

# R·R·E·C



Davide rief –  
und Europa kam

Annual Rally 2022  
in Burghley House

2022 RROC National Meet  
in San Diego, Kalifornien





WIEDER LIEFERBAR!

# Das RREC Damentuch



- 120 cm x 120 cm
- reine Seide

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



Foto: D. Tresenleiter

# All pleasure is local

## Verehrte Enthusiastinnen, liebe Enthusiasten,

geht es Ihnen auch so wie mir? Ich staune immer wieder, eigentlich seitdem ich im RREC bin, über die Verschiedenheit unserer Mitglieder. Verschieden im Alter, in beruflicher Hinsicht, verschieden in Herkunft, Persönlichkeit und Interessen. Was hält uns als Club zusammen, wieso kommen – teils unter erheblichem Aufwand – wir immer wieder zusammen, freuen uns über die neue Begegnung und das längst fällige Wiedersehen. Was treibt uns an, unsere Verschiedenheit und räumliche Trennung zu überwinden?

Es ist das Hobby – klar. Doch hinter dem Hobby steckt ein Enthusiasmus, der uns motiviert, nicht nur alles für unsere Autos zu tun, nicht nur alles Wissenswerte über Rolls-Royce und Bentley zu erfahren (und das ist viel, unendlich viel). Enthusiasmus, der vielleicht schönste Aggregatzustand unserer Seele, ist der Grund für unsere Mitgliedschaft im RREC.

Gäbe es unseren Club nicht, würde viel fehlen. Unsere Schätze würden noch seltener bewegt werden, und die Ziele für eine Ausfahrt wären überschaubar, und mit der Zeit langweilig.

Doch es gibt unseren RREC! Nicht nur auf dem Papier, theoretisch, sondern echt, realiter und vor Ort. Denn der Club wurde weise strukturiert in 7 Regionen, von Nord bis Süd, und damit Ihnen, liebe Mitglieder, sozusagen nahegebracht. 7 Area-Manager – auf vielfachen Wunsch wurde der Begriff „Gebietsleiter“ durch Area-Manager ersetzt – kümmern sich um das Clubleben auf lokaler Ebene. Sie sind Ansprechpartner und Eventmanager – und vieles mehr. Und alles ehrenamtlich! Ihnen ist zu verdanken, dass es die diversen Treffen gibt. Und wenn es auch nur um ein Halbtagestreffen geht: das Vorbereiten, Organisieren, Kontrollieren, Abwickeln ist eine Menge Arbeit. Ganz zu schweigen von Wochenendausfahrten, wo dann die Suche nach geeigneten Unterkünften und Routen hinzukommt. Das kostet Zeit, oft auch Geld, und ist wie gesagt ehrenamtlich: aus Spaß an der Freude.

## Daher unser großer Respekt und unser aller Dank an:



Irene Wiens,  
Area-Manager Ost



Jörn Gerdau,  
Area-Manager Nord



Jens Meggeneder,  
Area-Manager Berlin



Rudolf Bergsch,  
Area-Manager West



Thomas Parpart,  
Area-Manager Mitte



Oliver O'Keefe,  
Area-Manager Südwest



Prof. Dr. Martin Illner,  
Area-Manager Süd

Wir alle können den Einsatz dieser Sieben Aufrechten nur wirklich wertschätzen und unseren aufrichtigen Dank zum Ausdruck bringen, indem wir an möglichst vielen Events teilnehmen. Das tut uns und unseren Autos gut, beflügelt das Clubleben (Enthusiasmus), das fördert die Geselligkeit – und oft die Heimatkunde. All pleasure is local.

Ein Toast auf unseren Club und seine Area Manager! Und auf bald!

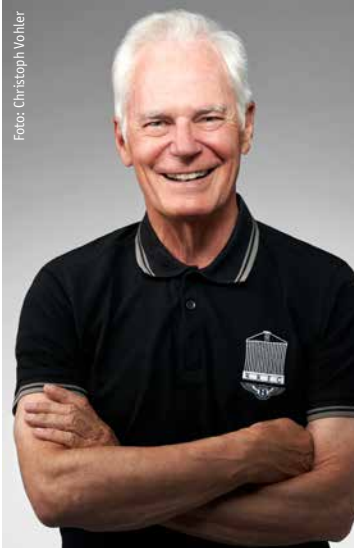
**Klaus Konopizky**



**R·R·E·C**

## CHAIRMAN'S NOTES

Foto: Christoph Volter



chairman@rrec-germany.de



## 18 Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2022

– so geht Enthusiasmus!

### In dieser Ausgabe lesen Sie:

- |  |  |
|--|--|
| <b>3</b> <b>Chairman's Notes</b>   | <b>48</b> <b>Chiemgautour 2022</b><br>Ausfahrt im Bayerischen Voralpenland   |
| <b>6</b> <b>Termine – Was? Wann? Wo?</b>   | <b>54</b> <b>18. International Rolls-Royce and Bentley Meeting</b><br>29.06. bis 03.07.2022                          |
| <b>9</b> <b>Einladung – Jahresausklang der Region West auf Wasserschloss Anholt</b><br>19. – 20. November 2022             | <b>62</b> <b>Das 3-Tage-Open-Air Festival Annual Rally 2022 in Burghley House</b><br>Von Klaus Konopizky             |
| <b>10</b> <b>Davide rief – und Europa kam</b><br>Die italienische Sektion feierte ihr 40jähriges Jubiläum am Lago Maggiore | <b>66</b> <b>Back Again Annual Rally 2022 in Burghley House</b><br>Von Michael Schönemann                            |
| <b>18</b> <b>Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2022</b><br>– so geht Enthusiasmus!  | <b>76</b> <b>Annual Rally 2022 in Burghley House</b><br>Von Klaus Kramer   |
| <b>32</b> <b>(Fast) alle Jahre wieder ...</b><br>Schlosshotel in Kronberg  | <b>78</b> <b>2022 RROC National Meet in San Diego, Kalifornien</b><br>Besuch bei unseren amerikanischen Clubkollegen |
| <b>38</b> <b>Maskenball adé</b><br>Garagentreffen Melle 2022   |  |
| <b>44</b> <b>Auf dem Grünen Hügel von Maxlrain</b><br>Donnerstag, 16. Juni 2022  |  |





