterraner Imbiss im Hotel Die Sonne Frankenberg

Zusatzkosten: **EUR 60,00/Teilnehmer inkl. Roadbook und Mittagsimbiss**

18:00 Uhr Mitgliederversammlung
19:30 Uhr Aperitif

Im Anschluss: **Nordhessisches Begrüßungs-Bufferet** in der Schirm des historischen Rathauses zur Einstimmung auf die Region

**SAMSTAG, 1. OKTOBER 2022**

- **Besichtigung Werk Viessmann**
- Im Anschluss: Mittagsimbiss
- Fahrt auf ausgesuchten Nebenstrecken zur Edertalsperre
geführte Besichtigung der Edertalsperre
- Anschließend: **Überquerung der Staumauer mit unseren Fahrzeugen** und Rückfahrt nach Frankenberg auf ausgesuchten Nebenstrecken

19:00 – 19:30 Uhr Shuttle zur Walkenmühle
Sektempfang und **Jazz Gourmet Barbecue**

SONNTAG, 2. OKTOBER 2022

- Fahrt nach **Winterberg**
- **Führung durch die Weltcup-Rennbahn inkl. Filmvorführung**
- Anschließend: Mittagsimbiss in der Veltins-Arena
- Fahrt auf ausgesuchten Nebenstrecken zum **Gästehaus der Fa. Viessmann**
- Kaffeetafel/Teatime
- Individuelle Rückfahrt nach Frankenberg
- Shuttle
- Champagner-Empfang, **Gala-Abend mit 5 Gang-Gourmet Menü**
- Shuttle zum Hotel

MONTAG, 3. OKTOBER 2022

Optional: Fahrt zum **Wildpark Edersee** auf ausgesuchten Nebenstrecken
(für alle die möchten) **Besichtigung des Wildparks inkl. Greifvogelschau**
(Selbstzahler: Anmeldung bitte zusammen mit Hauptanmeldung)

– Ende der Veranstaltung und
individuelle Heimfahrt –

Dr. Hans-Werner Dildei

- > Änderungen bleiben – bei Gleichwertigkeit – vorbehalten!
- > Für alle Veranstaltungen gelten die dann zu diesem Zeitpunkt aktuellen Corona-Maßnahmen.
- > Die Teilnahme am Prolog ist auf maximal 20 Fahrzeuge begrenzt.
- > Die Teilnahme am Herbsttreffen ist auf 52 Fahrzeuge begrenzt.
- > Anmeldeschluss: 15.05.2022

Edersee

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.



Rolls-Royce Enthusiasts' Club
German Section



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



Saisonauftritt der Region Nord

Am **Sonntag, 10. April 2022, ab 11.00 Uhr** treffen sich auf Einladung unseres Clubmitglieds Reinhard Sachse die Mitglieder der Region Nord und natürlich auch gerne Gäste bei Steenbuck Automobiles in zentraler Lage in der Lüneburger Heide, bequem erreichbar über die BAB 7.

Ein schöner Ort für ein Wiedersehen oder Kennenlernen. Bei Steenbuck gibt es wunderbare Automobile der verschiedensten Marken zu sehen. Und selbstverständlich auch eine sehr interessante Auswahl an Rolls-Royce und Bentley!

Um ein Mittagessen in der Nähe organisieren zu können, wird um Anmeldung **bis zum 27. März 2022** bei Jörn Gerdau gebeten – joerngerdau@arcor.de.



Fa. Steenbuck Automobiles,
Hainholzweg 1,
D-21376 Gödenstorf-Lübberstedt



Exklusiv
für
Mitglieder
RREC.de



Empfohlen von
RREC.de

BELMOT®

Die Allgefahren-Versicherung für Oldtimer.

- Schutz auch bei Motor-, Getriebe- und Bruchschäden
- Versicherung zum Wiederbeschaffungswert möglich
- 20 % Vorsorgeversicherung bei Wertsteigerung
- 10 % Nachlass auf die All-Risk-Prämie für RREC Mitglieder (D)
(Rabatt nur gültig bei Vorlage der Mitgliedsbescheinigung in der deutschen Sektion des RREC)

Pantom II, 1931, Sedanca de Ville, #AJS 250



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





Einladung

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

16. Juni 2022
bis 19. Juni 2022

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



© Jorun Khige-Illner

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



Programm: – soweit Corona das zulässt ... –

DONNERSTAG, 16. JUNI 2022

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

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

FREITAG, 17. JUNI 2022

Gemeinsames Frühstück im Hotel

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

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

SAMSTAG, 18. JUNI 2022

Gemeinsames Frühstück im Hotel

Ausfahrt: Rosenheim / Führung Dengel-Schokolade / Mittagsimbiss / Simssee Cargold / Kaffee & Kuchen / Gemeinsames Abendessen im Hotel

SONNTAG, 19. JUNI 2022

Gemeinsames Frühstück + Farewell / Individuelle Abreise

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

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

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

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

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

Klassiker im Kloster, Sonntag 22. August 2021

RREC Sommerausfahrt 2021

Zum zweiten Mal – Oldtimer-Vergnügen „Klassiker im Kloster“ Lehnin.

Unser Treffpunkt an der Spinnerbrücke



Die letzten Handgriffe – Laila, Edda Cavalliere, Sylvia Senger



In bester Laune, Dagmar, Oliver, Edda, Dario, Thomas & Peter

Kloster Lehnin – It is raining again



Kloster Ruhe

Das Klostergelände beeindruckte mit seiner einzigartigen Atmosphäre und dem eindrucksvollen Ambiente. Das waren beste Voraussetzungen für ein Oldtimer-Erlebniswochenende mit allem, was Spaß macht – Klassiker auf zwei, drei und vier Rädern, Live-Musik und kulinarischen Spezialitäten. Die moderierte Oldtimer-Show, der ADAC-Prüfzug und viele weitere Highlights boten ein spannendes Programm für die ganze Familie.

Das Wetter meinte es in der ersten Hälfte unserer Ausfahrt leider nicht so gut mit uns, aber wir sind ja nicht aus Zucker. Die gute Laune ließen wir uns nicht vermiesen.

*Das **Kloster Lehnin** (lat. *Leninum; Leniniense Monasterium* u. ä.) ist eine ehemalige Zisterzienserabtei im Ort Lehnin. Die Gemeinde Kloster Lehnin südwestlich von Potsdam ist nach dem Kloster benannt. 1180 gegründet und im Zuge der Reformation 1542 säkularisiert, beherbergt es seit 1911 das Luise-Henrietten-Stift.

Die Abtei spielte im Hochmittelalter eine wichtige Rolle beim Landesausbau der jungen Mark Brandenburg unter deren ersten Markgrafen aus dem Haus der Askanier. Neben seiner historischen kommt dem Kloster auch eine große kulturelle Bedeutung zu: Seine Kirche zählt zu den wichtigsten romanisch-gotischen Backsteinbauten in Brandenburg. Deren Rekonstruktion in den Jahren 1871–1877 gilt als frühe Glanzleistung der modernen Denkmalpflege.

Das heutige Lehniner Stift sieht sich mit seinen pflegerischen, medizinischen und ausbildenden diakonischen Einrichtungen in der klösterlichen Tradition und versteht sich als *Schaufenster* der Evangelischen Kirche.



Auch andere Autos dürfen bestaunt werden



Wer ist was – Ulf Schütte, (links) & Jens Meggeneder



Die Berliner Truppe wächst





Begleitschutz



**Nach dieser historischen Exkursion
fuhren wir ein letztes Mal 2021 zum
POLO Park nach Seeburg.**

Die Finalteams wurden von unseren schönen Autos auf dem Polofeld flankiert. Ausgelassen und bei guten Gesprächen ließen wir diesen schönen, gemeinsamen Tag hier ausklingen.

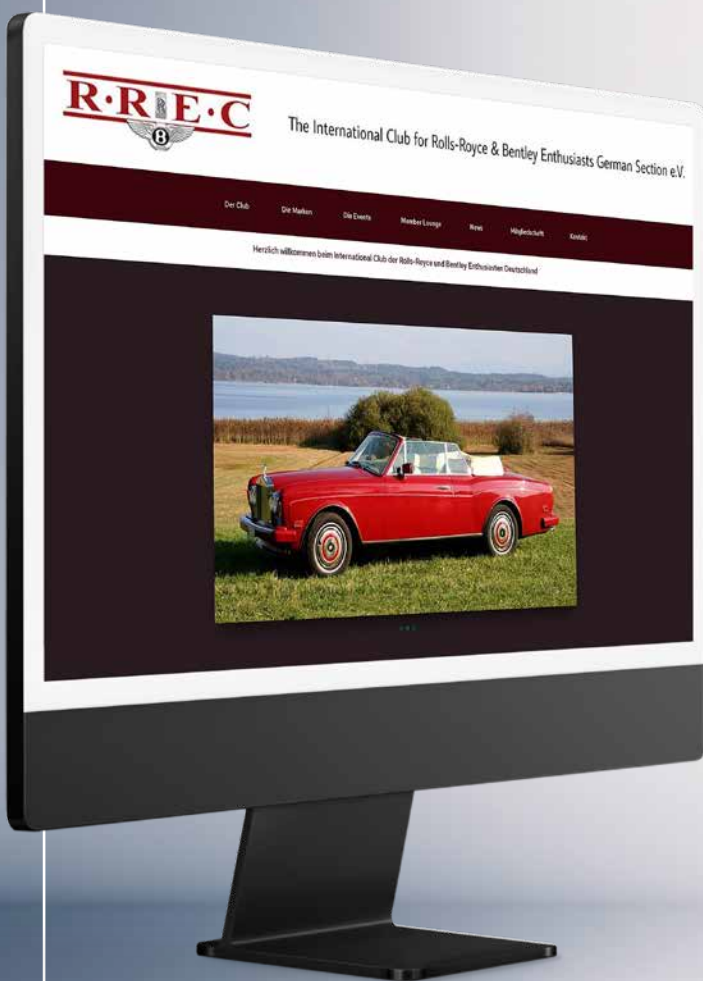
*Text: *Wikipedia; Jens Meggeneder
Fotos: Jens Meggeneder*





RREC 2.0 - Mauswanderung ins digitale Clubhaus

Seit dem 01. Januar 2022 steht die Tür offen. Sperrangelweit. Und alle sind eingeladen. Ein Rundgang, eine Wanderung. Die Computer-Maus als Pfadfinder. Herzlich willkommen.



Ganz am Anfang: www.rrec-germany.de. Eine Adresse, an die wir uns gewöhnen müssen und werden. Es geht leider nicht anders.

Dann die Startseite. Alles auf einen Blick, alle Räume des Clubhauses plus, ganz weit oben, neue Navigation.

Der Club

Alles, was wir über unseren Club erzählen wollen plus die Organisation.

Die Marken

Beide Marken, einträchtig nebeneinander. Inklusive einer Galerie der wichtigsten Modelle von Rolls-Royce und Bentley. In dieser Abteilung wird noch heftig gearbeitet. Neue Bilder, mehr Infos zu jedem Modell. Plus Fahrberichte.

Die Events

Einer der wichtigsten Gründe für eine Mitgliedschaft. Unsere Aktivitäten, unsere Treffen. Im Moment sicher ein rares Gut, aber es kommen andere Zeiten und dann werden die Anlasser unserer Lieblinge wieder singen. Natürlich wird in dieser Rubrik auch über externe Events informiert. Alle relevanten Infos zu unseren Club-Events werden in der „Member-Lounge“ aufgeschrieben.



<p>Der Club</p> <p>Wer hat den Club wann und weshalb gegründet. Und seit wann gibt es die deutsche Sektion. Ein wenig Geschichte.</p>	<p>Die Marken</p> <p>Rolls-Royce war die Gründungs-marke, dann folgte Bentley. Und als Ende der 90er die beiden Marken als Hersteller getrennt wurde, blieben sie im RREC vereint.</p>	<p>Die Events</p> <p>Was machen wir so? Wir treffen uns, facheimpeln, quatschen, fahren, tauschen uns aus. Und das ganz schön oft.</p>
<p>Member Lounge</p> <p>Zutritt nur mit Frack und Zylinder. Nein. Ein Passwort öffnet die Pforte. Für Mitglieder.</p>	<p>News</p> <p>Was passiert in Goodwood und Crewe? Neue Modelle, neue Motoren, neue Antriebe? Und wo wird gerade ein seltener Klassiker angeboten? Hier steht es geschrieben.</p>	<p>Mitglied werden</p> <p>Das Passwort für die Member Lounge gibt's genau hier. Antrag ausfüllen, wegschicken und schon geht die Reise los.</p>

Member-Lounge

Zutritt nur für Mitglieder. Mit Passwort, welches wir hier nicht notieren, weil das Magazin auch in externe Hände wandert.

Der Webmaster und alle Verantwortlichen kennen und schicken es gerne per Mail an alle Mitglieder.

In der Lounge passiert noch wenig, aber das ändert sich. Hier werden alle richtigen Infos über Events, interne Änderungen und Alles, was Clubmitglieder wissen müssen hinterlegt. Und es geht noch weiter. Geplant sind:

- › Ein Kalender mit allen Club-Terminen
- › Individuelle Seiten für Mitglieder
- › Ein Marktplatz
- › Eine Sammlung von Autogesichten unserer Mitglieder

News

Hier steht, ob und wann der nächste Rolls-Royce oder Bentley beim Händler steht, was die Hersteller planen oder was die Branche gerade so treibt.

Mitgliedschaft

Für Alle, die noch nicht dabei sind, es aber gerne sein wollen. Anträge auf Mitgliedschaft, die wichtige Satzung und wohin man den ausgefüllten Antrag schicken soll.

Kontakt

Wer macht was? Und ein Link zur Seite, auf der alle wichtigen WürdenträgerInnen zu finden sind.

Impressum

Damit uns kein Abmahnanwalt blöde Briefe schickt. Die juristisch höchst relevante Seite mit allen Infos über den Club und alle Infos zum Thema Datenschutz.

Und nun gilt: Die Finger auf die Tastatur und das Clubhaus besuchen, inspizieren und mithelfen. Auf dass es wachse und gedeihe.

Euer Webmaster

Ralf Bernert

The screenshot shows the website header with the RREC logo and the text 'The International Club for Rolls-Royce & Bentley Enthusiasts German Section e.V.'. Below the header is a navigation menu with links for 'Der Club', 'Die Marken', 'Die Events', 'Member Lounge', 'News', and 'Mitglied werden'. The main content area is titled 'Marken-Geschichte(n)' and features a grid of four images with captions: 'Die Geschichte der Marke Bentley', 'Bentley Modelle', 'Die Geschichte der Marke Rolls-Royce', and 'Rolls-Royce Modelle'. At the bottom, there is a 'Suchfeld geben' search bar and a 'Suchen' button.





Beyond100

Wo Bentley hin will

Zwei Zahlen bleiben übrig. 2026 und 2030. Nur noch elektrifiziert und nur noch rein elektrisch. Soweit die Message aus Crewe, die uns in einer digitalen Pressekonferenz vom kompletten Vorstand geliefert wurde.





Flying Spur und Bentayga sind bereits mit Akku und E-Motor unterwegs. Beide stark, schnell und sie können jeweils rund 50 Kilometer weit elektrisch fahren. Bei den Benzinverbräuchen lesen wir auf den Datenblättern sehr kleine Zahlen und aus eigener Erfahrung wissen wir, dass PlugInHybride nur dann sparsam sind, wenn der Gasfuß mit Sohlen wie ein Samthandschuh zu Werke geht. Wer einen der beiden zum Äussersten treibt, wird schnell lernen, dass eine zweistellige Zahl keine Überraschung darstellt.