## 38 Maskenball adé

Garagentreffen Melle 2022

## 86 7. Salzkammergut Ausfahrt

Motto „Seen Oberösterreich und Oberbayern“

## 88 Classic Days Düsseldorf

5. – 7. August 2022

## 92 Tagestreffen Düsseldorf

21. August 2022

## 96 Pinboard

Private Angebote/Gesuche

## 98 Kontakte

## 99 Impressum

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



## Das 3-Tage-Open-Air Festival

Eindrücke von der Annual Rally in Burghley House

62

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

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

Foto: Christoph Vohler



# Termine 2022

## RREC CLUBTREFFEN / VERANSTALTUNGEN

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

**30. September – 3. Oktober 2022**

**Herbsttreffen mit MV in Frankenberg**

– Organisation Dr. Hans-Werner Dildei

**28. Oktober 2022, 16.00 Uhr**

**„Sleep well“ bei Schuttenbach  
Automobile**

– Teatime und erste Plätzler,  
Lebkuchen der Saison ...  
Azure & Co werden zur  
Überwinterung übergeben  
Anmeldungen bei Dr. H. Martin Illner

**19. – 20. November 2022**

**Jahresausklang der Region West**

– RREC Organisation  
Dr. Frederik Vongehr  
(s. Einladung im Heft S. 9)

*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

**15. – 19. September 2022**

**Tyrol Tour**

– Nähere Infos auf der Website unter Events

**14. – 16. Oktober 2022**

**Oldtimermesse Expo Classic in Salzburg**

– RREC German Section Süd und RREC Austria mit gemeinsamem Messestand in Halle 9. Anmeldungen für Standdienstübernahme bei Dr. H. Martin Illner

**15. Oktober 2022, 13.00 Uhr**

**Mittagsmeeting im**

**Messerrestaurant in Halle 10**

– Anmeldungen bei Dr. H. Martin Illner





## Veränderung kann schön sein - genau wie die Herbstfarben.

Der Herbst bringt jedes Jahr auch gerne frischen Wind in das Leben.  
Wenn Sie in dieser Übergangszeit eine bedeutende Veränderung  
planen und den Verkauf Ihrer Immobilie in Betracht ziehen, ermitteln  
unsere Experten vor Ort mit ihrer exklusiven Marktkenntnis gerne  
das maximale Preispotential Ihrer Immobilie.

Melden Sie sich einfach für eine unverbindliche Beratung - ein Anruf genügt.  
Oder besuchen Sie uns in unserem Shop.  
Wir freuen uns auf Sie.

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



# ENGEL & VÖLKERS

Immer perfekt gekleidet

# Das RREC German Section Clubjacket

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

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

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

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



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





# Einladung

zum Jahresausklang der Region West  
19. und 20. November 2022 auf

**Wasserschloss Anholt**  
in Isselburg-Anholt



## Programm

**SAMSTAG, DEN 19. NOVEMBER**

**ab 15.30 Uhr**

Royal Tea Time im Kaminzimmer

—

**17.00 Uhr**

Überraschungsprogramm

**Anschließend:**

Glühwein mit winterlichem Gebäck im Innenhof

—

**19.00 Uhr**

Aperitif im Kaminzimmer

—

**19.30 Uhr**

Season´s End – Dinner

—

**Im Anschluss:**

Geselliger Ausklang im „Burgkeller“,  
der schlosseigenen Bar – Open End

**SONNTAG, DEN 20. NOVEMBER**

Gemeinsames Frühstück und Verabschiedung

**Rasche Anmeldung empfohlen,  
das Kontingent ist begrenzt!**

Anmeldeformular auf der Clubhomepage oder  
direkt beim Organisator: Dr. Frederik Vongehr,  
rrec@pharmazeutischer-konsulent.de  
Mobil 0172 - 210 53 54





Die italienische Sektion feierte ihr 40jähriges  
Jubiläum am Lago Maggiore

# Davide rief – und Europa kam





Davide Bassoli ist ein Mann mit beachtlichen Talenten. Vielen von uns ist er bekannt als charmanter Italiener mit einem kleinen Hündchen. Einige kennen und schätzen ihn als Autor profunder Werke über unsere Marken, die er im Selbstverlag Nubes Argentea verlegt. Hier ist gerade sein jüngstes Buch „Bentley Continental – The Genesis“ erschienen, ein unglaublich aufwändiges Werk über den ikonischen Bentley R Type Continental und Derivate.







Foto: Thomas Dinsdale



Foto: Thomas Dinsdale



Foto: Thomas Dinsdale

Die italienische Sektion schätzt ihn als Chairman, und manche von uns haben ihn als umsichtigen Organisator diverser Events und Reisen kennengelernt. So zum Beispiel nach Sizilien und Rom. Demnächst geht es nach Cremona.

Diesmal aber – anlässlich des 40. Jubiläums der italienischen Sektion – veranstaltete Davide eine viertägige Veranstaltung am Lago Maggiore/Lago di Como, zwei Juwelen unter den norditalienischen Seen.

Ausgangspunkt war das Hotel Regina Palace in Stresa, einem prachtvollen Bau aus der Belle Epoque – groß, opulent, stilvoll – und so authentisch, dass es nicht verwundern würde, kämen Marcel Proust und Tommaso di Lampedusa um die Ecke. Und wichtig für uns: mit einer großen und großzügigen Tiefgarage, wo sich unsere immerhin knapp 50 Chromjuwelen bequem und sicher parken ließen.

Es begann am Donnerstag, wo im Laufe des Nachmittags die Teilnehmer allmählich in der glanzvollen Lobby eintrafen. Abends ein Champagner-





**LAGO MAGGIORE**

Der zweitgrößte See Italiens. Nicht allzu weit von Mailand und Turin entfernt, wurde die Gegend zum beliebten Ziel der wohlhabenden Italiener der Belle Epoque. In der Folge entstanden diverse Grand Hotels im opulenten Stil der Jahrhundertwende, wie auch unser Regina Palace in Stresa. Stresa, auch „Königin des Sees“ genannt, liegt am Westufer, nobel und nicht so überlaufen wie manche Orte am Gardasee.



empfang und die Begrüßung der fast hundert Gäste aus Italien, der Schweiz, Österreich, Frankreich, Belgien, Luxemburg, Dänemark, Deutschland, United Kingdom, Monaco, und weiteren. Danach folgte ein Dinner im weitläufigen Speisesaal – mit bestem Service und noch besserer Stimmung.