Noch sind Continental GT und GT C ausschließlich mit Benzin als Energieträger unterwegs. Und genau das, soll sich bis 2025 ändern. Die Briten werden

ab 2026 nur noch Fahrzeuge mit Hybrid-Technik oder reinem E-Antrieb anbieten. Und die nächste Zahl, 2030? Ab 2030 werden in Crew nur noch E-Fahrzeuge gebaut. Das heisst, adé Kolben, Zylinder, Ölpumpen und andere Dinge, wie Zündkerzen, Benzintank oder Abgasanlage.

Die ganze Idee mit den beiden Zahlen im Mittelpunkt stammt natürlich nicht aus der Feder des grossen W.O. Bentley. „Beyond100“ wurde Ende 2020 zum ersten Mal vorgestellt und darin ist nicht nur die Rede von Autos, die mit elektrischer Energie angetrieben werden. Es geht auch um die Produktion, die Fabrik, alle Prozesse des Unternehmens, kurz klimaneutral. Einen Teil haben die Briten schon ge-



D 100

schaft. 1999 wurde der Standort Crewe offiziell als „kohlenstoffneutral“ bezeichnet. Und mittlerweile kümmern sich ein paar Tausend Bienen um feinen Brotaufstrich in der Kantine. Dass die Insekten auch wunderbare Image-Trägerinnen sind, weiß man auch weiter südlich.

Das Thema Beyond100 wird schon seit ein paar Jahren auch kommuniziert, man kennt es und auch die Zahlen waren kein Geheimnis. Nur ist die Fachpresse leider auf Autos fixiert, das Thema Umwelt gehört da noch auf die hinteren Seiten. Genau deshalb nun die große Show, wie man an den Fotos gut erkennen kann. Beyond100 ist ein Paradigmenwechsel, eine tiefe, sehr tiefe Kerbe in der Geschichte des Herstel-

lers. Die Nachfrage nach gebrauchten Verbrennern wird zunächst explodieren, der Preis entsprechend steigen. Ob man im Jahr 2030 noch mehr als 10.000 Fahrzeuge verkaufen kann, ist sehr fraglich. Und ein Zurück wird es nach 2030 kaum noch geben können. Die Produktions-Technik wird eine andere sein. Crewe als Werk wird sich grundlegend verändern müssen. Aus Ziegelsteinen werden blütenreine Kacheln, die Fabrik als gigantischer OP. SiFi by Bentley. Ein spannender Film.

Text: Ralf Bernert

Fotos: Bentley Motorcars

Sein & Schein – 12. September 2021



RREC Ausfahrt zum Tag des Denkmals

Region Berlin-Brandenburg



Sein & Schein – in Geschichte, Architektur und Denkmalpflege

Der Schein trügt, Mehr Schein als Sein oder Die Welt urteilt nach dem Scheine – viele Sprichwörter greifen das Verhältnis von Täuschung und Realität auf. Ob Magie, Historienfilme oder das Berliner Schloss im Wiederaufbau, in vielen Lebensbereichen werden wir Teil einer „vorgetäuschten“ Wirklichkeit. Doch warum lassen wir uns so gerne verzaubern, verblüffen und hinters Licht führen? Nicht erst seit Social Media spielen wir mit unserer Wahrnehmung. Was in der Antike beginnt, findet in der Kunst und Architektur des Barocks seinen Höhepunkt und strahlt bis in die Gegenwart.

Quelle: www.tag-des-offenen-denkmals.de



Aufgereiht und vor dem Sprung zur nächsten Attraktion



Begrüßung durch den Gastgeber Dr. Stephan Ziegler

Treffpunkt an diesem schönen Morgen war wieder die AVUS Tankstelle, Spanische Allee, an der Spinnerbrücke.

Unser erstes Ziel an diesem Tag war das Palais Ritz in Potsdam.

*Das **Palais Ritz** steht in der Berliner Vorstadt von Potsdam. Der Eigentümer und Investor ist seit 2016 der Zahnarzt Dr. Stephan Ziegler.

Das Gebäude wurde 1842 als Lazarett erbaut. Das Baugrundstück gehörte einst dem königlichen Geheimen Kämmerer Johann Friedrich Ritz. In den 1930er Jahren erfolgten große Sanierungs- und Modernisierungsarbeiten. Dabei wurden historisch wertvolle Elemente unwiderruflich zerstört. So wurden beispielsweise die Stuckdecken entfernt und die Holzbalkenkonstruktion durch Stahlbeton ersetzt. Während der DDR-Zeit diente das Gebäude als Wohnhaus für die Ärzte des nahegelegenen Klinikum Ernst von Bergmann.

**Quelle: Potsdam Wiki.de*



Bitte lächeln!

Mit sehr viel Herzblut, Liebe zum Detail und Ausdauer hat Dr. Ziegler aus diesem historischen Gebäude eine kleine, medizinische Wohlfühlloase geschaffen.

www.ku64.de/potsdam



Hausherr Dr. Stephan Ziegler



Palais Ritz Potsdam

Begrüßt wurden wir sehr herzlich von Dr. Stephan Ziegler und Martin Boschmann.

Martin Boschmann ist u. a. für das soziale Engagement im Hause KU64 zuständig und koordiniert die Arbeit bei Big Smile e.V. www.bigsmileev.de

*Gesunde Zähne sind wichtig für das Selbstbewusstsein, das soziale Leben, die spätere Partnerwahl und den schulischen/ beruflichen Erfolg. Wir von Big Smile e.V. kümmern uns liebevoll um die Zahngesundheit der Kinder – weltweit. Dabei haben wir es uns zur Aufgabe gemacht, Karies zu beseitigen, durch Prophylaxemaßnahmen Karies frühzeitig vorzubeugen, Aufklärungsarbeit zu leisten und den Kindern ein strahlendes Lächeln zu ermöglichen. Warum sollten gesunde und schöne Zähne nur einer bestimmten Klientel garantiert werden? Jedes Kind hat das Recht auf gut funktionierende Zähne, dafür setzen wir uns ein. *Text: Big Smile e.V.

Nach einer ausführlichen Führung durch das Haus, Anekdoten rund um die Sanierung und Restaurierung des Hauses, einer kleinen Erfrischung und Imbiß, ging es dann auch schon weiter. Unser nächstes Ziel, das Ziegeleimuseum in Glindow.



Martin Boschmann, links



Lobby 5 Sterne – Palais Ritz



Imposante Decke im Behandlungsraum





Ziegeleimuseum Glindow



Bei der Arbeit ...

Eines verbindet das Palais Ritz und die Ziegelei in Glindow. Für die Sanierung wurden die benötigten Ziegel in Glindow geordert.

*Das **Ziegeleimuseum Glindow** (slaw. *glina* für Ton) bei Werder (Havel) ist ein seit 1993 bestehendes Industriedenkmal im westlichen Brandenburg auf dem Betriebsgelände einer historischen Ziegelei. Heute werden hier handgestrichene Tonziegel in verschiedenen Formen und spezielle Formsteine, besonders für den Denkmalschutz, hergestellt. Gebrannt werden sie in einem historischen Ringofen nach dem von Friedrich Eduard Hoffmann entwickelten Prinzip.

**Quelle: Wikipedia*



... wer schmeißt denn da mit Lehm? ...



... hier wird noch immer produziert – Ziegelei Glindow

Natürlich wurden wir auch hier professionell durch das Museum geführt und über die Geschichte der Ziegelei haben wir viel erfahren.



Nun aber hatten wir uns Kaffee und Kuchen redlich verdient. Auf dem Weg zum **Vierseithofcafé** in Ludwigsfelde machten wir noch einen kurzen Stopp an der (vor)letzten Station in Michendorf / OT Langerwisch und bestaunten die Paltrock- und Bockwindmühlen.

***Die Paltrock- und Bockwindmühlen Langerwisch** sind zwei betriebsfähige und denkmalgeschützte Getreidemühlen in Langerwisch, einem Ortsteil der Gemeinde Michendorf im Landkreis Potsdam-Mittelmark in Brandenburg. Die Windmühlen liegen nebeneinander am Fuß des 78 Meter hohen Galgenberges, einem Teil des Saarmunder Endmoränenbogens. Die Bockwindmühle gilt mit einer Flügelspannweite von rund 4,5 Metern als kleinste betriebsfähige Windmühle Deutschlands. Ein Müllermeister hatte sie 1938 im Maßstab 1:4 als Lehmühle für seinen Sohn gebaut. **Quelle: Wikipedia*



Paltrock- und Bockwindmühlen Langerwisch

Was war das doch wieder für ein schöner Tag. Allen die dazu beigetragen hatten, sei gedankt.

Robert Kujas – 0176 3222 4506, www.robertkujas.de, herzlichen Dank für die fotografische Unterstützung.

Als freiberuflicher Fotograf hat sich Robert Kujas seit 2010 nicht nur regional einen Namen gemacht. Auch international war er bereits z.B. für gemeinnützige Vereine in Madagaskar und Südafrika unterwegs. Damit folgt er seiner Leidenschaft nicht nur professionelle Fotos mit einer kreativen, einzigartigen Perspektive, einem lebendigen Farbenspiel und dem Gefühl für den richtigen Moment zu kreieren, sondern seine Arbeit auch für den guten Zweck zu nutzen.

Text: siehe Quellenangaben; Jens Meggeneder
Fotos: Robert Kujas; Jens Meggeneder



Vierseithofcafé in Ludwigsfelde



Gleich gehts los, Törtchen und Kaffee für Leib und Seele

Hausebacken – lecker



Gemütlichkeit im Vierseithofcafé Sylvia Senger, Heinz Dreps



Altes im Vierseithofcafé

Vierseithofcafé mit reichlich Nebengelass

Klaus Konopizky

“Tea to the English is really a picnic indoors”

Alice Walker (amerikanische Schriftstellerin)

Als ich in den 80er Jahren nach London ging, lernte ich gleich am ersten Arbeitstag eine britische Besonderheit des Bürolebens kennen: den Tea Break, die Tee-Pause, wenn die Tea-Lady, eine mittelalterliche Dame, mit ihrem riesigen Teewagen vorbeikam. Sie fuhr ihn morgens und nachmittags von Schreibtisch zu Schreibtisch und schenkte für 5 Pence einen Pappbecher mit Tee ein.

Es ist kein Klischee, sondern Realität: Tee begleitet den Engländer von morgens bis abends. So ist es zum Beispiel die Aufgabe eines jeden Familienoberhauptes, in der Frühe als erster aufzustehen, Tee zu kochen, und dann die Tassen ans Bett der Frau und der Kinder zu bringen. Und es gibt nicht wenige Familien, wo es üblich ist, vor dem Schlafengehen noch eine Tasse Tee zu trinken. So kommt ein Engländer auf eine beachtliche Anzahl von Tassen Tee pro Tag. Zu viele, wie die Menschen

vom Kontinent lästerten, und sie meinten, der Niedergang der britischen Automobilindustrie hätte etwas mit den vielen Teepausen zu tun.

Das war nicht immer so: als vor 250 Jahren der Tee die weite Route von den Kolonien nach England auf Segelschiffen machte, war er auf der Insel so teuer, dass nur die Oberschicht sich den Teegenuss leisten konnte. Und die fand schnell heraus, dass es sehr reizvoll sein kann, nach Sport, Malen und



© Hotel Münchner Palace



Musizieren und vor dem Umkleiden zum Dinner ein geselliges Beisammensein mit Freunden und Nachbarn beim Tee zu genießen. Und ist es nicht typisch englisch, daraus ein Ritual zu machen: den English Afternoon Tea.

Inzwischen, im Jahre 2022, sieht die englische Welt schon wieder anders aus. Der Kaffee wurde großer Konkurrent, und Starbucks und Costa schafften es, diesen zum Modegetränk zu machen. Doch den

Afternoon Tea gibt es in London wie auf dem Lande nach wie vor. Wer ihn stilgerecht in einem der großen Hotels einnehmen will, sollte rechtzeitig buchen, Zeit und eine volle Briefftasche mitbringen. Aber gibt es angenehmeres und zivilisierteres, als einen Afternoon Tea im Harrods, bei Fortnum & Mason oder im Ritz zu sich zu nehmen?

Nun, in München gibt es weder Harrods noch Fortnum & Mason, aber es gibt Afternoon Tea.



Kurze Einführung des Chairman für die Gäste, u.a. (vlnr) Ralf Lossack, Ehepaar Ternes, Lutz Jansen, Johann Goss, Jan Boge



© Hotel München Palace



Martin Illner (stehend) outet sich als Tee-Enthusiast seit seiner Jugend. Im Bild vorn – Ehepaar Rieder, Klaus Konopizky

Am 20. November 2021 war es endlich soweit. Nach Jahren der Planung und des Testens fand der **Club Afternoon Tea** im 5-Sterne-Hotel Palace in München statt. Fünfzehn Teilnehmer kamen und blieben bis in den Abend. Hier eine kurze Zusammenfassung:

Die Idee eines Afternoon Teas ist nicht neu und wird auch auf dem Kontinent – z.B. bei unseren Freunden in Berlin – regelmäßig praktiziert. Ein gemütliches Beisammensein mit Gleichgesinnten – bei einer Tasse Tee. Allerdings ist der English Afternoon Tea ja mehr als nur Tee-Trinken. Außer den Japanern hat kein Kulturkreis daraus eine solche mit Tradition und Etikette behaftete Zeremonie gemacht wie die Engländer. Bei ihnen hat es im sozialen Alltag eine herausragende Stellung, wie allein die stattliche Anzahl von Büchern zu diesem Thema beweisen. Was passt also besser zu Rolls-Royce und Bentley?

Wenn man sich in München auf die Suche macht nach einer geeigneten Location, dann merkt man, dass es eine Stadt des Bieres ist, und andere Erfrischungsgetränke genießen nicht den Ruf besonderer Güte. Der Kaffee ist in Ordnung, solange man ihn beim Italiener des Vertrauens trinkt. Und Tee? Meist ein Glas warmes Wasser, daneben ein Teebeutel ... God gracious me!

Nun gibt es ein Paar Plätze, wo man in München English Afternoon Tea zu sich nehmen kann. Wir haben sie alle durchprobiert, und fanden, dass der im Hotel München Palace dem vergleichbaren im Fortnum & Mason in London nahekam.

Also Buchung und Einladung rausschicken. Es meldeten sich 15 an, erfreulicherweise auch ein Neumitglied, Herr Rieder und seine Frau. Und so verüßten sich diese einen teils sonnigen teils grauen Nachmittag im Wintergarten des 5-Sterne-Hotels. Der Service gab sich große Mühe und verwöhnte uns neben den verschiedensten Teesorten mit köstlichen Sandwiches, fluffigen Scones mit dazupassender Clotted Cream und Marmeladen, sowie himmlischen Petit Fours.

So verflog die Zeit, bald war es dunkel, und die Zusammenkunft endete in bester Club-Tradition mit einem Toast auf den RREC bei einem Glas Champagner. Es gibt nichts schöneres, als einen Samstag Nachmittag im November unter Club-Freunden und Gleichgesinnten so zu verbringen. To the Club!

Text: Klaus Konopizky

Fotos: Klaus Konopizky, Martin Illner und Hotel München Palace, Trogerstr. 21, 81675 München, Telefon (089) 41971-0

ADAC KLASSIK SAISON 2022

SAISON 2022*

ADAC Deutschland Klassik	20. – 23.07.2022	Landau – Pfalz
ADAC Europa Classic	11. – 14.09.2022	Dachstein – Österreich
ADAC Classic meets Traunsee (Motorrad)	16. – 18.09.2022	Traunsee – Österreich NEU
ADAC Youngtimer Tour	2022	Deutschlandweit
ADAC Klassik Serien für Autos & Motorräder	2022	Deutschlandweit

*Stand November 2021, ohne Gewähr

Nähere Informationen und Anmeldung:
adac.de/klassik
klassik@adac.de
facebook.com/ADACKlassik



www.dachstein-salzkammergut.at



B24 YD



23 Years a friend

Liebe Clubfreundinnen und Clubfreunde,

da Corona uns immer noch fest im Griff hat, bietet sich an den langen Winterabenden mal wieder ein sentimentaler Rückblick auf die bisher erlebten schönen Momente und Abenteuer mit unseren Fahrzeugen an. Sicherlich hat jeder Besitzer eines klassischen Fahrzeuges die eine oder andere Geschichte über die Beziehung zu und mit seinem „Schätzchen“ zu erzählen und da wir ja mal über einen Mangel an Berichten zu „Persönlichem“ in unserem Magazin diskutiert haben, fange ich hier mit meiner kleinen Erzählung über eine Freundschaft an, die mittlerweile 23 Jahre andauert.



Der Grundstein der Affinität zu englischen Fahrzeugen wurde schon in meiner Kindheit gelegt und zwar durch intensives Spiel mit den Modellautos von „Corgi Toys“, bekannt durch deren robustes Metallgehäuse und den Fahrgestellen mit Federung und Lenkung. Bis heute überlebt, wenn auch in bedauernswertem Zustand, hat mein damaliges Lieblingsmodell, ein Bentley SI Continental.

Während eines Auslandssemesters anfang der 80er Jahre an der Universität von Guildford (Surrey) geriet ich bei einem Ausflug am Wochenende zufällig in ein Treffen von Rolls-Royce und Bentley Enthusiasten im Hof eines herrschaftlichen Anwesens.



So viele wunderschöne Fahrzeuge an einem Ort hatte ich noch nie zuvor gesehen und so mischte ich mich mit glänzenden Augen unter die Besucher und erfuhr in persönlichen Gesprächen mit einigen stolzen Besitzern sehr viel über die Marken und die Passion der Eigner.

Da ich heute nicht mehr weiß, an welchem Ort dieses Treffen stattfand, kann mir vielleicht ein Kenner anhand der Fotos den Namen des Anwesens wieder in Erinnerung bringen?

Zurück in Deutschland geriet diese Episode aber schnell wieder in Vergessenheit, Lebensplanung und Karriere bestimmten ja dann das Dasein. Etwa 20 Jahre und einige verschlissene Fahrzeuge später keimte dann, ausgelöst durch eine Kleinanzeige in einer Frankfurter Tageszeitung, plötzlich der Wunsch auf, ein Gefährt zu besitzen, welches ein Äquivalent zu seinem zukünftigen Eigner darstellen sollte: gleiches Alter, mit Spuren der Höhen und Tiefen des Lebens versehen, irgendwie speziell und doch umgänglich, eben ein Weggefährte für die verbleibenden Tage des automobilen Zusammenseins. Gerade was das Alter angeht, waren zur damaligen Zeit Fahrzeuge aus den 50er Jahren ja nicht gerade häufig anzutreffen. Und, jetzt wird es philosophisch, im Leben ist es ja oft so, dass die Dinge dich finden, wenn es denn an der Zeit sein soll.

Da ich mir sonst nie die Kleinanzeigenseite dieser Zeitung ansah, wundert es mich bis heute, warum damals mein Blick sofort auf diese wenigen Zeilen fielen: *Bentley R-Type, Bj. 54, Automatik, guter Zustand von Privat z.verk.* Nachdem der Funke in Form des Namens Bentley und des Baujahres eine kleine Flamme in mir entzündet hatte, musste ich erst in Erfahrung bringen, um welches Modell es denn hier geht. Das Internet war ja noch nicht omnipräsent, so dass das Studium einiger Oldtimer-Zeitschriften hier für Klarheit sorgte. Also ein R-Type, eine wunderbare stilistische Verbindung von Vorkriegsdesign in

etwas barocker Abwandlung mit Nachkriegstechnik in damaliger höchster Vollendung, zuverlässig und solide. Das klang doch gut. Also angerufen und mit meiner damaligen Lebensgefährtin und heutigen Ehefrau Stephanie zur Besichtigung und Probefahrt aufgebrochen.

Es kam wie es kommen musste, wir waren begeistert. Die Farbkombination von Shell Grey over Tudor Grey, schon damals zeitlos schön, das Holz in perfektem Zustand, das gesamte Fahrzeug strahlte eine Souveränität und Erhabenheit aus, es gab kein Entrinnen mehr, das Feuer brannte. Die Probefahrt zeigte dann auch die praktischen Vorzüge dieses Modells, sehr gute Fahreigenschaften in Bezug auf Beschleunigung und Handling, für die Abmessungen ein exzellenter Wendekreis und dann die Behaglichkeit des patinierten Ledergestühls; wir wollten gar nicht mehr aussteigen. Der Vorbesitzer hatte das Fahrzeug 1996 auf einer „Techno Classica“ Messe von einem bekannten UK-Händler erworben, wurde aber, so seine Aussage, nach nur 800 gefahrenen Miles in 3 Jahren nicht recht warm mit dem Auto. Als Austin Healey Pilot hatte er sich etwas mehr Sportlichkeit erhofft und die Art der Fortbewegung erschien ihm nicht „direkt“ genug und war zu komfortabel. Na ja, konnte ich so eben nachvollziehen und mit meinen Kenntnissen eines „Käfer“-Schraubers erschien der



Wagen solide und in gutem Zustand. So wurden wir uns dann am Abend nach dem Genuss einer Flasche besten Rotweines handelseinig.

Mit den mir übergebenen original Papieren aus England beantragte ich dann eine rote 07er Nummer und ein paar Tage später kam der große Tag: die Übergabe. Der Vorbesitzer stellte noch eine große Kiste mit Unterlagen in den riesigen Kofferraum mit der Bemerkung, da seien wohl jede Menge Informationen zu dem Bentley gesammelt, er habe sie aber nie angesehen.

Nachdem wir überraschend schnell mit dem Wagen zurechtkamen und sicher wieder zuhause angekommen waren, weihten wir unsere Freundschaft an ausgeklappten Picknick-Tables standesgemäß mit einer Flasche Champagner ein.



Es wurden sodann die ersten Ausfahrten geplant und natürlich, als Novizen im Umgang mit einem klassischen Automobil, warteten noch einige Überraschungen auf uns.

Wie so oft zu Beginn einer Beziehung, zeigten sich alsbald doch Unzulänglichkeiten, die es erst in gemeinsamer Kraftanstrengung zu beseitigen galt.

So da der erste Tankstopp gleich böses erahnen ließ: nach etwas über „Halb“ roch es doch sehr nach Benzin und der Tankwart (gab es damals noch) stellte nach einem Blick unter das Fahrzeug panikartig den Vorgang ein; das Benzin ergoss sich in gleicher Menge wieder auf die Fahrbahn. Ich diagnostizierte messerscharf, dass da ein Loch im Tank sein müsse und ich dann eben in Zukunft nur bis zu „Halb“ auffüllen sollte. Da wir aber schon auf dem Weg in unseren Jungfernausflug waren, es sollte eine Fahrt ins Elsass werden, ließen wir uns davon nicht abhalten. Etwa

100km weiter, auf der Autobahn Richtung Karlsruhe, zwang uns ein heftiger Schlag und ein sehr schwammiges Fahrgefühl zum nächsten unplanmäßigen Stopp: die Reifendecke eines Hinterrades hatte sich komplett abgelöst und ich fuhr nur noch auf der Karkasse. Der nächste Parkplatz war nicht weit und so wollte ich dann dort das Ersatzrad montieren. Da der Wagen komplett mit original Werkzeugset und Zubehörteilen ausgestattet war, sollte das ja kein Problem sein.



Bordwerkzeug unter dem Fahrersitz



Alles, was man zum Radwechsel braucht

Also hochgebockt, Radmuttern lösen ... und ... was war das denn: die Muttern bewegten sich keinen mm, sie schienen alle wie festgerostet. Nach 15min verzweifelter Verausgabung gab ich auf und wollte nach einer Pannenhilfe telefonieren, als meine mit scharfem Blick gesegnete Beifahrerin sich die Sache ansah und mich fragte, was denn dieser kleine Pfeil auf den Radmuttern bedeuten würde? Na ja, ihr ahnt es schon, es war die Seite, in der, wie ich jetzt weiß, bei alten Engländern die Radgewinde entgegen des Uhrzeigersinns geschraubt sind.



Radmutter, hier mit gewohnter Drehrichtung



Soweit mit einer neuen Erfahrung versehen, klappte dann der Radwechsel problemlos und die Fahrt konnte weitergehen. Bis auf einige Kleinigkeiten, wie ausgefallenes Fernlicht (Wackelkontakt) oder ständig blinkende Reservetankleuchte (ebenfalls lockere Kabelverbindung), hatten wir dann noch eine schöne Fahrt. Während eines Picknicks inmitten frühlingshaften Grüns fiel uns auf, dass noch kein Name für unseren Begleiter gefunden war und so erhoben wir ihn vorsorglich in den „Adelsstand“. Unser „Sir“, so sein neuer Name, brachte uns sodann zuverlässig von Rastplatz zu Rastplatz und auch brav wieder nach Hause. Mit dem serienmäßigen Röhrenradio „His Masters Voice“ waren damals noch Sender über AM zu empfangen – wie HR1 oder SWR1 – und der alte Original-Lautsprecher verwöhnte uns während der Fahrt mit zeitgemäßem Sound. Mit „moderaten“ 18–20l/100km Benzin- und 5l/1000km Ölverbrauch erschien uns der alte Herr auch angemessen zu konsumieren.

Nach so viel Naivität im Umgang mit alter Technik wollte ich das Ganze dann doch etwas professioneller angehen und ließ das Fahrzeug bei einem befreundeten Kfz-Meister überprüfen.

Dabei wurden unter anderem die folgenden Mängel offenbar:

- › Der Aluminiumtank war an den Halterungen durch Kontaktkorrosion perforiert.
- › Die Reifen hatten ihre besten Tage lange hinter sich und mussten sofort ersetzt werden.
- › Die Ventilschaftdichtungen der Einlassventile hatten sich aufgelöst, daher der Ölverbrauch.
- › Die beiden Auspuff-Stränge waren mehrfach notdürftig abgedichtet und marode.
- › Ein Riss im vorderen Abgaskrümmter war schlecht verschweißt und blies ab.
- › Zündkontakte und Verteilerkappe waren verschlissen und zu ersetzen.
- › Bremsbeläge waren teilweise rissig und abgefahren.

Soweit so gut; alle anderen Checks ergaben keine weiteren Mängel. Auch ein Kompressionstest aller 6 Zylinder ergab mit 7,5–8 bar sehr gute Werte, der Motor schien also in guter Kondition zu sein

Es stand jetzt etwas Arbeit an und in Bezug auf eine TÜV-Einzelabnahme zur Erlangung einer deutschen Zulassung und des H-Kennzeichens wollte ich die Reparaturen schnellstens erledigt haben. Hier zeigte sich jetzt, dass in Bezug auf die Ersatzteilversorgung und die Kosten ein Fahrzeug dieser Marke bestens versorgt ist. Alle benötigten Teile waren zu wirklich vernünftigen Preisen innerhalb weniger Tage aus England geliefert und zum Einbau bereit. Gegenüber den damaligen Preisen für Ersatzteile von alten Porsche oder Mercedes kann man sie sogar als „Schnäppchen“ bezeichnen.

Der Tank wurde ausgebaut und mit Glasfasermatten und Epoxidharz versiegelt. 5 neue Dunlop Diagonal-Reifen nebst Schläuchen aufgezo- gen (es waren zur damaligen Zeit keine Radial-Reifen verfügbar – Michelin hatte seine X-Serie eingestellt), die Ventilschaftdichtungen durch – leider nur in etwa – passende eines Opel Ascona der 70er Jahre ersetzt, ein neuer Krümmer und 2 komplette Auspuff-Stränge mit



Hier musste improvisiertes Werkzeug her



Man beachte den Metallstab im Kerzenloch, er verhindert ein Eintauchen des Ventils in den Brennraum

Dämpfern montiert, Zündkontakte, Verteilerkappe und auch alle Kabel nebst Stecker ersetzt und die Bremsen neu belegt. Zur Sicherheit wurden noch alle Schläuche des Kühlkreislaufs und der Keilriemen ersetzt, neuer Ölfilter eingebaut, Motor-, Getriebeöl sowie Differential Öl ausgetauscht und der Bentley schnurrte wieder, wie am ersten Tag.

Die folgende TÜV-Abnahme wurde mit Bravour gemeistert und die H-Zulassung erteilt. Kleinigkeiten, wie die Heizspiralen für die Zigarettenanzünder oder Ersatz für die Lampenreflektoren fanden sich auf Messen wie „Veterama“ oder „Techno Classica“.

Jetzt standen spontanen Ausfahrten und geplanten längeren Touren mit ausführlichen Picknickpausen nichts mehr im Wege. Der Spritverbrauch ging auf 16l/100km zurück und der Ölverbrauch pendelte sich bei 2-3l/1000km ein.

Ob Sommer oder Winter, ein Picknick geht immer



Unser „Sir“ begleitete uns zuverlässig nach Südfrankreich sowie die Côte d’Azur, ...



... überquerte diverse male die Alpen auf verschlungenen Pässstraßen ...



... besichtigte Berge und Weingüter in der Steiermark und im Burgund ...

Ein standesgemäßes Entree



... wagte mehrfach den Sprung über den Kanal, um seine alte Heimat zu bereisen ...

Pub-Talk mit attraktiver Nachbarin



Vor Walmer Castle (Kent)

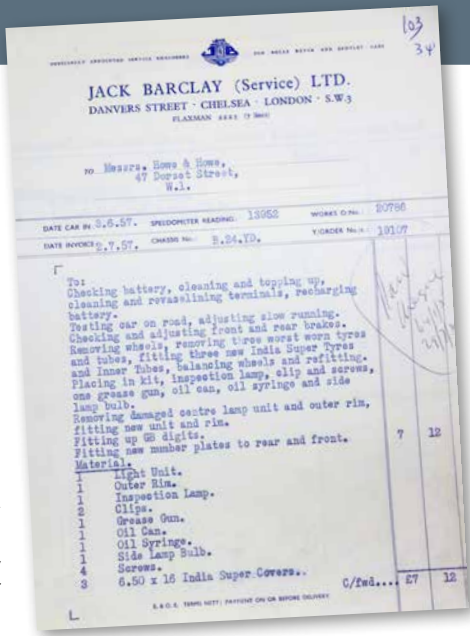


... und war sich auch für Reisen in nahegelegene Städtchen ...

Hier am Main bei Miltenberg



... sowie die Einkaufstour zum örtlichen Supermarkt nicht zu schade; wie es sich eben für einen guten Freund geziemt.