Foto: Thomas Dinsdale



Foto: Thomas Dinsdale

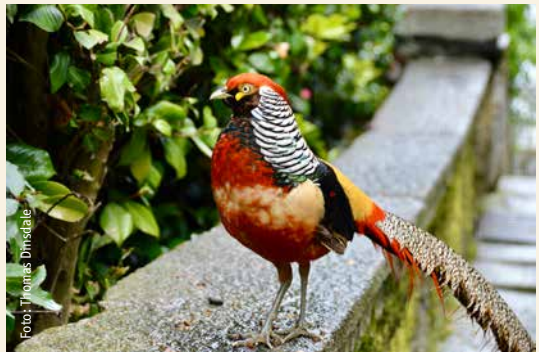


Foto: Thomas Dinsdale



Foto: Thomas Dinsdale





Der Freitag war ein autofreier Tag. Stattdessen ging es mit drei Privatbooten auf die Inseln des Lago Maggiore. Diese Inseln sind seit Jahrhunderten im Privatbesitz der berühmten Familie Borromeo, aus der unter anderem vier Päpste und 12 Kardinäle stammen. Der Palast auf der Isola Madre, die wir als erste besuchten, hat eine lange Geschichte, doch was man heute bewundern kann, ist eine Anlage aus dem Barock, prachtvoll ausgestattet mit erlesenen

Möbeln und beeindruckender Bildersammlung. Die nächste Insel, die Isola Bella, hat einen Park und den Palazzo Borromeo, voll manieristischer Hingucker und diverser Albino-Pfau.

Am Abend ging es zur dritten Insel, der Isola dei Pescatori, wo wir mit einem sensationellen Dinner verwöhnt wurden. Spät abends kamen wir mit unseren drei Privatbooten wieder in Stresa an.







**LAGO DI COMO**

Foto: Thomas Dinsdale

Ähnlich wie der Lago Maggiore, nur kleiner und schroffer. Hauptort ist Bellagio, berühmt ist auch die Villa Carlotta, sowie die Villa d`Este, uns bekannt durch den berühmten Concorso d`Eleganza.

Am darauffolgenden Samstag stand der Lago di Como auf unserem Programm. Bei strahlendem Sonnenschein erreichten wir die Villa Carlotta, eine palastartige Villa aus der Regency-Zeit in Hanglage, und daher mit weitem Blick über den Comer See. Die Villa liegt in einer abwechslungsreichen Parkanlage, berühmt für viele botanischen Besonderheiten.

Inzwischen war auch das italienische Fernsehen da, angezogen von so vielen automobilen Schönheiten und Raritäten. Das Team interviewte Davide Bassoli, machte einen Report über die Besonderheiten und folgte uns durch die Altstadt von Menaggio und dann auf einer extrem steilen und kurvenreichen Straße auf ein Hochplateau, wo sich der Golfplatz mit Restaurant befand. Dort gab es dann das Mittagessen, und sowohl unsere Autos als auch die Fahrer konnten sich etwas erholen. Danach die Rückfahrt zum Hotel, für manche mit einem Schwenk zur Villa d`Este, wo ja bald darauf wieder der Concorso d`Eleganza stattfinden sollte. Siehe Bericht von Christoph Vohler.



Foto: Thomas Dinsdale



Foto: Thomas Dinsdale



Foto: Thomas Dinsdale



**VILLA CARLOTTA**

Foto: Thomas Dinsdale

Herrliche Sommerresidenz, eingebettet in einer Parkanlage, im klassizistischen Stil, mit Werken von Canova, Thorwaldsen und anderen. Benannt nach der Prinzessin Charlotte von Preußen. Bis zum 1. Weltkrieg im Besitz der Familie Sachsen-Meiningen, dann vom italienischen Staat konfisziert.



Foto: Thomas Dinsdale



Am Abend fand dann das elegante Gala-Dinner statt, mit 50 fabelhaft aussehenden Ladies, fünf köstlichen Gängen, und drei Toasts: auf die Queen, auf den Club und auf die italienische Sektion.

Am Sonntag gab es zur Abwechslung eine Fahrt mit der Fähre über den Lago. Ziel war die bedeutsame, uralte Einsiedelei Santa Catarina del Sasso, ein malerisches Eremitenloster, geschützt vom Wasser und einer schroffen Felswand. Hier leben auch heute noch Nonnen und Mönche, allerdings inzwischen recht einträglich vom Tourismus lebend.

Anschließend ging es weiter zu einem Gartenrestaurant mit Terrassen, die einen wunderschönen Blick über den See freigaben. Das Essen war italienisch kreativ, das Wetter erst sonnig, dann windig, dann regnerisch. Wer sich vom Regen nicht entmutigen ließ, fuhr noch weiter zur Burg Rocca di Angela, ebenfalls im Besitz der Borromeo-Familie. Und abends traf man sich zu einer Pizza-Party in Stresa.

Am Montag endete der Event mit einem gemeinsamen Frühstück im sonnendurchfluteten Restaurant dieses splendiden Hotels. Die Heimfahrt erfolgte bei strahlendem Wetter über den Passo Bernina.

Was bleibt, sind die Erinnerungen. An ein Treffen mit fast hundert Teilnehmern aus ganz Europa. Aus 15 Ländern, friedlich vereint durch den Spirit of Ecstasy. Und Erinnerungen an ein besonderes Italien, grün, freundlich, kultiviert, vielseitig, entspannt, ein Land, das man bald wieder besuchen möchte. Arrivederla! Grazie!

*Text: Klaus Konopizky*

*Fotos: Thomas Dinsdale und Klaus Konopizky*



Foto: Thomas Dinsdale



Foto: Thomas Dinsdale



Foto: Klaus Konopizky



Foto: Thomas Dinsdale





# Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2022 - so geht Enthusiasmus!

Kann ein Farbenspiel herrlicher sein?



## Ein kleiner Rückblick:

In der September-Ausgabe des RREC-Magazins 2019 berichtete ich über den damals abgehaltenen Concorso d'Eleganza. Enthusiastisch erzählte ich von den überwältigenden Eindrücken dort, selbst nach 14 Jahren ununterbrochenen Besuches. Und ich lud meine Leser dazu ein, nächstes Jahr unbedingt selbst hinzufahren, sich dieses Spektakel doch auch zu gönnen.