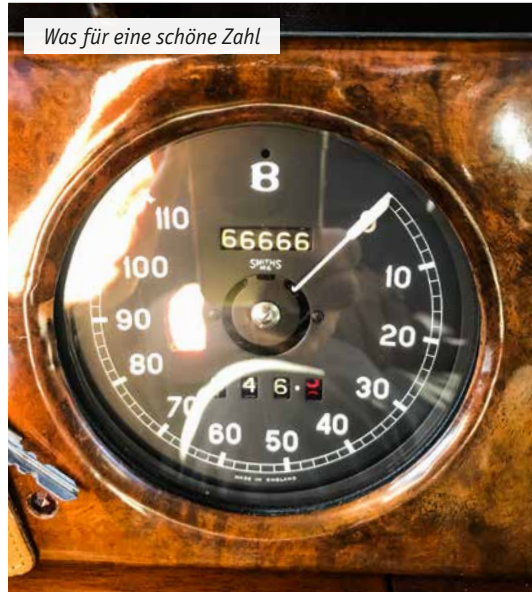
Teil einer Service-rechnung von 1956

Ich möchte noch auf die eingangs erwähnte Kiste mit den diversen Unterlagen zum Fahrzeug zurückkommen. Diese erwies sich als eine wahre Schatzkammer, was die Historie und persönliche Erfahrungen der Vorbesitzer anging. Die Auswertung und Ordnung der reichlichen Dokumente ergaben eine nahezu lückenlose Historie des Fahrzeugs in den Jahren seit seiner Auslieferung. Bis auf den ersten Käufer waren bis hin zu meinem Erwerb alle vier Eigentümer gelistet. Reichlicher Schriftverkehr zwischen Besitzern und Werkstätten (z.B. Jack Barclay) wegen unzureichender Beseitigung von Mängeln und Belege zu Kaufverträgen und Ersatzteilen der vergangenen 5 Jahrzehnte ergaben eine spannende Lektüre.



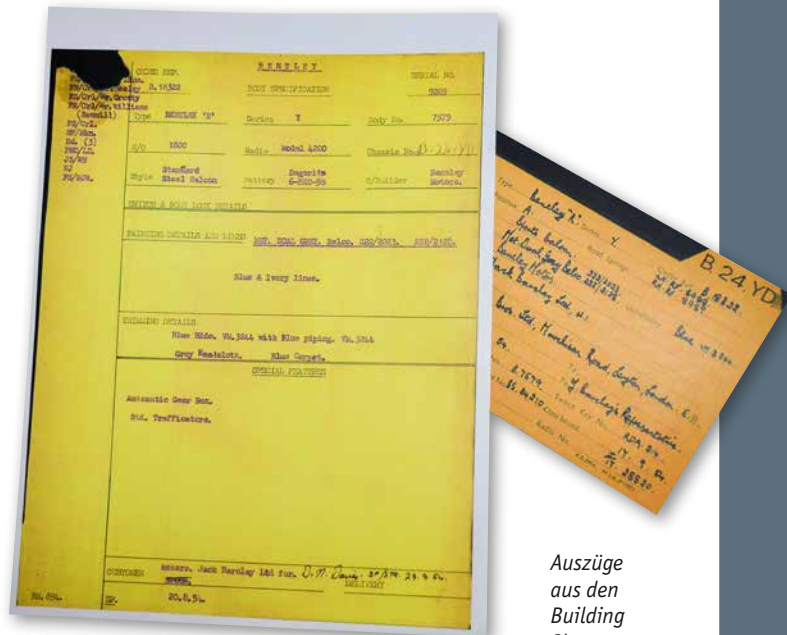
Original Service-Handbücher von Jack Barclay aus den 50er bis 70er Jahren

Hier erfuhr ich auch, dass der letzte langjährige Eigentümer, ein Diplomat auf der Kanalinsel Jersey, Anfang der 90er Jahre bei einem Meilenstand von 122878mls aufgrund von „excessive Engine noise“ eine aufwendige Motorrevision durchführen ließ, einschließlich neuer Kolben, Kolbenringe, Lager-schalen und Überholung des Zylinderskopfes. Das erklärte jetzt auch die exzellenten Kompressionswerte. Der angezeigte Meilen-Stand bei meinem Kauf von 131000mls entspricht nach Reparaturbelegen und MOT-Zertifikaten exakt den gefahrenen Meilen des Fahrzeugs seit seiner Erstzulassung.



Was für eine schöne Zahl

Den Erstbesitzer konnte ich inzwischen auch herausfinden. Nach meiner Mitgliedschaft im RREC Germany habe ich mir die Building Sheets des Fahrzeuges durch das RREC-Archiv des Hunt-House in Paulerspury zusenden lassen und habe somit eine komplette Historie meines R-Type vorliegen.



Auszüge aus den Building Sheets

Was kann ich nun nach 23 Jahren Erfahrung mit meinem Bentley für ein Fazit ziehen?

Zuallererst ist es ein absolut zuverlässiges Fahrzeug, das mich noch nie im Stich gelassen hat. Durch seine Einfachheit in der Konstruktion kann es auch vom halbwegs begabten Hobby-Schrauber sehr gut selbst gewartet und mit etwas Geschick auch repariert

Moderne Ventilschaftdichtungen



werden. Die Ersatzteilversorgung ist hervorragend und durch viele inzwischen nachgebaute Teile in sehr guter Qualität auch zukünftig gesichert. Mittlerweile sind auch moderne und passgenaue Ventilschaftdichtungen erhältlich, bei deren Montage mir mein Clubfreund Joachim Becker sehr behilflich war.

Mit Pfeil markiert, die alte verschlissene Filzdichtung



Seitdem ist der Ölverbrauch auf 1l /1000km reduziert. Auch habe ich durch Einbau einer elektronischen Zündung die Wartungsanfälligkeit der Kontakte eliminiert.

Hallgeber mit Magnetrad anstelle Verteilerfinger



Mit der Montage von neuen Radial-Gürtelreifen hat sich das Fahrverhalten sehr stark verbessert – Spurrillen sind nicht mehr existent und der Geradeauslauf sowie das Kurvenverhalten sind fantastisch. Nach einer so langen Zeit im Einsatz mussten jetzt auch einige optische Wartungen durchgeführt werden. So sind die inzwischen verschlissenen Ledersitze komplett mit neuem, feinem Leder bezogen und das Fahrzeug ist in den Originalfarben frisch lackiert.



Lackvorbereitung und Grundierung



Werkzeuge des Linierers



Hier ist eine ruhige Hand von Nöten

Hierbei wurden auch alle Fahrzeugdichtungen erneuert. Einige Chromteile sowie die Stoßstangen konnte ich durch hervorragende Club-Kontakte neu verchromen lassen und so steht unser „Sir“ wieder in alter Pracht und Herrlichkeit auf der Straße und harret ab Frühjahr neuer Abenteuer.

Auf einer „Techno Classica“ beurteilte jüngst ein Mitarbeiter des englischen Classic-Car Dealers „Frank Dale & Stepsons“, der das Fahrzeug anlässlich eines möglichen Ankaufs zur Probe fuhr, meinen R-Type als ... „one of the most honest cars I`ve ever had the pleasure to drive“. I hoffe mal, es war kein in England üblicher Euphemismus wie etwa die gerne benutzte Formel TLC (needs tender loving care – meint: da ist jede Menge Arbeit nötig) oder PMNA (paint might need some attention – meint: da ist eine neue Lackierung fällig).

Anyway, noch ein letztes Wort zur Alltagstauglichkeit: seit den ersten Kilometern tanke ich – die Puristen mögen mir das Verzeihen – nur normales bleifreies Benzin (inzwischen E10), nehme für den Ölwechsel preiswertes 20W-50 Mehrbereichsöl und für die Schmiernippel einfaches Abschmierfett. Dies hat die inzwischen gefahrenen 60000km ohne jede Beeinträchtigung gut funktioniert. Als Wartungsgrundlage dient mir eine Vorlage des Hunt-House, die ich anlässlich eines technischen Seminars zu Nachkriegsfahrzeugen dieser Serie vor Ort erhalten habe.

Section Schedule A B C Date: 11. Aug 2024
 Rolls-Royce & Bentley Owners Name: _____
 Silver Dawn / Wraith / MKVI / R Type, Year 19 _____ Reg No: _____
 Mileage: 100, 66900 Chassis No: 241174
 Mileage covered from last service: _____ Miles

Schedule A 5,000 Miles or Yearly

Lubrication:

1. Inspect fasteners and locks.	
2. Door locks and hinges and boot lid lock and petrol filler cap.	
3. Ignition distributor shaft, contact breaker points and cam.	
4. Steering column controls, accelerator, carburettor and clutch pedal mechanism.	
5. Brake system pivot pins and bearings. (EP 80 Oil only)	
6. Propeller shaft universal joints (3 points) and sliding joint (1 point). Grease only	

Oil Level Checks:

1. Steering box.	Millers Worm Steering Box Oil	
2. Chassis lubrication tank	EP 80 / 90 Oil	
3. Carburettor automatic air valve guides	3 in 1 Oil.	
4. Brake master cylinder	EP 90 Oil	
5. Gearbox	EP 80 Oil	
6. Rear axle 13:4pts	SAE 20/50 Oil	
7. Front and rear shock absorber	SAE 20/50 Oil	
8. Drain and refill crankcase. Renew oil filter element. 16pts	SAE 20/50 Oil	

Engine & Chassis Adjustments:

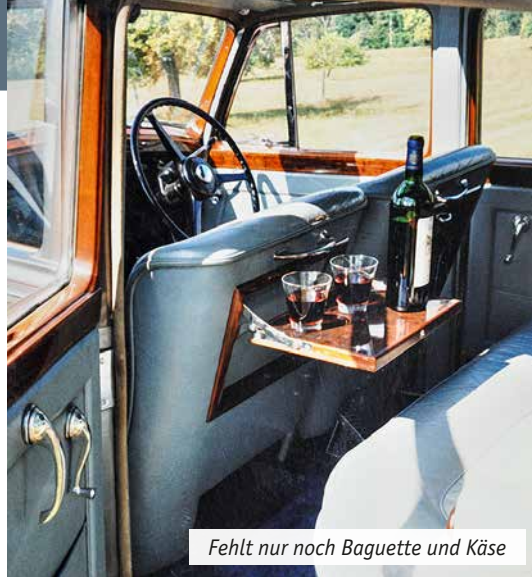
1. Check coolant level and anti-freeze top up as necessary.	
2. Check fan belt tension. (Adjust if necessary)	
3. Check and reset inlet tappet clearances. (0.002" - 1/32mm)	
4. Clean or renew spark plugs. Check and reset gaps. (.025" - 6/32mm)	
5. Check contact breaker points reset gap or renew check timing. (.019" to .021")	
6. Clean carburettor air valves.	
7. Check functioning of fuel pumps. (Disconnect leads check each pump independently.)	
8. Remove brake drums, inspect linings, adjust brakes. Adjust servo if required.	
9. Check for excessive linkage at any point in the chassis lubrication system.	
10. Check and adjust tyre pressures. (34lbs Front / 36lbs Rear)	
11. Clean oil bath air filter element and refill. (SAE 20/50 Oil)	
12. Check and adjust clutch pedal movement. (17/32mm)	
13. Check exhaust system condition including mountings.	

Electrical System:

1. Check battery acid level. Top up with distilled water only.	
2. Clean and tighten re-Valentine terminals.	
3. Check complete electrical system for correct functioning. (Replace bulbs as necessary)	
4. Check wiper blades top-up screen wash.	
5. Road test and report on sheet 2. (Number of faults)	

Beispiel Arbeiten der jährlichen Wartung

Es fasziniert mich immer wieder, wie ein Fahrzeug dieses Alters im heutigen Verkehr locker mitschwimmen kann und genügend Kraftreserven für Überholmanöver und Passstraßen zur Verfügung hat. Wenn man noch berücksichtigt, dass Zentralschmierung über Fuß-Pedal, elektrisch heizbare Heckscheibe, Warmluftgebläse für Defroster und Heizung sowie elektrische Ölstandsanzeige im Cockpit seit den 50er Jahren zur Serienausstattung gehörten, fragt man sich schon, wo eigentlich die Weiterentwicklungen im Automobilbau in den letzten 70 Jahren geblieben sind, oder?



Fehlt nur noch Baguette und Käse

In diesem Sinne, liebe Clubfreundinnen und Freunde, hoffe ich, dass diese Geschichte einer Freundschaft zwischen Mensch und Maschine euch amüsiert hat und vielleicht auch inspiriert, eigene Erlebnisse zu über oder mit euren Fahrzeugen in den nächsten Ausgaben zu veröffentlichen.

Freut euch auf die nächste Ausfahrt, denkt an die Mitnahme eines passenden Getränkes und bleibt gesund;

Ladies & Gentleman – start your engines soon

Euer Michael Schönemann

PS: Nachfragen oder Anregungen gerne unter rtype54@t-online.de
 Text und Fotos: Michael Schönemann



... und ein Lächeln zum Schluss

Jahresausklang der Sektion West auf ...

Schloss Anholt

Nach einem Jahr Pause hat er doch gerade noch stattgefunden: Der traditionelle Jahresausklang der Region West im Romantik-Parkhotel Wasserburg Anholt. Wir hatten schon Angst vor einer erneuten Absage und haben uns alle noch am Anreisetag testen lassen.



So konnte die Veranstaltung in sicherem Rahmen mit über 30 angemeldeten teils neuen und teils noch nicht beigetretenen Mitgliedern in einem kleinen Saal mit einem Glas Sekt beginnen. Herr Dr. Vongehr begrüßte alle Gäste und freute sich über die vielen Teilnehmer. Diese wurden zwischenzeitlich mit einer Teezeremonie und entsprechend leckeren Sandwiches, Scones mit Clotted Cream, Konfitüre komplettiert mit Macarons und Petit Fours verwöhnt.

Nach diesem kulinarischen Genuss durften wir in einem größeren Saal dem musikalischen Ohrenschmaus von Traummelodien und bekannten Opernstücken, vorgetragen von Sängerin Vanessa Calcagno – live und ohne Mikrofon – beiwohnen.

Nachdem wir dem als Überraschung angekündigten Kunstgenuss gelauscht hatten, sind wir in den Innenhof gebeten worden. Dort erwartete uns



schon der heiße Glühwein mit Weihnachtsgebäck. Als wir uns alle zu diversen Gesprächen zusammengefunden hatten, wurden wir doch tatsächlich unterbrochen. Ein weiteres Highlight bezauberte uns, angestrahlt von einem Spot. Lutz Kniep, der Solotrompeter, blies auf seiner Piccolo Trompete aus einem Dachfenster heraus klassische Töne mit besonderer Brillanz. Die Unterhaltungen waren sofort beendet.





Ein tolles Schauspiel in dem Ambiente des Schlosshofes bei Korbfeuer und einer einfach traumhaften weihnachtlichen Stimmung. Nach einer kleinen Pause, um sich zwischen uns zu positionieren, präsentierte uns der Künstler noch seine große Palette von Musikstücken und alle Zuhörer waren begeistert ob dieses super Events. Beide Künstler wurden gesponsert von unserem Mitglied Ralph Pass. Diese in dieser Lokation zu Gehör gebracht zu bekommen war wirklich eine Überraschung der besonderen Art. Leider können Bilder keine Töne wiedergeben – aber fragt einfach die, die dabei waren, es war wirklich ein ganz besonderer Abend. Dafür nochmals ein ganz besonderer Dank an Ralph Pass!

Nach diesem wirklich glanzvollen Nachmittag hatten wir dann nur noch wenig Zeit, uns für das Dinner fertig zu machen, aber alle waren rechtzeitig zum Aperitif im Salon, so dass Herr Dr. Vongehr und die Hausherrn Gebrüder Jörg und Peter Brune uns noch einmal zum gemeinschaftlichen Dinner begrüßen, und uns auf das kommende Menü vorbereiten konnten. An von Herrn Dr. Vongehr vorgesehenen Plätzen Platz genommen, konnten wir dann im Verlaufe

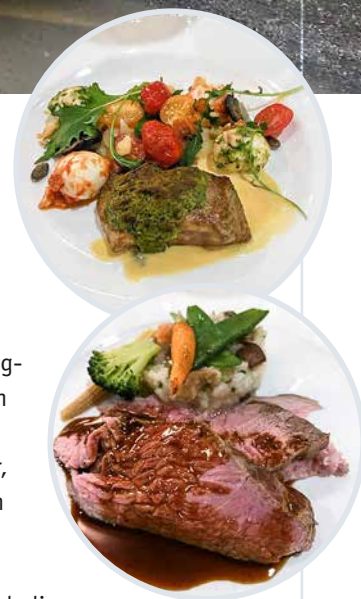
des Abends bei interessanten Tischgesprächen das mit viel Liebe zum Detail zusammen gestellte delikate Menü zu uns nehmen.

Am späten Abend leerten sich dann langsam die Tische und die meisten konnten sich zufrieden einfach ein paar Etagen höher zu Bett begeben. Ein Teil ist aber, da der Heimweg nicht weit war, nach Hause aufgebrochen.

Am Sonntag wurden dann nach und nach die meisten wieder am Frühstückstisch angetroffen, und wir konnten alle nochmals den Abend Revue passieren lassen und uns bei einem guten Frühstück stärken, bevor wir – so die Aussage der meisten von mir befragten Teilnehmer – sehr zufrieden den Heimweg angetreten haben.

Ein rundum schöner Abschluss eines ansonsten leider nur mit wenigen Events gefüllten Jahres 2021!

Text und Fotos: Rudi Bergsch



Über England und James Bond zum Rolls-Royce

Von Gerd Kleemeyer

London im Spätsommer des Jahres 1980. Meine erste Begegnung.

Ich befand mich auf einer Kursfahrt der Schule und war 16 Jahre alt. Meine Eltern hatten mir extra eine kompakte Kleinbildkamera geschenkt, damit ich meine erste Erfahrung als Reisender (ohne sie) auch festhalten konnte.



1980 – Rolls-Royce in London

In London machte ich nur ein paar Fotos, denn ich wollte möglichst sparsam mit meinem einzigen Film umgehen. Eines der dort entstandenen Bilder zeigt eine Straßenszene zur Rush Hour, willkürlich aufgenommen, fast schon ein Wimmelbild aus der Sicht eines Bremers. Es sind vielleicht drei Dutzend Fahrzeuge darauf zu sehen, manche nur teilweise. Darunter natürlich ein paar typische rote Doppeldeckerbusse. Ich sitze selbst in so einem.

Und ... gleich drei Rolls-Royce! Genauer, zwei Silver Shadow und ein Silver Spirit. Ich hatte noch nie zuvor einen Rolls-Royce live gesehen, erkannte diese aber sofort und war fasziniert, dass diese Königsklasse des Automobils in London einfach so herumfährt. Mehrfach. Schön und unerreichbar. Was für eine Stadt!

Meine Passion für Autos im Allgemeinen begann viel früher: Angeblich war „Vauweh“ sogar mein erstes gesprochenes Wort – diese Verklärung sei meinen Eltern natürlich verziehen – und mein Vater schenkte mir alle in den Handel kommenden Matchbox-Autos.

Zu 10 Jahren Lebensalter gereift bemerkte ich eines samstags bewusst, wie ein Fußball-Kumpel von seinem Vater zu einem Auswärtsspiel gegen Werder gefahren wurde. Ich werde nie vergessen, wie die beiden in einem weißen Porsche 911 RS die Rampe vom Osterdeich herunterfuhren. – Meine andere Passion Sportwagen und insbesondere 911 ist aber eine andere Geschichte.

Irgendwo in NRW wurde im Jahr 2000 ein scheinbar gut erhaltener Rolls-Royce Silver Wraith II von 1979 zum Kauf angeboten. Der Wagen war erstmals in Kalifornien zugelassen worden und als ein Besitzer wurde wahrscheinlich genau *der* Mr. Roger Moore

dokumentarisch nachgewiesen. Ich hatte den Wagen mehrmals besichtigt, Probe gefahren und schließlich lieber mit Hilfe eines speziellen Gutachters einer genaueren Prüfung unterzogen. Leider musste der Instandsetzungsaufwand für Verkehrstauglichkeit ähnlich hoch beziffert werden wie der Kaufpreis, sodass ich von einem Kauf Abstand nehmen musste. Meine damalige Frau schenkte mir als Trostpflaster die „Bibel“ von Klaus-Josef Roßfeldt, mit einer Widmung des Meisters.

Ein paar Jahre später stand auf dem wunderschönen und weitläufigen Gelände der Oldtimermesse Classic Days am Schloss Dyck ein flammneuer Rolls-Royce Phantom VII. Vielleicht, nein, bestimmt kennen Sie das als Leser genau dieses Magazins aus eigenem Erleben: Ich fühlte mich gleich sehr eng verbunden mit diesem Modell.

Ein paar mehr oder weniger nutzbringende Erfahrungen weiter konnte ich im Jahr 2020 endlich meinen Traum wahr machen: Einen frühen Rolls-Royce Phantom VII, Erstzulassung 2003, nenne ich seither mein Eigentum. Ich gestehe ganz offen und geschichtsvergessen, dass mich die moderne BMW-Technik unter der wunderbar klassisch gezeichneten Karosserie nicht stört. Im Gegenteil: Sie ermöglicht mir als Kopfarbeiter erst diese automobilen Beziehung. Das Schwelgen über die raffinierten Details und der Genuss mit allen Sinnen überwiegen bei mir.



2000 – Rolls-Royce Silver Wraith II, Roger Moore

Einige sehr schöne Ausfahrten habe ich seither unternehmen können und extra eine lange Garage für ihn geschaffen. Ich begreife meinen Phantom als teilenswertes Kulturgut und gebe anderen Menschen auch beispielsweise auf einem simplen Parkplatz eines Supermarktes gern die Gelegenheit, dieses ästhetische und seltene Kunstwerk zu genießen.

Besitzende schaffen immer wieder neue Erinnerungen, bei sich selbst und auch bei anderen. Schließlich ist Kunst das, was von uns bleibt.

Text und Fotos: Gerd Kleemeyer





Bentley 3 Litre, Bj. 1926, #SR1413, 4-sitziger Tourer von Freestone & Webb. Für Einsätze ‚in den Kolonien‘ wurden Räder mit großem Durchmesser als Extra angeboten, weil die größere Bodenfreiheit gewährleisteten. Das wird deutlich beim Vergleich der Bereifung bei diesem Auto im Vergleich zu den auf beiden Seiten der Motorhaube eingesetzten Reserverädern. (Roßfeldt-Photos)



Klaus-Josef Roßfeldt

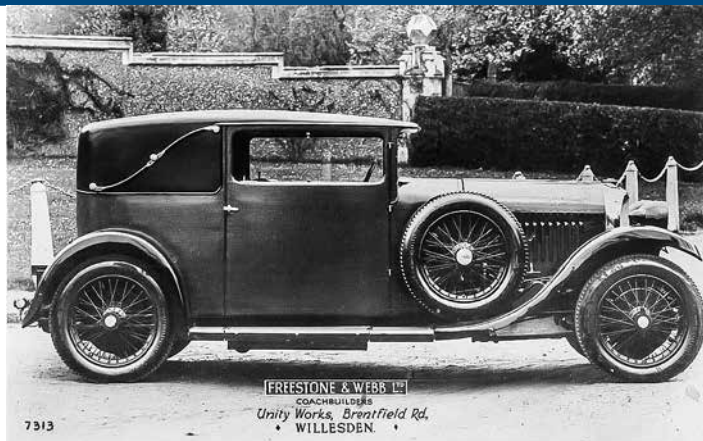
Coachbuilder Freestone & Webb

Erst auf das Jahr 1923 ist das Gründungsdatum des Karosseriebau-Betriebes Freestone & Webb zu datieren. Das ist durchaus bemerkenswert, weil die etablierten „Coachbuilder“ überwiegend, mit Wurzeln im Bau pferdegezogener Kutschen, eine Tradition aufwiesen, die Jahrzehnte und manchmal sogar Jahrhunderte zurückreichte. Um Chancen zu haben gegen eine Phalanx aus solcher Konkurrenz, war ein überzeugendes Angebot notwendig. Freestone & Webb setzten auf „elegante Leichtigkeit“, das heißt sie richteten bei ihren Aufbauten das Augenmerk auf elegante Linien und geringes Gewicht. Aus letzterem resultierte, dass ihre Automobile „bessere Performance“ aufwiesen, weil keine unmäßig schweren Karosseriekörper den Vortrieb hemmten.

Bevor V.E. Freestone und A.J. Webb ihr Unternehmen einrichteten, hatten sie für Sizaire-Berwick gearbeitet, Freestone auch für Crossley, und brachten umfassende Erfahrung mit bezüglich französischen wie englischen Automobilen.

Neben Aufbauten in konventioneller Ausführung, bei denen über ein tragendes Holzskelett die mit überwiegend manuellem Einsatz gefertigten Bleche der Karosserie gezogen wurden, erwarben Freestone & Webb auch die Lizenz, Aufbauten nach Patent Weymann zu fertigen. Die maßgeblichen Vorzüge von Weymann-Karosserien bestanden darin, dass die Elemente des tragenden Holzskeletts über spezielle Verbindungen „flexibel“ verbunden waren und folglich frei von Knarzgeräuschen etwa bei Verwindungen des Leiterrahmens je nach Fahrweise und Straßenzustand blieben. Als Karosseriehaut wurde ein beschichtetes Gewebe aufgespannt. Damit waren als Vorteile gegenüber blechbeplankten Aufbauten kombiniert, dass die Karosserie relativ wenig wog und selbst auf Rüttelstrecken keine Dröhngeräusche auftraten. Ein „Windfall-Profit“ waren zu Anfang günstige Reparaturkosten.

Allerdings alterten und veralteten Weymann-Aufbauten zügig und zu Anfang der 30er hatte sich Freestone & Webb entschieden, nurmehr auf die Methoden des konventionellen Karosseriebaus zu setzen. Dem Unternehmen gelang es, die durch die Weltwirtschaftskrise verursachten Probleme durchzustehen dank einer finanziellen Beteiligung durch einen treuen Kunden. Das war Reginald Beaumont-Thomas, Erbe eines Stahl-Imperiums. Der wurde in der Folge Direktor des Unternehmens und die Beziehungen aus seinem sozialen Netzwerk waren für Freestone & Webb nicht nachteilig. Mit einem neuen Konzept, bei dem scharfkantig ins Blech getriebene Sicken die Konturen akzentuierten, entstand ein Design-Element, das binnen kurzem als „Razor Edge Style“ auch von den Wettbewerbern kopiert wurde. Die übernahmen gelegentlich auch ein weiteres Merkmal, das bei Freestone & Webb seinen Ursprung hatte, eine als „Top Hat“ (=Zylinderhut) charakterisierte Dachgestaltung, die ihre Wirkung aus beinahe rechtwinkligen Übergängen zog.



Bentley 4 ½ Litre, Bj. 1928, #XL3105 oder #XL3116 oder XL3120, ‚Weymann‘ Coupé von Freestone & Webb. Eine Klein-Serie von drei identischen Aufbauten wurde über die Monate April und Mai 1928 beim englischen Karosseriebauer erstellt. (Foto: Roßfeldt-Archiv)



Rolls-Royce Phantom II Continental, Bj. 1933, #42PY, ‚Sportsman’s Coupé‘ von Freestone & Webb, bei dem sowohl „razor edges wie „Top Hat Design“ ins Auge fallen. (Roßfeldt-Photos)



Rolls-Royce Phantom II, Baujahr 1935, Chassis-Nr. #115TA, Sedan de Ville von Freestone & Webb. Die Auslieferung im März 1935 erfolgte als Saloon von Hooper. In seinem späteren Leben wurde der Aufbau ausgetauscht gegen den Sedan de Ville von Freestone & Webb. Das Auto steht in der Obhut von Dr. Neidhart. (Foto: Dr. Neidhart)

Rolls-Royce Phantom III, Bj. 1936, #3AZ68, Sports Saloon von Freestone & Webb. Für die Teilnahme bei Top-Events wie dem Concorso d'Eleganza di Villa d'Este ist man mit einem bei Freestone & Webb eingekleideten Phantom III 'eligible'. (Roßfeldt-Foto)



Rolls-Royce Phantom III, Bj. 1937, #3AX59, Sedan de Ville von Freestone & Webb. Der nach Design-Nr. 1751 ausgeführte Aufbau war 1941 zu einem Saloon mit festem Dach über dem Fahrerabteil modifiziert worden. Bei einer detaillierten Restaurierung wurde der 'Ur-Zustand' wieder hergestellt. (Foto: Rolf R. Kuhnke)



Nach dem II. Weltkrieg setzten Freestone & Webb auf ausgesprochene Individualität und bauten bevorzugt Einzel-Kreationen, als die verbliebenen anderen Karosseriebauer sich deutlich orientierten hinsichtlich „Rationalisierung“, indem sie von ihren Entwürfen teils Serien mit beachtlicher Stückzahl auflegten, von denen dann einzelne Fahrzeuge in Details auf Kundenwünsche abgestimmt wurden. Einerseits brachte das für Freestone & Webb den Erfolg, dass in neun aufeinander folgenden Jahren bei der wichtigsten Automobil-Ausstellung des Britischen Empire jeweils die Goldmedaille für Karosseriebau zuerkannt wurde. Aber andererseits verringerten sich in einem Markt mit schwindender Nachfrage die Chancen auf ausreichende Erträge. Die Mittel für eine Modernisierung der Werksanlagen mit Umstellung auf zeitgemäße Produktion fehlten; so unterblieb zum Beispiel der Wechsel hin zu tragenden Elementen des Karosserie-Gerippes aus Stahlstreben oder Alu-Strangguß-Profilen.

1955 erfolgte die Übernahme durch die Swain Group, vornehmlich weil der auch zur Swain Group gehörende Londoner Rolls-Royce-Händler H.R. Owen somit über einen „hauseigenen Karosseriebauer“ verfügte. Aber die glückliche Hand für attraktive Karosserielinien war nicht mehr gegeben. Der Markt hatte sich gewandelt und Freestone & Webb konnten ihr altes Erfolgskonzept „elegante Leichtigkeit“ nicht mehr vertreten, denn ihre nach alter Väter Sitte konstruierten Eschenholz-Gerippe fielen schwerer und dennoch geringer belastbar aus als die Metallrahmen von Wettbewerbern. Letztmalig stellte Freestone & Webb im Jahr 1957 auf der Earls Court Motor Show in London aus. In 1958 erfolgten die letzten Auslieferungen von Bentley und Rolls-Royce mit Karosserien von Freestone & Webb.

Text: Klaus-Josef Roßfeldt



Bentley Mark VI, Bj. 1952, #B101NY, Cabriolet von Freestone & Webb. Die als Einzelstück entstandene Kreation gemäß Design-Nr. 3077/A bewies die Beherrschung des Mottos „Eine elegante Schöpfung muß aus jedem Blickwinkel attraktiv wirken“. Bei diesem Unikat mit vollversenkbarem Dach ist solcher Anspruch meisterhaft umgesetzt. (Roßfeldt-Fotos)



Bentley S1, Bj. 1955, #B464AN, Saloon von Freestone & Webb. In der Linienführung so gelungen, dass Aufträge für insgesamt dreizehn Bentley S1 mit dieser Formgebung nach Design 3199 die Handwerker einige Zeit ‚in Lohn und Brot hielten‘ bei dem im Norden Londons angesiedelten Betrieb. (Roßfeldt-Foto)



Rolls-Royce Silver Cloud I, Bj. 1958, #ALC10, Saloon mit Separation von Freestone & Webb. Dieses Automobil hat den Weg in eine Sammlung in Japan genommen. (Roßfeldt-Photo)

Erst durch die weite Welt – und dann in den Oldtimer Schlafstall!