## Dann kam Corona.

Der Concorso 2020 wurde abgesagt, 2021 wurde er auf den Herbst verschoben, mit verkleinertem Programm: ohne den Public Day auf dem Gelände der Villa Erba und nur für die Teilnehmer.

Heute sind wir immer noch von der Pandemie verfolgt, und dazugekommen ist der Krieg eines Psychopathen gegen die Ukraine.

## Kann man da noch enthusiastisch sein?

### **D a r f man es überhaupt? – Ich finde: ja.**

Nur so hat es die Menschheit bisher geschafft, zu überleben: Wunderschönes erfreut uns, gibt uns Kraft und neue Ideen, hilft uns, Übles zu überwinden oder gar auszumerzen.

## Also: Enthusiasmus bitte! Und zwar reichlich!

**H**at man bei der Anreise durch die herrliche Landschaft der Schweiz noch nicht genug davon aufgebaut, dann wird dieses Enthusiasmus-Reservoir Stück für Stück weiter geflutet, indem man von der Autobahn abfährt, nach Cernobbio eintaucht und parallel zur Westseite des Comer Sees zunächst an der Villa Erba vorbeifährt, um schließlich einen Kilometer weiter das monumentale Eingangstor zur Villa d'Este vor sich zu sehen: am Concorso-Wochenende sind einem dann sicher schon zahlreiche klassische Automobile anderer Enthusiasten begegnet, vermischt mit lautlos dahingleitenden schwarzen BMW-iX-Elektro-SUVs, die geladene Gäste chauffieren. BMW-Group-Banner hängen an Fahnenmasten entlang der langen Mauer der Villa Erba, BMW-Fähnchen stecken in den Blumentöpfen, die die Ladenbesitzer, deren Geschäfte die nur einspurige Verbindungsstraße beider Villen säumen, auf das Sträßchen gestellt haben, und dann – ja, dann erwartet einen (schon zeitig vor dem offiziellen Einlass) eine lange Schlange von Besuchern, oft sehr gut und/oder extravagant gekleidet, die dieses beeindruckende Tor zum verwunschenen Schloss der Automobilträume passieren möchten.

Wohl dem, der hier viel Zeit mitbringt (oder einen Presseausweis hat und dezent vorbeigeleitet wird): der Enthusiasmus soll jetzt nur ja nicht unterbrochen werden!

Das Eingangsportal



Stau am Eingang – und auf der Straße



Immerhin wartet man in interessanter Gesellschaft ...



Die Werks-Rolls-Royces waren netterweise in Regensburg angemeldet





## Ferrari 275 GTB/4 Berlinetta Scaglietti (1967)



De Tomaso P72 (2022)



Nein, Sophia Loren ist das nicht, aber ... anders eben!



Mercedes-Benz 540 K Spezial-Roadster (1936)



Auf dem Parkgelände der Villa d'Este, sicher von unzähligen Gärtnern betreut, schlängelt sich zunächst ein kleines Teersträßchen an der Seepromenade entlang (nicht jetzt abschweifen und den herrlichen Blick genießen!), und schon traut man seinen Augen nicht: steht da doch ganz ruhig ein intensiv-dunkelgrüner Ferrari 275 GTB/4 von 1967, als wäre es das Normalste auf der Welt ... und dann blitzt es schon auf dem grünen Rasen vor der Villa: Concept Cars – ein herrlicher Kontrapunkt. Von brutal (Bugatti Bolide) bis wunderschön (De Tomaso P72) wird alles geboten, und man beginnt zu staunen, was menschliche Gestaltungskunst weiterhin zuwege bringen kann: diese Formen ... und da ist es im Moment egal, ob ein Verbrennungsmotor mit 1850 PS eingebaut ist oder ein Elektroantrieb mit noch mehr Kilowatt: plötzlich bin ich in einer anderen Zeit ... und will gar nicht woanders hin ...

Sanft knirschender Kies holt mich zurück, weit zurück: entlang der majestätischen Front der Villa d'Este flaniert man weiter (wieviele weiß behandschuhte Bedienstete gehen eigentlich auf einen Gast?), und da sind dann plötzlich die Fotos von 1929 präsent, als der Concorso zum ersten Mal abgehalten wurde, damals zwar noch in der Villa Olmo, aber trotzdem: kann das sein – nichts verändert? Da hinten sehe ich ja schon das Heck eines Mercedes 540 K Spezial-Roadster hervorblitzen, zwar von 1936, aber die paar Jahre hin oder her ...



## Ich tauche ein.

BMW ist seit 1999 der Veranstalter des Concorso, und wieder bin ich dieser Firma sehr dankbar – sie hätte gar nicht Rolls-Royce kaufen müssen: allein dieses Wieder-Aufleben-Lassen alter Tradition ist schon Gold wert. Und welcher schöneren Ort hätte man wählen können als diese Villa d'Este, die Kardinal Tolomeo Gallio im Jahr 1568 als seinen Sitz erbauen ließ (damals noch als Villa Garrovo) und dann etwa 200 Jahre im Besitz der Familie Gallio blieb. Nach mehreren Besitzwechseln kam schließlich Caroline of Brunswick-Wolfenbüttel, die Prinzessin von Wales, nach Cernobbio und kaufte die Villa: Caroline war das Opfer einer politischen Hochzeit mit dem späteren König George IV und deswegen nach Italien geflohen. In den fünf Jahren, die sie die Villa bewohnte und nun in „Nuova Villa d'Este“ umbenannte, erschuf sie grandiose Restrukturierungen, was sie aber dann, als sie 1820 – jetzt rehabilitiert – nach England zurückkehrte, mittellos zurückließ. Sie starb im darauffolgenden Jahr. Später ging die Villa an Baron Ippolito Gaetano Ciani, der sie erneut zu alter Blüte führte und 1856 eine zweite Villa am Nordbereich erbauen ließ, die heute zum Hotelkomplex gehört. Er starb 1868, und die Erben verkauften die Villa schließlich 1873 an eine Gesellschaft, die die Villa zum heutigen Grand Hotel umstrukturierte – und so feiert man heute das 150-jährige Bestehen des Hotels.

Wie zufällig ins Grün gestellt (... „wo hab' ich denn jetzt den Rolls geparkt?“), so begegnen einem beim Weitergehen zwei Exponate aus dem BMW-Museum: ein Rolls-Royce Phantom II Continental Park Ward Touring Saloon von 1933 und ein Rolls-Royce Silver Dawn von 1952, aber schon fesselt das besonders präsentierte nächste Exponat: der Rolls-Royce Boat Tail II – ein neues Meisterstück des sogenannten „Coachbuilding“. Er wurde von einem Patron einer Perlenzucht-Firma in Auftrag gegeben, in Erinnerung an die Vorlieben des Großvaters. Aus der Kollektion an Perlenmuschelschalen hatte der Patron vier Muscheln aus seiner Sammlung an die Herren in Goodwood weitergereicht, und diesen schimmernden Glanz von Perle und Schale sollte nun das Auto haben – dazu passend das speziell ausgewählte Holz auf dem bootsähnlichen Heck, dazu passend das Interieur, dazu passend die Kühlerfigur ... nun ja, eben alles dazu passend, auch der aufklappbare Sonnenschirm, der entfaltet werden kann, wenn sich die beiden Heckdeckel flügelartig öffnen und der darunter erscheinende Inhalt (samt Klapfstühlen) zum Picknick einlädt – Austern vielleicht?



Lago di Como, mit Hotel Villa d'Este im Mittelpunkt



Vorne ein Rolls-Royce Phantom II Continental Park Ward Touring Saloon von 1933, dahinter ein Rolls-Royce Silver Dawn von 1952



Herrliches Armaturenbrett des Rolls-Royce Phantom II Continental Park Ward Touring Saloon von 1933



Stilsicherheit kennt keine Grenzen



Früher nannte man das „Stereofotografie“



Rolls-Royce Boat Tail II



Ob die überhaupt weiß, wie man mit Zwischengas runterschaltet?





Männer ...

Mercedes-Benz  
710 SS (1929)

Wieder ein absolutes Meisterstück an Ingenieurskunst – allein: eine solche Verdeckkonstruktion habe ich noch nicht gesehen ...

Zwei weitere werden insgesamt gebaut werden – nur, falls jemand unter den Lesern gerade Lust und Interesse verspürt ... und ich meine jetzt nicht die Austern ...

### Nun aber zu den Meisterstücken aus über hundert Jahren Automobilgeschichte:

Die Kompressor-Mercedes hatten diesmal ihren großen Auftritt – neben den Ferrari, die das 75-jährige Firmenjubiläum unter anderem auch hier zelebrierten. Mindestens zwei Superlative konnte Mercedes auffahren: ein zum Renn-Sportwagen umgebauter 710 SS von 1929 bollerte herrlich laut und ungestüm aus den Auspuffrohren, und der schon erwähnte 540 K Spezial-Roadster ist wohl eine in ihrer schwungvollen Formgebung ungeschlagene Eleganz an Erscheinung – selbst im Stillstand scheinen sich die Seewinde darum zu streiten, wer als erster über diese hinreißenden Formen streichen darf.

Einen herben Dämpfer bekommt das Auge dann beim Anblick des (perfekt restaurierten, muss man respektvoll zugeben) Mercedes 630 K Coupé de Ville von Saoutchik (1928): wieso ließ ihn die jetzige Besitzerin in der Farbe „Brombeer“ lackieren? Ich gebe zu, es hätte nicht unbedingt das Mausgrau der 770 Pullmann-Limousine von 1939 sein müssen, die etwa 5 Tonnen auf die Waage bringt und daher nur für 70 km/h zugelassen ist: es könnten sonst die Reifen platzen ... wäre doch jammerschade, nach elf Jahren Restaurierungszeit. – Aber „Brombeer“!



Mercedes-Benz 630 K Coupé  
de Ville Saoutchik (1928)



In Papas Ferrari schläft  
sich's gut – auch in un-  
gewöhnlicher Haltung ...

## Es geht kaum schöner – Ferrari 375 America Pinin Farina (1953) in der Parkanlage der Villa







## Ferrari 365 P Berlinetta Speciale Tre Posti Pininfarina (1966)

### Dann gegenüber: Ferrari.

Es wäre unverschämt, spräche man bei den ausgestellten Automobilen von „den üblichen Verdächtigen“: America, Superamerica, Dino, Daytona, GTO, etc. etc. Alles Ikonen der Automobilgeschichte, über die schon viel berichtet wurde.

Sehr ungewöhnlich, weil nur in zwei Exemplaren gebaut, war hingegen der Ferrari 365P Berlinetta Speciale Tre Posti von 1966: der Fahrer sitzt hier in der Mitte, rechts und links (etwas nach hinten versetzt) die beiden Beifahrer. Ein Matra Simca Bagheera (erinnern Sie sich? Das war seinerzeit der mit der damals noch ehrlich vergebenen Silbernen Zitrone des ADAC) oder ein McLaren haben also den „Dreier“ nicht erfunden, keineswegs. Das makellos restaurierte Fahrzeug erhielt deshalb auch die Trofeo Auto & Design.

Und dann wieder extremes Kontrastprogramm auf der Kies-Rotunde: zwei Bugatti, ein Cord, ein Hispano-Suiza – und ein Rolls-Royce 20 H.P. von 1927 (GRJ 1), karosiert von Barker & Co, die auch die auffällige zweite Windschutzscheibe für die Fondpassagiere montierten. Der Nawab von Sachin (nun ja, der könnte vielleicht nicht jedem von uns bekannt sein, er starb 1970) hatte diesen schwarzen Rolls-Royce 1931 vom indischen Importeur übernommen und dann als Reisewagen und für Zeremonien benutzt. Heute tragen die Türen sowie ein roter zentraler Scheinwerfer nach aufwändiger Restaurierung wieder das Wappen des Nawabs, der, so erzählt man, die Spirit of Ecstasy gegen ein aufbäumendes Pferd tauschen ließ, wenn er durchs Land rollte ...