„Meine Episodensammlung“ für das RREC-Magazin soll ja nicht nur aus meinen eigenen Stories bestehen. Deshalb spreche ich immer wieder mal Mitglieder bzw. Freunde in unserem Club an, um sie zu Beiträgen zu animieren. Unser Chairman hat schon über sein RR-Virus berichtet und Karl Gollob aus Österreich hatte im Herbst 2021 – echt absolut spontan – einen Beitrag geliefert. Adolf Tahedl war einer der Ersten, den ich 2015 bei einem Clubwochenende im Montafon, damals noch von meinem Vor-vor-vor-Gänger als Gebietsleiter Süd, Jörg Thuss und seiner Frau Claudia, super organisiert, kennenlernte. Wir merkten sofort, dass die Chemie stimmte und haben seither Kontakt. Adolf und seine Frau Jitka waren auch schon einige Male beim RREC- und Oldtimer-Treffen an Fronleichnam am Schloss Maxlrain dabei. Vor diesem Hintergrund sprach ich ihn auf seine Oldtimerleidenschaft an. Und der folgende Beitrag hat sich daraus entwickelt.

Dr. H. Martin Illner

Weil mein Vater nach der Vertreibung in Regensburg Arbeit gefunden hatte, sind wir 1946 in Bayern gelandet. Bei Ford habe ich als Erstes gelernt: Mechaniker. Danach lernte ich noch als Zimmerer. Nach meiner Gesellenprüfung, habe ich mich weitergebildet und die Meisterprüfung gemacht. 1968 gründete ich eine Zimmerer- und Dachdeckerfirma.



Adolf Tahedl mit dem "Miss Marple" RR 20/25 als treuer Gast beim Fronleichnam-Treffen 2019 am Schloss Maxlrain.

Bereits in den 90er Jahren hat mein ältester von drei Söhnen die Firma so nach und nach übernommen, so dass ich, bevor ich zu den Oldtimern kam, zuerst die Welt ansehen wollte. Mein erstes Wohnmobil war ein Mercedes 1117 mit Allrad-Fahrgestell, Alu-Kofferaufbau und innen leer. Diesen habe ich nach meinem Plan überwiegend selbst ausgebaut – außer Gas und Elektro. Im Winter 1992 war der Ausbau fertig und wir konnten die „Probefahrt“ nach Marokko wagen. Aber für Europa war das Fahrzeug zu groß geraten: L 8,50 m, B 2,50 m, H 3,30 m.

Meine Überlegung war, das passt nur nach Amerika. Dezember 1993 ging´s auf ein RoRo-Schiff. In 11 Tagen überquerten wir den Atlantik, was im Dezember nicht zu empfehlen ist. Nach der Landung in Halifax fuhren wir bei Minusgraden runter nach New York und dann sofort in drei Tagen weiter nach Florida. Mit diesem Fahrzeug sind wir dann in 22 Jahren in Etappen bis in Kanada ganz oben gekommen.



Beginn einer neuen Leidenschaft: Mercedes 1117 Allrad mit Alu-Kofferaufbau und eigenem Innenausbau. Für Europa etwas zu groß – L: 8,50 m lang, B: 2,50 m, H: 3,30 m. Also – ab damit nach Amerika und rauf aufs Schiff im Dezember 1993.



Und wenn schon Amerika, dann aber richtig. Quer durch Kalifornien etc. im stilechten „Ami-Motorhome“ mit nunmehr: L: 11,60 m, B: 2,6 m, H: 3,40 m hoch.

Später ging´s mit einer Fähre von Panama nach Kolumbien und dann kreuz und quer durch zahlreiche südamerikanische Länder. 2016 habe ich schweren Herzens den Mercedes in Uruguay verkauft. Er war bis dahin rund 200.000 km problemlos gelaufen.

Und weil ich von Amerika noch nicht genug hatte, wollte ich noch ein typisches Ami-Motorhome: L 11,60 m, B 2,6 m, H 3,40 m. Mit dem waren wir dann vor allem in Kalifornien unterwegs. 2018 ist dieses Safari Motorhome günstig an einen Regensburger verkauft worden. Wegen Corona hatte der dann erst einmal wenig Freude damit.

Parallel zu den Fahrzeugen in Amerika, die ich hauptsächlich in unserer Winterzeit nutzte, habe ich ein kleineres Wohnmobil gekauft, für die Sommer in Europa. Allerdings hatte es sich ergeben, dass Jitka und ich – weil wir Tschechisch und Russisch sprechen – uns mit vier weiteren Geländefahrzeugen im Jahr 2008 auf eine Rundreise durch Asien verabredeten. Die war echt abenteuerlich und dauerte neun Monate.

Unsere Route war geplant: Start in Prag, Türkei mit Wintereinbruch, Iran (Bam, die Stadt aus Lehm und Stroh), Pakistan (goldener Tempel Amritsar), Nepal (umgeben von 8000er Bergen), Tibet. Nach China durften wir zunächst nicht einreisen wegen Demonstrationen und wegen der damaligen Sommer-Olympiade. 2 Monate warteten wir in Nepal. Dann ging´s zurück über Pakistan und durch das Kara Korum Gebirge und dann doch noch nach China.

Für die Einreise mussten wir noch einen Führerschein machen und chinesische Kennzeichen montieren. Unser Führer war ein Uigure und sprach zum Glück gut deutsch. Wegen der Olympia-Flamme mussten wir China durch die Wüste Gobi bald wieder kurzfristig verlassen. Die Mongolei war sehr schön und die Leute waren sehr hilfsbereit. Jitka hat ein Schaf zerlegt und es gab Schaschlik vom Lagerfeuer. Über Sibirien (Baikalsee), Kasachstan, Kirgisien, Tadschikistan, Usbekistan, Turkmenistan fuhren wir weiter. Dann: Panne wegen Zahnriemen, Schleppstange bauen und Auto abschleppen – über eine Distanz von 2.500 km – bis in die Ukraine. Nach der dort durchgeführten Reparatur stand die Heimfahrt auf dem Programm.

Erst im Rentenalter habe ich mich mit 65 Jahren wieder meiner zuerst erlernten Mechaniker-Tätigkeit erinnert und mit der Oldtimer-Leidenschaft begonnen. Auf einigen Bildern ist meine allmählich gewachsene kleine Sammlung dokumentiert.

Eine echte Rarität ist der Aero Baujahr 1931. Er stammt – genau wie ich ursprünglich – aus dem Sudetenland. Mit 500 cm³ und 10 PS ist man mit ihm allerdings recht bedächtig unterwegs.



Eigentlich wurde das Fahrzeug für die Sommer in Europa gekauft. Doch dann machten wir uns mit vier anderen Fahrzeugen auf die Wohnmobiltour für Fortgeschrittene. Die Route ist auf dem Fahrzeug abgebildet und beschrieben.



Der Senior: Aero Baujahr 1931 mit 500 cm³ und 10 PS für bedächtige Fortbewegung.

Episode 7



Die britische Schauspielerin Margaret Rutherford, die Kino-Verkörperung von Miss Marple, besaß den Rolls Royce 20/25 aus dem Jahr 1935.



Vermutlich eine der weit verbreiteten Einstiegsdrogen für eine Mitgliedschaft im RREC – Silver Shadow von 1980.

Etwas Besonderes ist der grüne Rolls-Royce 20/25 aus dem Jahr 1935. Er gehörte Margaret Rutherford (1892–1972) – britische Schauspielerin – weithin bekannt als die Verkörperung der Miss Marple. 45 Kriminalfilme wurden mit ihr gedreht. Bei den Fronleichnamstreffen in Maxlrain war er auch schon einige Male dabei. Allerdings kam er da nicht den ganzen Weg auf eigener Achse sondern reiste auf dem Hänger hinter dem Wohnmobil bis in die Nähe von Bad Aibling.

Jüngeren Datums sind dann der Fiat 1200 Cabrio 1963, ein Mercedes Benz 500 SLC (1980). Außerdem zählt eine – mittlerweile in unverbasteltem Zustand recht seltene – Mini-Corvette (1972) dazu. In dem Opel GT aus den 70er Jahren saß man mindestens genauso tief wie in der großen V8-Schwester von Chevrolet und

man hatte – immerhin – auch die in dieser Zeit die bei so manchem Exoten üblichen Schlaflagen.

Ach ja – da ist dann noch die E-Klasse aus den 1990er Jahren. So rostfrei und original, wie sie ist, wird das demnächst fällige H-Kennzeichen sicherlich kein Problem darstellen. Ein 12 Zylinder Jaguar und ein RR Shadow von 1980 in englisch Grün mit Vinyl Dach stehen auch im Schlafstall. Für meinen Enkel Tobias (der mal weitermachen soll), steht fürs Erste ein Käfer Cabrio bereit, mit dem er schon öfter mitfährt.

Seit Corona sind wir sehr häuslich geworden. Aber jetzt freuen wir uns auf die kommenden RR- und Bentley-Veranstaltungen.

Text und Fotos: Adolf Tahedl



Mein Schlafstall

Irgendwo müssen die Schätzchen ja einen geeigneten Ruheplatz finden.



Lust auf Neues?

• Gewerbebau • Projektentwicklung • Wohnbau • Rohbau • Haustechnik • Facility Management

Instagram Facebook Bauunternehmung Böppe GmbH | Heilbronn | Tel. 07131 2610-0 | www.boeppelbau.de



DIE ERSTE ADRESSE FÜR IHRE CHROMJUWELEN

Für RREC-Mitglieder jetzt 10% Discount*



*10% Discount auf Service und Ersatzteile, ausgenommen Fahrzeugkauf

SCHUTTENBACH
AUTOMOBILE
IN ANZING

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

MIRBACH
AN- UND VERKAUF VON HOCHWERTIGEN KLASSIKERN

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

Die Geschichte vom „großen Grünen“:

PCX46761, einem 93er Turbo R

Normalerweise ist der Erwerb eines solchen Autos erstmal eine große Verbindlichkeit mit den entsprechenden Ausgaben, aber keinen Einnahmen – kurz „Liebhaberei“. Warum dieser Wagen jedoch eine unerwartete Existenzgründung darstellt und das Leben des Autors dieser Zeilen in eine völlig neue Richtung lenkt, sei in diesem Artikel mit beschrieben. Viel Spaß dabei!

Abb. 1: Der große Grüne in der Altstadt von Goslar
(Alle Fotos vom Wagen: Dennis Freitag, Instagram Friday_pix)



Historie von PCX46761

Erstmal zum Auto: Das erste Lebenszeichen dieses neuen Wagens ist ein „New Car Order Fax“, welches auf den 15.4.1993 datiert ist. Dieses wurde von Autokönig in München getätigt und ging bei Rolls-Royce um 12:43 Uhr und 57 Sekunden ein.

Bestellt hatte den Wagen – laut Garantiekarte (Abbildung 2) – die Firma Warning aus Dreieich, welche übrigens noch heute unter neuer Geschäftsführung und Adresse existiert.

Am 31.5.1993 erging dann eine Rechnung der Rolls-Royce Motors Cars International SA aus der Schweiz an besagten Händler Autokönig: 252.477 DM wolle man vor Steuern für die bestellte „Crewe’s Missile“ haben.

Als nächstes dokumentiert ist eine „Computer Message“ vom 22. Juni 93 um 15:52 Uhr, in welchem die Rolls-Royce International SA dem Werk in Crewe den Zahlungseingang bestätigt sowie um schnellstmögliche Freigabe des Fahrzeuges gebeten hat. In einer „Delivery and Advice Note“ vom 28.6.1993 wurde dann dem bestellenden Händler eine Anlieferung zum 30.6.1993 angekündigt.

Aus den Werksunterlagen geht nun hervor, dass wohl auf dem Weg von England nach München der Aschenbecher „verloren“ gegangen ist. Da hat sich damals wohl einer beim Transport ein Souvenir eingesteckt ... ein paar hektischen internen Faxnachrichten bei Rolls-Royce zwischen Johann, Richard, Marie-Rose und Graham später scheint man das Problem dann gelöst zu haben und ein Neuer war unterwegs.

Warranty Acknowledgment		Paint Colour
Fold this card and place it in the envelope provided. Ensure that the address is visible within the window or VIN		RACING GREEN (2K)
VIN	SCBZR03D7PCX46761	Paint Code
Make and Model	BENTLEY TURBO R	520119
Delivery date to first owner	03.07.93	Registration Number
Supplier	Auto-König	Upholstery
Franchise Code	7190	MAGNOLIA HIDE A3997 PIPED SPRUCE
Registered Owner Details		Engine No.
Title (Mr, Mrs, etc.)		77957L4101/TKN
Forename		Radio No.
Surname		Radio Type
Company Name	Warning Vehicals GmbH	Lock No.
Contact Business Title		19144
Correspondence address	Daimlerstr 13	Wheel Key
Town/City	6072 Dreieich-Dreieichhain	Tyres
Country/State	BRD	BLACK
Country	Dreieich	Registered Owner Details
Postal/Zip Code	63303	Title (Mr, Mrs, etc.)
Telephone Home		Forename
Telephone Work		Initials
		Surname
		Company Name
		Contact Business Title
		Correspondence address
		Town/City
		Country/State
		Country
		Postal/Zip Code
		Telephone Home
		Telephone Work

Abb. 2: Garantiekarte, auf welcher in der Regel der Erstbesitzer/Besteller vermerkt wurde (Marinus Rijkers)

Bei Auto-König ging der Wagen dann nach ein paar Tagen zum Erstbesitzer, den Inhabern der Firma Warning. Aus 252.477 „Deutsch Marks“ wurden dann mit 20% Auto-König Marge und 15% Mehrwertsteuer 348.418 DM. Inflationbereinigt sind dies heute 281.707,93 €.

Nach der Auslieferung an die Inhaber der Firma Warning (an Herr Werner und Christa Warning) wurde der Wagen einige Jahre mit Begeisterung gefahren. Leider ist Herr Warning schon 1996 unerwartet verstorben, weshalb der Wagen von seiner Frau Christa an das Autohaus Saturdays abgegeben wurde. Herr Warning war ein großer Englandfan und hat sich den Wagen gekauft, da sein damals neuer Aston Martin Lagonda mit den für die Baureihe typischen Problemen auch ihn heimgesucht hat und er etwas Zuverlässigeres haben wollte! Leider gibt es bei



Abb. 3: Rüdiger Czakert, Inhaber von Auto-König von 1975–2009 in den Ausstellungsräumen der Firma von 2003.

INFOBOX

Auto-König in München

Auto-König war von 1934 bis 2009 ein Anbieter von hochwertigen Automobilen in München und einer der letzten unabhängigen Händler in Deutschland.

2009 musste das Unternehmen dann im Zuge der Finanzkrise Insolvenz anmelden. Die Nachfolgerfirma der ehemaligen Inhaber firmiert heute unter „C&C Premiumcars“.

In den ehemaligen Räumlichkeiten residiert heute die Firma Schuttenbach Automobile, welche später von Bernd Pischetsrieder (BMW 1993–1999 und VW 2002–2006) übernommen worden ist.

dem besagtem Autohaus keine Dokumentation mehr wohin und an wen sie den Wagen verkauft haben. Vom Verkauf an das Autohaus Saturski 1996 bis zur nächsten Spur liegt die Geschichte noch im Dunkeln und ist Gegenstand derzeitiger Recherchen. Das größte Problem an dieser Stelle ist nämlich schlicht menschlicher Natur: Alle damals am Verkauf oder in der möglichen Wartung des Wagens involvierten Personen sind bereits verstorben.

Diese nächste dokumentierte Spur taucht erst wieder am 27.5.2008 auf. An diesem Tag hat Bentley Düsseldorf den Wagen mit Kilometerstand 48.437 zu einem Service angenommen (Abbildung 4).