„Ist das jetzt originalgetreu oder nicht?“



Hispano-Suiza J12 (1935)



Rolls-Royce 20 H.P. (1927) – herrlich lackierte Instrumente

So – jetzt ist er aber sauber genug





# Einen schöneren Innenhof kann man sich kaum vorstellen



Prinz Leopold von Bayern gibt sich die Ehre

Der immerwährende Conferencier Simon Kidston



Mit diesem Kennzeichen ist er gleich nochmal so schön

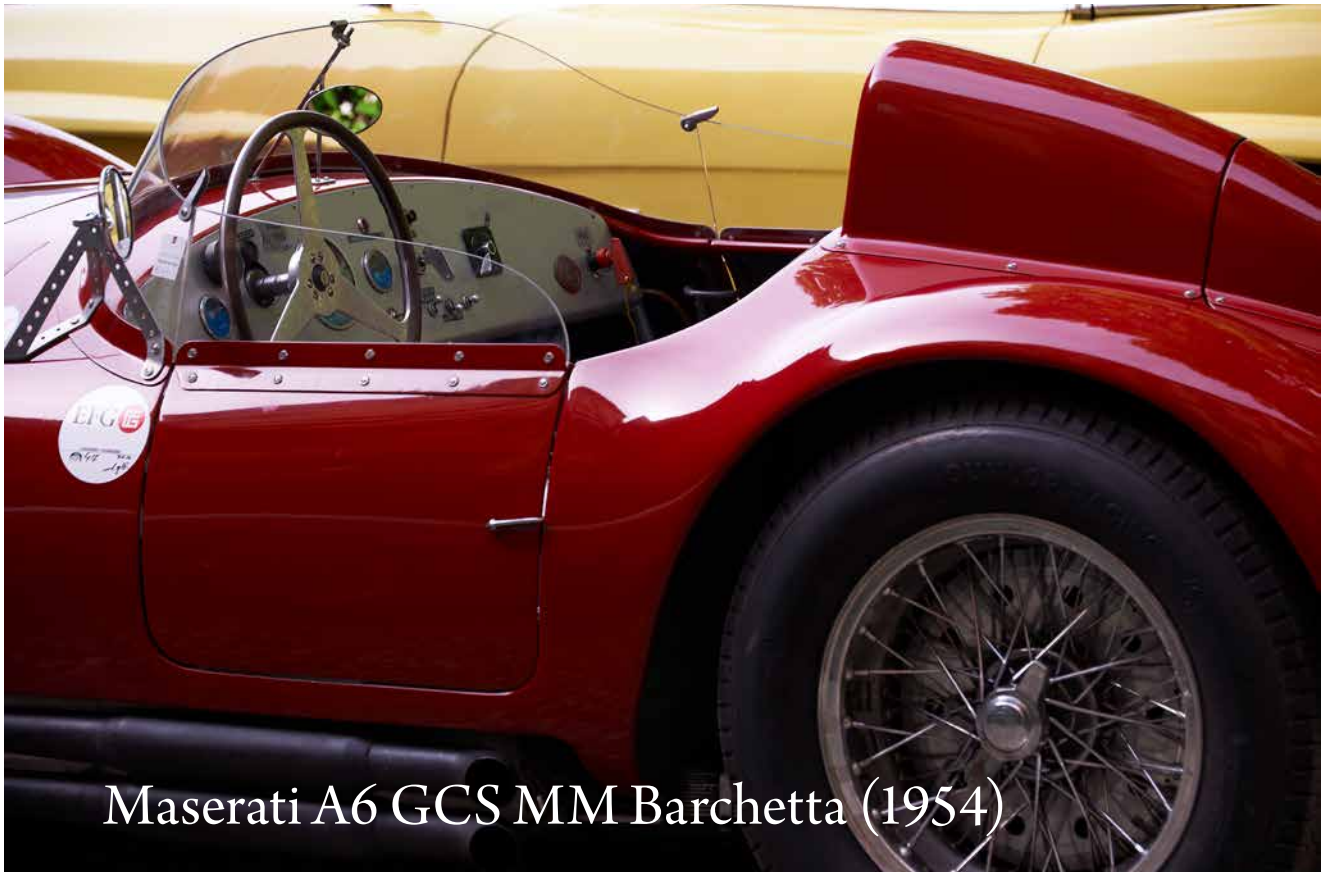
## Weiter!

Ein 300 SL Flügeltürer hat es in dieser illustren Umgebung sehr schwer, noch Blickfang zu sein – weiß man hingegen, dass Carlo Ponti dieses Auto seiner Ehefrau Sophia Loren schenkte und sie damit 1956 sogar die sehr populäre Rallye del Cinema von Rom nach San Remo fuhr, dann nähert man sich der Ikone (und das ist sie zweifelsohne) dennoch gern, immer in der Hoffnung, bei hochgeklappter Tür noch einen Hauch des Parfüms der berühmten Dame zu erschnuppeln oder wenigstens einen Abdruck ihres Schuhabsatzes im Bodenteppich zu erahnen – aber das hat die perfekte Restauration von HK Engineering in Polling wegrestauriert.

## Schade eigentlich.

Einen 300 SL Roadster fand man drei Fahrzeuge weiter – in Urangelb. Originalität hin oder her – vielleicht haben sich der deutsche Eigentümer und die Dame des 630 K Saoutchik zusammengetan und die Ladenhüter in der Farbenabteilung bei Mercedes aufgekauft. Immerhin kam dieser Mercedes auf eigener Achse aus Nürnberg: das gibt dann die Trofeo Automobile Club Como für die weiteste Anreise. (Die Trophäe war übrigens nicht in Urangelb.)





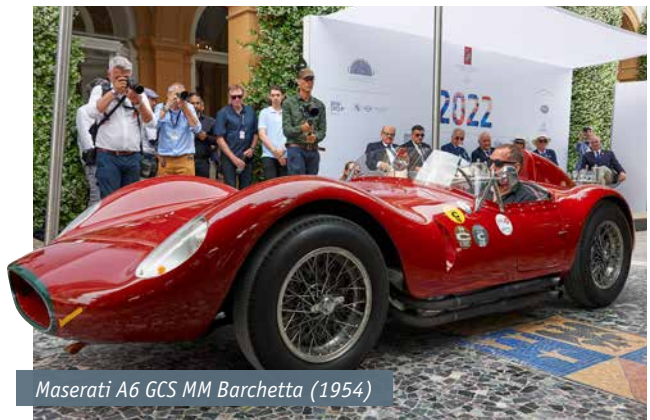
Maserati A6 GCS MM Barchetta (1954)

**Wo darf ich Sie noch hinführen?  
Maserati?**

Vorgeführt wurde ein herrlicher A6 GCS MM von 1954, der dann auch die Trofeo ASI einheimste (für das am besten erhaltene Nachkriegs-Fahrzeug). Der heutige Eigentümer Ulrich Schumacher aus Liechtenstein reiste übrigens 2015 zum Kaufabschluss mit einem Notar in ein sizilianisches Gefängnis.

**Dass Häftlinge in Italien ihre Autos mitbringen dürfen ... sowas.**

Gleich gegenüber dann ein Maserati MC12 von 2004 – wenn einem der A6 doch zu langsam ist: 330 km/h Höchstgeschwindigkeit und in unter 20 Sekunden auf 200 km/h. Fünfzig Jahre Entwicklung liegen hier dazwischen!



Maserati A6 GCS MM Barchetta (1954)



Maserati MC12 (2004)



*Wurde jetzt zuerst der Hosenanzug gekauft – oder der Sitz bezogen?*

*Blaue Jacketts sind schon sehr langweilig*





## Für James Bond viel zu schade. Aston Martin DB4 GT Touring (1960)



Was wären lange Haare ohne eine Brise Wind?



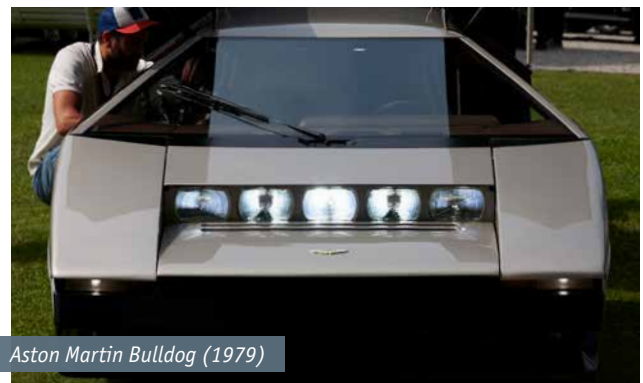
Alfa Romeo 6C 2500 SS – das Modell heißt seit 1949 „Villa d’Este“ (1950)



Lancia Aurelia B52 B Junior (1952) mit Dame (jünger)



Der Lamborghini Miura P400SV des Schahs von Persien



Aston Martin Bulldog (1979)

Dazwischen malerisch eingestreut: Aston Martin DB4 GT (1960), Cadillac Sixty-Two Sedan (1959), Alfa Romeo 6C 2500 SS „Villa d’Este“ (1950), Lancia Aurelia B52 B Junior (1952), Bristol 404 (1953), Lamborghini Countach LP5000 S (1987), Lamborghini Miura P400SV (1972, Ersteigentümer Schah Reza Pahlavi), Porsche 959 Sport (1989, Laufleistung bisher 885 km) ... und, und, und.

Zwei Fahrzeuge hatten es mir aber besonders ange-tan – und beide gewannen später die Hauptpreise (= ich bewerbe mich jetzt bei der Jury).

Der Aston Martin Bulldog von 1979: den hat man nur noch sehr vage im Gedächtnis. Ein Einzelstück von Aston Martin, das die 200-Meilen-Marke durchbrechen sollte. Es waren nur 307 statt der angepeilten 320 km/h, die er schaffte, und 1981 musste Aston Martin das Auto verkaufen – Geldnot. Es verschwand, tauchte wieder auf und wurde 2017 vom jetzigen



Eigentümer Philip Sarofin aus den USA komplett restauriert und in den Urzustand von 1979 versetzt. Dieses Jahr noch möchte er die 200-Meilen-Marke endlich brechen. Wenn Sarofin dann auf seiner Rekordfahrt noch den herrlichen Mechanismus betätigt, der die riesigen Flügeltüren hebt, dann werden sie wohl für immer davonfliegen, der Philip und sein Bulldog. Und zurückbleiben wird nur der riesige Pokal der Coppa d'Oro Villa d'Este – der vom Publikumsreferendum verliehene Erste Preis.



Aston Martin Bulldog (1979)

### Der fliegt sehr schlecht, das sieht man.

Das zweite Fahrzeug: ein Bugatti 57 S von 1937, eingekleidet von der französischen Karosserieschmiede Vanvooren aus der Nähe von Paris. Mehr Understatement geht kaum: keine Schnörkel, keine Zierleisten, keine überflüssigen Blechfalze – und dann auch noch in diesem herrlichen Hellgrau und in Schwarz lackiert. Öffnete man die Tür, empfing einen ein in herrlichstes Wurzelholz gekleidetes Interieur, und die Instrumentierung ließ den Wunsch nach einer teuren Armbanduhr schlagartig vergessen: schöner geht es nicht. Ironie des Schicksals: Eigentümer Andrew Pisker aus Monaco gewann mit diesem Kleinod (gibt es eigentlich den Ausdruck: Großod?) die Trofeo BMW Group „Best of Show“, und die feine Morgengabe dazu war ein Einzelstück von A. Lange & Söhne, bei dem es sich Wilhelm Schmid, der CEO der Uhrenmanufaktur, nicht nehmen ließ, es persönlich zu überreichen. Allein die Gravur des doppelten Glasbodens mit dem Concorso d'Eleganza-Emblem hatte neun Tage gedauert ...

Der herrliche Bugatti 57 S beim Einparken – da wusste Andrew Pisker noch nicht, dass er der spätere Gewinner sein würde



Der Pullmann wird bewundert



Bugatti 57 S Vanvooren (1937)



„Best of Show“ Bugatti 57 S Vanvooren (1937)





Juroren Adolfo Orsi und Lorenzo Ramaciotti



Die dreizehnköpfige Jury

### Nicht zu vergessen das „Wunder Bugatti“:

Einer der bereits zehn Vorbesitzer, ein Vize-Präsident von General Motors, hatte den Bugatti-Reihenachtzylinder gegen einen Buick-V8 getauscht – zu Testzwecken. Heute nennt man das Sakrileg, mit Todesstrafe, mindestens, als Folge. Nach vier Jahrzehnten tauchte der Originalmotor im Internet auf – und das grenzt tatsächlich an ein Wunder.

Bei der Vergabe der Preise lag die Jury diesmal wohl richtig, immerhin setzt sie sich inzwischen aus 13 (!) Persönlichkeiten zusammen, darunter dem Vorsitzenden Lorenzo Ramaciotti (ehemals Chef von Pininfarina), Ian Cameron (Design-Direktor von Rolls-Royce von 1999 bis 2012), Adolfo Orsi (früherer Besitzer von Maserati), und Shiro Nakamura, der

17 Jahre lang Designchef von Nissan war – um nur einige zu nennen. Wunderbarerweise sind auch drei Damen mit von der Partie: Sandra Button (Jury Pebble Beach), die Ingenieurin Laura Kukuk und Quirina Louwman (sie fährt mit bei den Le Mans Classic und im Goodwood Revival).