Kennzeichen	Typ/Modell	Fahrzeug-Ident-Nr.	Zulassungstag	Annahmetag	km-Stand	L.Rechn.-Nr.	KDM
111111	SCBZR03D7PCX46761		06.07.93	27.05.08	48437	319	10
99999999	INSPEKTION			0	5		
00003000	TÜV/AU			0			
ZVW 100 078 00 2	10	MOB.ÖLOW40	0				434,35
UE4 089 3	1	ÖLFILTER	0				89,50
XB1 093 R	2	DICHTRING	0				76,50
Z17 582 73	1	WASCH.ZUS.	0				13,29
Z35 0	1	WART.SPRAY	0				1,98
ZDE XRO N3	8	GETR.ÖL	0				1,16
Z20 32	3	BATT.HANDS	0				5,57
							60,32
							2,58

Abb. 4: Kleiner Service von Bentley Düsseldorf

Danach wurde der Wagen nach Spanien weiterverkauft. Genaueres möchte man aus Datenschutzgründen leider nicht sagen. Macht aber nichts, denn dank dem Fleiß eines späteren Besitzers und eines freundlichen Mitarbeiters in einer Botschaft findet sich eine spanische Registrierung des Wagens aus Barcelona vom 30.7.2008. Damaliger Eigentümer war ein russischstämmiger Immobilienentwickler, welcher in Spanien aktiv ist (Name bekannt). Dieser hat den Wagen eigenhändig in Deutschland gekauft, empfand ihn dann aber als nicht sportlich genug und war vom Fahrverhalten daher nicht begeistert. Als dann noch eine 5-stellige Reparatur des Scheibenwischergestänges in Barcelona anfiel, haben sie den Wagen ein Jahr später schon wieder verkauft.

Der Bentley wurde dann von Tom Witzel (Firma Tom's Club) mit einem Kilometerstand von 59000 von Spanien nach Deutschland überführt und am 8.7.2009 an den nächsten Eigentümer, einem Facharzt aus Düsseldorf, übergeben (Name bekannt). Hier kommt nun auch die Werkstatt Tom's Club aus Limburg ins Spiel, welche den Wagen dann die nächsten 10 Jahre hervorragend warten sollten.

Nach drei Jahren sollte es was Neues sein, und der Wagen wechselte 24.10.2012 wieder den Besitzer. Kilometerstand des Wagens zu diesem Zeitpunkt:

64.220 km. Diesmal zu zwei Brüdern nach Koblenz (Namen bekannt). Dort wurde er von diesen nacheinander (Besitzerwechsel 2015) bewegt, bis der Wagen mit 73251 km dann am 11.8.2019 an den derzeitigen Eigentümer – meine Wenigkeit – überging. Stand heute hat der Wagen übrigens die 100.000 km überschritten ...



Abb. 5: 100.000 km

Zum Fahrzeug selber

An sich ist der Wagen ein „Standard“ Turbo R mit kurzem Radstand. Außen grün (Racing Green) und innen im schönen Magnolia gehalten (Abbildung 7 + 8). Die Teppiche sind in „Portland Stone“ ausgeführt. Grün als „Spruce“ findet sich im Innenraum als Kontrastkeder für die Sitze und der Armaturenbrettdeckung wieder.

Kleiner etymologischer Exkurs: Das Wort Spruce soll vom „z Prus“ kommen, was im polnischen „aus Preußen“ heißt und über die Hanse dann zu den Engländern als „spruce“ kam.

Nun aber wieder zum Wagen: Weiter wurde dieser (nachträglich) mit dem „Transient Boost Kit“ (RH20033/RH3136) ausgerüstet, welches die Leistung von 328 auf 360 PS und damit das Niveau der 94/95er Modelle anhebt.

Dann gab es noch ein werkseitig eingebautes Telefon (vom Vorbesitzer entfernt), ein Alpine 7618



Abb. 6: Überholt, Alpine 7618



Abb. 7: Innenraum vorne ...

Radio und separate 4x25W 3501 Audioverstärker mit 5959 CD-Wechsler im Kofferraum. Sowohl das FM-Radio, als auch der CD-Wechsler und das Kassettendeck werden regelmäßig in abwechselnder Reihenfolge benutzt – und bald steht über den CD-Wechsler Zugang auch Musik über mobile Geräte wie Bluetooth zur Verfügung. Es gibt also keinen Grund, dort ein neues, meistens optisch unpassendes, Radio einzubauen!

Mir persönlich gefällt die für dieses Modelljahr einzigartige Kombination aus Automatikwahlhebel in der Mittelkonsole + Fahrerairbag + kein Beifahrerairbag (dafür massive Handschuhfachklappe) + Zierstreifen auf der Motorhaube (ab 94 nicht mehr) und die grünen Embleme. Mit den „Roten“ konnte ich mich noch nie anfreunden ...

Als besonderes Merkmal kommt dann noch die deutsche Erstausslieferung dazu, welche eingangs beschrieben ist. Mit kurzem Radstand war der Wagen damit einer von lediglich 13 aus dem Modelljahr 1993, mit langem Radstand gab es noch vier Wagen. Insgesamt wurden für das Modelljahr weltweit 141 Turbo R mit kurzem und 62 mit langem Radstand gebaut. Die Produktionszahlen liegen damit im unteren Viertel der Jahre 80 – 00.

Doch wie kommt man eigentlich als „Kind der 90er“ zu so einem Wagen? In dem man als kleiner



Abb. 8: ... und hinten

Dreikäsehoch immer Autos mit vier runden Scheinwerfern sieht und diese irgendwie attraktiv findet! Dieses Auto war damals zwar ein Jaguar XJ aus den mittleren 90ern ... und eigentlich sollte es so einer werden. Doch als es denn endlich soweit sein sollte, betraten die Edelbriten aus Crewe die Bühne meiner Aufmerksamkeit. Denn wenn man vorher bei den Amis (70er Lincoln Continental und 80er Town Car) schon oben ins Regal gegriffen hat, kann man es schließlich auch bei den Autos aus England machen.



Abb. 9: 1321 Bentleys (Ausschnitt) auf dem Gelände vom Blenheim Palace, 9.9.2019. (Foto Bentley Motors)

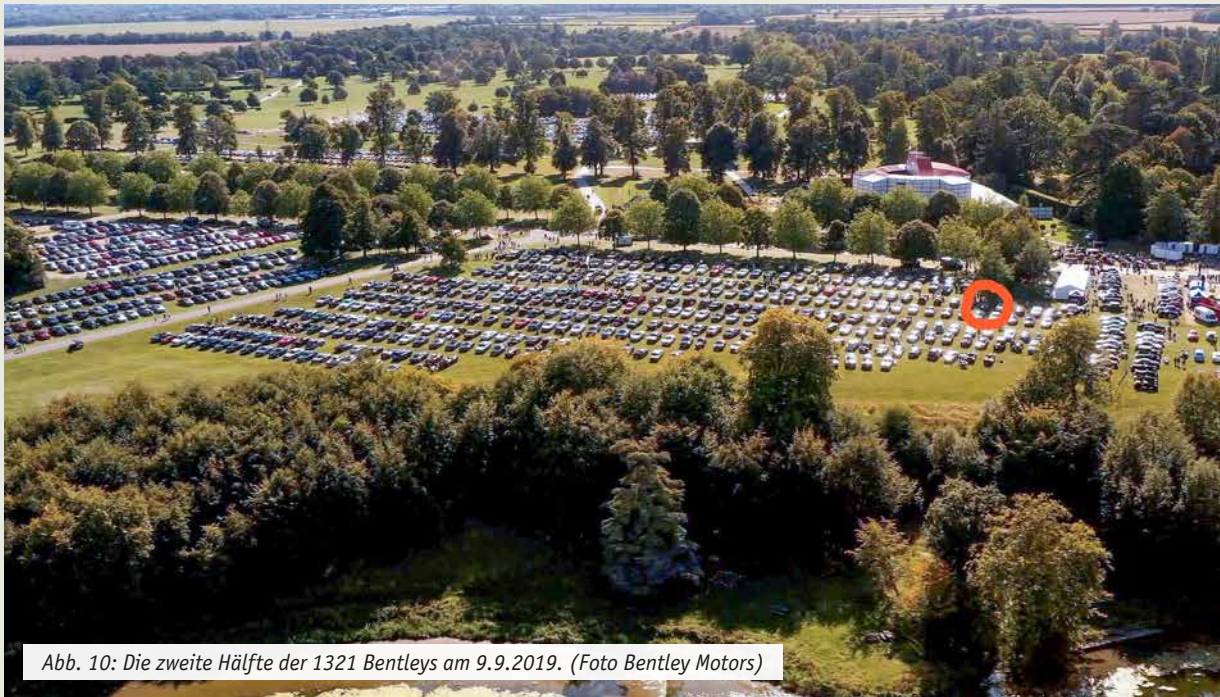


Abb. 10: Die zweite Hälfte der 1321 Bentleys am 9.9.2019. (Foto Bentley Motors)

Bevor wir zum nächsten Kapitel übergehen, hier noch eine Anekdote! Ein guter Freund meinte 2019: „Wenn du dir so einen Wagen kaufst, fahren wir zu 100 Jahre Bentley Motors nach Blenheim Palace in England.“ So kam es dann auch und mein Auto (orange markiert, Abbildung 10) stand dort dann mit 1320 anderen Bentleys vor dem „Geburtshaus“ von Winston Churchill. Die hunderten von Aston Martin, Porsche und McLaren, welche im Rahmen von deren Clubs auch dort standen, haben wir damit dezent in die Schranken verwiesen 😊. Ins Guinnessbuch der Rekorde kam das nur nicht, weil jemand wohl zu faul zum zählen war ...

Instandhaltung

Natürlich erfordern solche Autos auch eine Instandhaltung. Diese beschränkte sich jedoch neben dem üblichen Service auf neue Tieftöner in den vier Türen (Sicken waren zerbröselt), eine Überholung des Radios (Anzeige mit Pixelfehler, Abbildung 6) und eine Überholung des Mengenteilers (Membran gerissen) sowie des Luftmengenmessers (Poti elektrisch defekt) bei Bosch.

Die Existenzgründung

Der geneigte Leser fragt sich sicher jetzt: Und wo ist das alles jetzt so bedeutend?

Nunja, die Geschichte geht wie folgt: Stolz wie Bolle besuchte ich im Herbst 2019 den Vorbesitzer des Wagens und nach einem angenehmen Essen weist mich dieser auf eine verloren gegangene Felgenschloßabdeckung in der Nabenabdeckung einer Felge hin.

Weil der 3D-Drucker (Abbildung 12) zuhause auf neue Ideen wartete, der Winter vor der Tür stand und die Felgen sowieso im Rahmen von diversen Lackierarbeiten gemacht werden sollten, entstand die Idee dieses eine fehlende Teil (UR71751) doch einfach selber anzufertigen. Jung wie ich noch bin, wurde dies entsprechend in den sozialen Medien geteilt – und erregte die Aufmerksamkeit von Flying Spares, später auch Heavens Gate Garage und Intro-Car. Fortan wurde dieses Produkt in deren Sortiment aufgenommen und jeder Käufer der Kappen (und den anderen Formen) fährt nun mit dem Silber durch die Gegend, welches auch meine Felgen in neuem Glanz erscheinen lässt ...

Eigentlich hätte die Geschichte hier jetzt enden können – tut sie aber nicht! Denn 2020, mitten in der Coronakrise, ging mein Arbeitgeber insolvent



Abb. 11: Felgenschloßabdeckung aus dem 3D-Drucker

und stellte den Betrieb ein. In so einer Situation suchen sich jetzt viele Leute einen neuen Arbeitgeber, ich habe mich jedoch zum Gegenteil entschlossen: Sich selbstständig machen und ein eigenes Unternehmen zu gründen (www.roeben-3d.de), welches Ersatzteile für historische und moderne Autos sowie Yachten mithilfe von 3D-Modellierung, 3D-Scannen und 3D-Druck herstellt. Was es hiermit nun genau auf sich hat und was seit dem Sommer 2020 alles passiert ist, möge in einem späteren Heft erzählt werden.

**Euer Harzer Grubenlicht
Joschka Röben**

Abb. 12: Meine Wenigkeit, mit einem 3D-Drucker für die Ersatzteilmachfertigung und SRX1271, einem 65er Silver Shadow – welcher schon mit Ersatzteilen aus dem 3D-Drucker durch die niedersächsische Tiefebene fährt!



PLUS-MINUS

Die Bentley Bilanz 2021





Wieder ein Strich unter eine Jahreszahl. 2021, das Jahr der Pandemie. Mit allen Konsequenzen. Produktionsstopp, Home-Office, Chip-Mangel und ganz weit vorn: Unsicherheit auf Seiten der Kundschaft. Und trotzdem: 14.596 Auslieferungen. Ein neuer Rekord.



Ganz klar, der Bentayga ist und bleibt das Zugpferd. 40 Prozent aller Auslieferungen und ganz weit oben auf der Lieferliste, der Bentayga Hybrid. Dass da die Staatsprämie eine klitzekleine Rolle spielt, ist mehr als nur eine Vermutung. Und wenn nun der nagelneue Flying Spur mit PlugIn als zweiter Hybrid in den Prospekten auftaucht, werden die Zahlen vermutlich weiter steigen.

Die Nummer zwei im Bentley-Regal ist der Continental. Immerhin exakt ein Drittel der Auslieferung entfallen auf Coupé (60 Prozent) und Cabriolet (40 Prozent). Der Flying Spur erreicht die restlichen 27 Prozent aller ausgelieferten Bentley-Modelle.

Bei den Märkten liegt der amerikanische Kontinent (4.212) an der Spitze, gefolgt von China (4.033) und Europa (2.520) auf Platz drei. Dahinter rangieren:



Hier noch die Gesamtzahlen an Auslieferungen der letzten Jahre:

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



Asien-Pazifik, UK mit immerhin 1.328 Exemplaren und der Mittlere Osten kaufte 915 Bentleys.

Welches Modell die Briten nach dem Flying Spur elektrifizieren werden, wissen wir nicht. Vermutlich dann das Coupé und kurze Zeit später das Cabriolet.

Quelle: Bentley
Text: Ralf Bernert
Fotos: Hersteller

Geschäfte 2021:

Goodwood meldet Rekordergebnisse

Torsten Müller-Ötvös hat gut lachen. Ein Blick auf die Bücher von Rolls-Royce Motorcars offenbart für das Jahr 2021 ein paar sehr positive Zahlen und die Zukunft des britischen Spezialisten für sehr exklusive Autos sieht auch nicht schlecht aus.



Torsten Müller-Ötvös

5.586 ausgelieferte Fahrzeuge in 2021. Damit ist das vergangene Jahr das erfolgreichste in der kompletten Unternehmenshistorie. Fast 50 Prozent mehr als im Jahr davor. Natürlich wurden China, Amerika und der Asien-Pazifik-Raum als Rekordtreiber genannt. Und zwei Modelle waren im letzten Jahr besonders beliebt: Cullinan und Ghost. Und noch eine erfreuliche Info: Der Bespoke-Anteil am Gesamtumsatz wächst und wächst.

Und wenn dann 2023 das elektrische Gespenst die Hallen in Goodwood verläßt, dürften Umsatz und Bestelleingang noch einmal deutlich nach oben laufen. Es sei denn, der Markt für sehr große, schwere

E-Autos findet keine Abnehmer, weil: zu schwer, nicht effizient genug oder die Ladetechnik kommt den Bedürfnissen der Kundschaft nicht nach. Und noch ein Risiko: die Technik im Spectre spurt nicht so richtig.

Ein Plus von 49 Prozent im Vergleich zum Jahr 2020. Corona scheint dem Markt für Ü-250.000,00 Euro Autos nicht zu schaden. Dass der Cullinan das beste Einzelergebnis erzielte, ist naheliegend. Der SUV-Trend hält an, auch wenn die Masse stärker in Midsize-Modelle geht. Der Ghost in zweiter Generation lockte vor allem Early-Birds in die Showrooms. Dass Wraith und Dawn ein wenig im Abseits stehen, ist logisch. Beide Modelle warten auf eine Auffrischung.

Keine Details zu einzelnen Modellen

Aus Goodwood erfährt man nichts zu den einzelnen Produkten und den Märkten. Zahlen werden nicht veröffentlicht. Zumindest keine absoluten Zahlen. Ein paar relative Angaben zu Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr, weiter geht die Offenheit der Briten nicht.

Das Thema Bespoke, also Individualisierung, wurde von Rolls-Royce vor allem in der Corona-Phase sehr stark in die Öffentlichkeit getragen. Sondermodelle, Einzelstücke und die Black-Badge-Reihe sorgten für reichlich Aufmerksamkeit in den Medien und die anvisierte Zielgruppe, vor allem junge Männer, fand offenbar Gefallen an der sehr speziellen Aufmachung. Und ein Ende des Booms ist derzeit nicht in Sicht.



Der Spectre oder das Gespenst aus Goodwood genießt sicher einen hohen Grad an Aufmerksamkeit. Während die Kollegen von Bentley verstärkt auf PlugIn-Technik setzen, springt Rolls-Royce mit einem mutigen Satz nach vorn. Brückentechnik hin oder her. Der Spectre soll eine neue Ära einläuten. Und das wird er wohl auch.

Text: Ralf Bernert

Fotos: Rolls-Royce Motor Cars

Zum Vergleich hier zunächst die absoluten Absatzzahlen der letzten Jahre:

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



ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD III

BJ. 1964

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

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

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

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

Preis: VB

Kontakt: Hans-Joachim Kaufmann | E-Mail: hjkaufmann102@aol.com | Tel.: 0231-484720 | Mobil: 01577-8959444



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

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

Preis: 2.000,- € VB



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

KOFFER(RAUM) für Silver Ghost, Phantom 1 oder Twenty

Ganz original
und unrestauriert.

**Für best Offer abzugeben.
Abholung in Ratingen.**



Kontakt: Franz Peters | E-Mail: sachverstaendigenbuero-ratingen@web.de | Mobil: 0172-6545290

ROLLS-ROYCE CORNICHE III

BJ. 1990

Laut Unterlagen bin ich jetzt seit Juni 2014 der 4. Besitzer und habe die Corniche in den über 7,5 Jahren genau 3400 km (KM-Stand: 99.526 km) gefahren.

Dem Auto fehlt nichts, läuft auch sehr gut, hat ganz, ganz wenig Öltropfen (von 7,5 Jahren) unterm Auto auf dem Unterlagenblech und steht immer in einer geheizten Garage in Mühlheim am Main.

Weitere Unterlagen auf Anfrage.

Preis: 65.000,- €



Kontakt: Hans-Günter Zach | 63165 Mühlheim am Main | E-Mail: zach@hg-zach.de | Tel.: 06108-73282

Nachruf



Ulrich Voskamp

In stiller Trauer verabschieden wir uns von unserem Gründungsmitglied Ulrich Voskamp, der am 17. Januar 2022 im Alter von 82 Jahren das Steuer aus der Hand gegeben hat.

Das Bild zeigt einen vergnügten Menschen, „ein Kind im Mann“, vor einem seiner zahlreichen Autoschätze. Allein viermal musste dieser RR vom Hersteller neu lackiert werden, bis er Uli's Ansprüchen gerecht wurde. Das hat dem damaligen Importeur mit seinem Werkstattleiter Willi Marlok die eine oder andere schlaflose Nacht gekostet.

Bud Spencer war der Vorbesitzer des ersten RR, den Uli kaufte. So hat jedes seiner Autos eine besondere Geschichte.

Und als Uli eines Tages seine Schätze alle unter einem Dach genießen wollte, baute er ihnen kurzerhand eine Traumgarage natürlich mit dem passenden Traumhaus für die Familie.

Immer an Neuem interessiert, stets ein guter Freund und gefragter Ansprechpartner – so wird Uli uns allen in lieber Erinnerung bleiben. Unvergessen die vielen Treffen auf dem Rappenhof, die Ausfahrten und Feste, die wir gemeinsam erleben durften.

Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Frau Elsbeth und seiner Familie.

Olaf Engels



Ella Zimmermann

Am 8. Februar dieses Jahres erreichte mich ein Anruf, der mich in meiner Erinnerung 42 Jahre zurück blicken ließ.

Es war im Juni 1980, als eine Gruppe der German Section des RREC zu einer 7-tägigen Tour durch Frankreich zu den Schlössern der Loire aufbrach.

Initiatorin dieser Reise mit 10 Fahrzeugen unserer Marken war Ella Zimmermann. In den 5 Jahren, die unsere Section bestand, gab es sicher schon 20 Treffen, die aber nur ein Wochenende beinhalteten.

Die Vorbereitung dieser Tour mit Übernachtungen in 7 verschiedenen Hotels und einem „Schlösser Marathon“ übersteigt das Verständnis in unserer heutigen schnelllebigen Zeit. Jeder Tag war ein Erlebnis und festigte eine herzliche Kameradschaft unter den Teilnehmern.

10 Jahre später wiederholte Ella diese Tour mit anderen Glanzpunkten und gleichem Erfolg.

Für mich waren es Eindrücke, die mein Leben bereicherten.



Der Anruf kam von ihrem Sohn Jan.

„Meine Ma hat mir in den letzten Jahren immer wieder erzählt, dass das Clubleben mit all diesen schönen Erlebnissen ihr und auch Helmut so viel Freude gemacht hat, dass sie sich ein Leben ohne diese Erfahrungen im Nachhinein nicht vorstellen könne.“ Zitat Jan Zimmermann

Ella Zimmermann hat diese Welt am 7. Februar 2022 verlassen.

Karl Brinkmann

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

Gründer: Friedhelm Luckenburg, 10. Mai 1975

VORSTAND

Chairman

Dr. Klaus Konopizky

Telefon: 089-99894722

E-Mail: chairman@rrec-germany.de

Secretary

Dr. med. Christian Sachweh

Mobil: 0171-2244672

E-Mail: secretary@rrec-germany.de

Deputy Chairman

Hasso März

Telefon: 02151-9341748

E-Mail: deputy.chairman@rrec-germany.de

Treasurer

Wolfgang Lachermund

Telefon: 07941-9406-12 | Mobil: 0171-2103202

E-Mail: treasurer@rrec-germany.de

info@mvd-management.de

Webmaster

Ralf Bernert | Telefon: 040-41305473

E-Mail: ralf.bernert@exclusive-life.de
webmaster@rrec-germany.de

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

Thomas Parpart | Telefon: 0611-23160

E-Mail: gebietsleiter.mitte@rrec-germany.de

Pressofficer

Ralf Bernert | Telefon: 040-41305473

E-Mail: ralf.bernert@exclusive-life.de

Gebietsleiter Süd-West, PLZ 70-79

Oliver O' Keefe | Mobil: 0170-2970007

E-Mail: gebietsleiter.suedwest@rrec-germany.de

Anzeigen

Antje Zogbaum | Mobil: 0172-5234685

E-Mail: a.zogbaum@gmx.net

Gebietsleiter Süd, PLZ 8 und 9 ohne 98, 99

Prof. Dr. Martin Illner

E-Mail: rrec.sued@gmx.de

Artikelannahme

Antje Zogbaum | Mobil: 0172-5234685

E-Mail: a.zogbaum@gmx.net

Gebietsleiter Ost, PLZ 0, 19, 98, 99

Irene Wiens | Mobil: 0172-3838799

E-Mail: gebietsleiter.ost@rrec-germany.de

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

Rudolf Bergsch

E-Mail: gebietsleiter.west@rrec-germany.de

Gebietsleiter Berlin, PLZ 1 ohne 19

Jens Meggeneder | Mobil: 0172-6094554

E-Mail: gebietsleiter.berlin@rrec-germany.de

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

Jörn Gerdau

E-Mail: gebietsleiter.nord@rrec-germany.de

Relationship Officer – Bentley und Rolls-Royce Motorcars

Ralf Bernert | Telefon: 040-41305473

E-Mail: ralf.bernert@exclusive-life.de

Info:

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



CLUB-JUBILÄEN 2022

Rudolf Bergsch	10 Jahre	Petra Eichhorn	15 Jahre	Walter Sennebogen	25 Jahre
Jürg M. Bihn	10 Jahre	Bernd Hess	15 Jahre	Heiko Wührmann	25 Jahre
Günter Blaschke	10 Jahre	Jochen Hezel	15 Jahre	Wilfried Wüst	25 Jahre
Andreas Wolfgang Dimke	10 Jahre	Jürgen Köster	15 Jahre		
Dirk Dohse	10 Jahre	Rolf Pickelmann	15 Jahre	Helmut Bühler	30 Jahre
Bernhard Fischenich	10 Jahre	Michael Pockrandt	15 Jahre	Gerrit Pies	30 Jahre
Carsten Flick	10 Jahre	Peter Schaeidt	15 Jahre		
Helmut Goigner	10 Jahre	Marcel Schwab	15 Jahre	Hans Brozek	35 Jahre
Jürgen Großjohann	10 Jahre			Heinz Dreps	35 Jahre
Ralph Hummel	10 Jahre	Manfred Büschel	20 Jahre	Clemens Kröger	35 Jahre
Klaus Konopizky	10 Jahre	Holger Giebeler	20 Jahre	Christian Sachweh	35 Jahre
Burkhard Kunze	10 Jahre	Stefan Gilica	20 Jahre	Hans-Jürgen Sonnenfroh	35 Jahre
Manfred Meyer-Oven	10 Jahre	Werner Knott	20 Jahre	Wilhelm Wenzel	35 Jahre
Heidelore Moeller	10 Jahre	Horst F. Ranke	20 Jahre		
Thomas Morschhäuser	10 Jahre	Ansgar Rother	20 Jahre	Jürgen Häckner	40 Jahre
Norbert Müller	10 Jahre	Knud Sassmannshausen	20 Jahre	Karl-Friedrich Kirchhoff	40 Jahre
Ulrich Wilhelm Quasniewski	10 Jahre	Willi Thelen	20 Jahre	Matthias Wirtz	40 Jahre
Torsten Viebahn	10 Jahre				
		Jens Knappe	25 Jahre	Burkard Bovensiepen	45 Jahre
Hans-Werner Dildei	15 Jahre	Rolf R. Kuhnke	25 Jahre	Heiko Hutt	45 Jahre
Gert Dittert	15 Jahre	Wolfgang Lauck	25 Jahre	Ingrid Schuhl	45 Jahre
Claus Drewes	15 Jahre	Hans-Günther Mack	25 Jahre		



Impressum

Rolls-Royce Enthusiasts' Club
for Rolls-Royce and Bentley Enthusiasts
German Section e.V.
www.rrec-germany.de

Herausgeber:

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

Redaktion:

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

Anzeigen- und Artikelannahme:

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

Layout:

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

Druck:

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

Verkaufspreis:

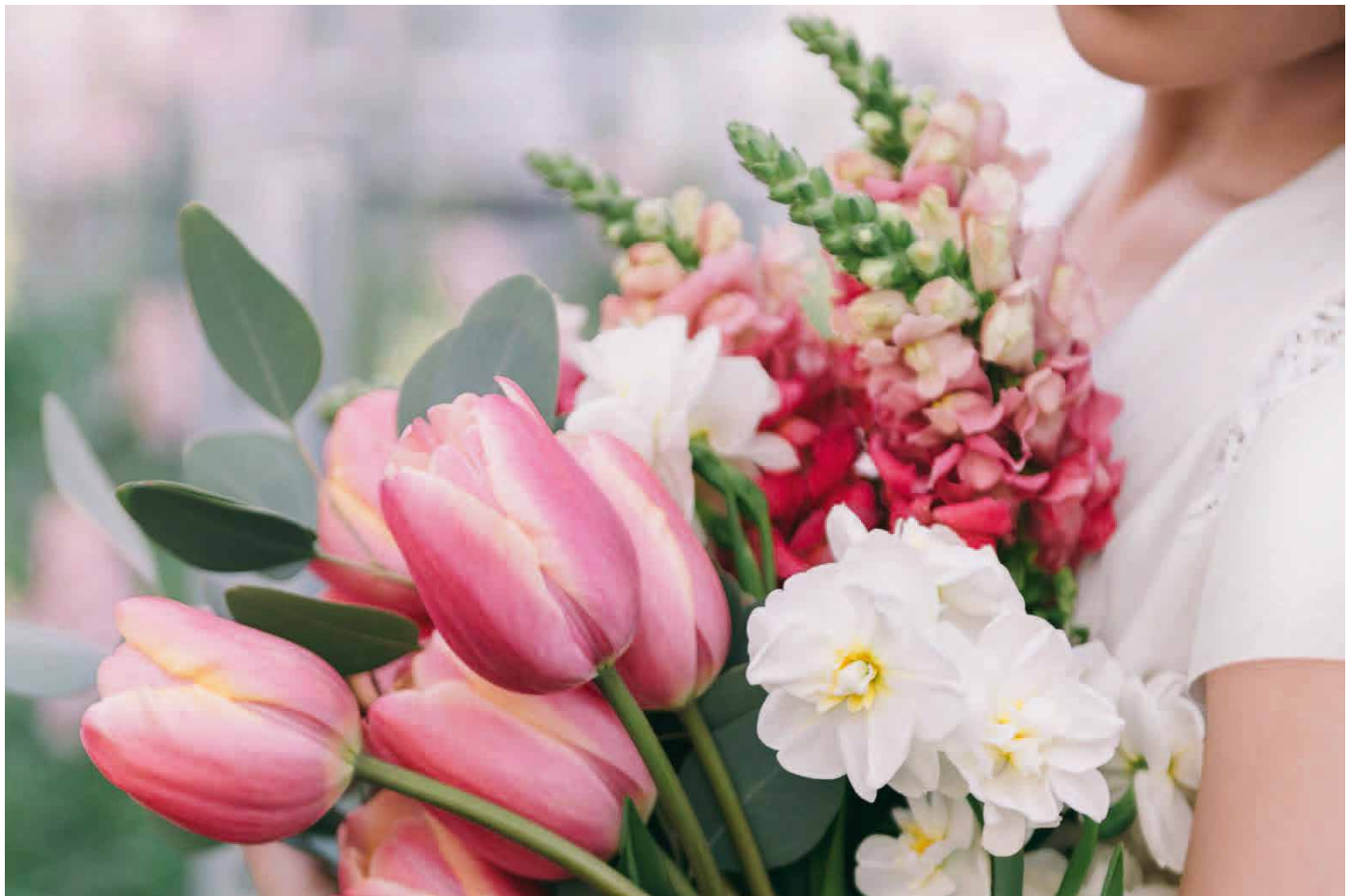
Pro Heft: 20,- Euro

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 2/2022 am 15. April
Ausgabe 3/2022 am 15. August
Ausgabe 4/2022 am 15. Oktober



Rolls-Royce Enthusiasts' Club
German Section



Frühling: Die Saison der Möglichkeiten.

Die ersten Frühlingstage bescheren uns sofort ein Gefühl von Motivation und Entschlossenheit, Neues auszuprobieren. Wussten Sie zum Beispiel, dass der Frühling auch der perfekte Zeitpunkt ist, um den Marktwert Ihrer Immobilie zu steigern? Ganz gleich, ob Sie Ihre Küche renovieren oder der Hausfassade einen neuen Anstrich verpassen möchten, wir beraten Sie gern, welches Potenzial in Ihrer Immobilie steckt. Kontaktieren Sie uns gerne zu allen Immobilienanfragen.

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



ENGEL & VÖLKERS