### Doch halt: ein Fahrzeug muss noch besonders hervorgehoben werden: der Bugatti Type 59 Sports von 1934.

Dieser letzte Grand-Prix-Rennwagen, den das elsässische Unternehmen fertigte, hatte es gegen die deutsche Rennwagen-Konkurrenz bereits sehr schwer. Er konnte 1935 in Spa noch einen Sieg einfahren, wurde aber dann 1938 vom belgischen König Leopold III gekauft, und nach nur vier weiteren Eigentümern befindet er sich heute in der Sammlung des Schweizer Fritz Burkard. Er ist komplett unrestauriert, und hier kann man all den Bremsstaub, das verbrannte Öl, das klebende Schmierfett riechen, die Hitze des Blechs erspüren, die den Lack auch hat abblättern lassen: Spuren, die 88 Jahre auf diesem wilden, ungestümen Rennwagen hinterlassen haben – alles im wahrsten Sinne des Wortes ehrlich „erfahren“!

Das müssen damals Kerle gewesen sein, die solch eine widerborstige Bestie gezähmt haben! Da verzichte ich jetzt doch auf den Duft von Damenparfüm.



## Bugatti Type 59 Sports (1934)



# BMW M1 PROCAR (1979), dahinter BMW M1 (1981)



Das Ergebnis scheint nicht zufriedenstellend zu sein ...



## Genug Enthusiasmus?

Zwischendurch tut es vielleicht gut, sich etwas „abzukühlen“: BMW stellte den neuen BMW i7 vor, die erste voll-elektrische große 7er-Limousine.

Die Zahlen beeindrucken: 400 KW (544 PS), in 4,7 Sekunden auf Hundert, und eine Reichweite von 625 km. Aber diese Frontpartie ...

Als der vormals so hochgelobte Chris Bangle seinerzeit das Unternehmen verließ, atmeten viele andere und ich erleichtert auf – heute sieht man kaum noch diesen hässlichen 7er mit der Entenbürzel-Heckklappe, die – weil so gar nicht passend – von einem anderen Fahrzeug draufgedengelt schien.

Aber was Adrian van Hooydonk jetzt mit dieser brutalen Front des i7 verbrauchen hat ... sind diese großen Limousinen jetzt wirklich alle nur noch für den chinesischen und asiatischen Markt gedacht: Protz und Drohgesicht? Da hilft es auch nicht, dass diese Monster-Niere eine umlaufende Beleuchtung hat.

## Bleiben wir lieber beim Enthusiasmus:

BMW feierte „50 Years of Mean Machinery“, und so fanden sich auf dem Gelände viele Vertreter dieser BMW-Serienfahrzeuge mit dem „schnellsten Buchstaben der Welt“ auf dem Kofferraumdeckel, der viel, viel mehr Leistung als das Pendant ohne M versprach.

Nach wie vor eine Ikone, weil zeitlos schön, schnörkellos: der BMW M1 von 1978, hier in Form eines

Exemplars von 1981, welches über drei Jahrzehnte vergessen in einem sizilianischen (schon wieder!) Depot völlig verdreckt gelagert hatte – mit nur 7329 Kilometern auf dem Zähler. Und wer es etwas lauter haben wollte, für den röhrt der M1 der PROCAR-Serie aus dicken Rohren, mochte es auch direkt im Spalier zwischen den fein gedeckten Tischen und edel gepolsterten Stühlen auf der Terrasse der Villa sein – man war ja schließlich nicht zum Tee hier!

## Sondern zum Schauen:

Wieder gab es Reizvolles an Weiblichkeit zu betrachten, Attraktives an Männlichkeit – und Lustiges, wenn das Outfit danebengegangen war. Aber dann kurz zur Seite geblickt, beispielsweise auf den Bremsfallschirm des Rekord-Citroën SM von 1971 (321,9 km/h schnell) oder auf diesen herrlichen



Citroën SM (1971)



Exklusiv  
für RREC  
Mitglieder  
(D)



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

# BELMOT®

Die Allgefahren-Versicherung für Oldtimer.

- Schutz auch bei Motor-, Getriebe- und Bruchschäden
- Versicherung zum Wiederbeschaffungswert möglich
- 20 % Vorsorgeversicherung bei Wertsteigerung
- 10 % Nachlass auf die All-Risk-Prämie für RREC Mitglieder (D)

(Rabatt nur gültig bei Vorlage der Mitgliedsbescheinigung in der deutschen Sektion des RREC)

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



**Mannheimer Versicherung AG**  
**Generalagentur Rainer Klamser**  
Frontalstraße 31 · 75392 Deckenpfronn  
Tel. 07056.3308 · Mobil 0170.2761868  
[rainer.klamser@t-online.de](mailto:rainer.klamser@t-online.de)  
[www.klamser.mannheimer.de](http://www.klamser.mannheimer.de)





kleinen BMW 700 RS von 1961, der mit seinem 2-Zylinder-Boxermotor mit 697 ccm und 70 PS so rührte wie die Großen – schon war wieder alles paradiesisch. Wie im schönen Regensburg – das muss jetzt die größte Verkehrsdichte an angemeldeten Rolls-Royces haben: alle BMW-Firmenwagen waren mit Regensburger Kennzeichen versehen, die dann mit „R-RR ...“ begannen. Nette Idee. Wie damals die Augsburgers bei der Audi TT-Premiere: alle Audi TT hatten „A-TT ...“ als Kennzeichen ...

Und schließlich ist man am Ende – am Ende des Concorso, am Ende seiner Kraft, am Ende seiner Aufnahme-fähigkeit.

Ermattet sinkt man, etwas abseits, auf eine Bank unter den Pylon mit dem Motto „Win on Sunday, sell on Monday“ und blickt auf ein Kunstwerk, einen hellgrün-metallicfarbenen Aston Martin DB4 GT von 1960: keine Kotflügelverbreiterungen, kein Spoiler, keine breiten Reifen, kein ABS, ESP, kein Abstandswarner, Anschnall-Warnton, keine Selbstfahr-Vorbereitung – einfach ein Auto, das einem nichts vorschreibt. Genial.

Dann lässt man den Blick über den glitzernden Lago di Como mit all seinen herrlichen Riva-Booten und dieses paradiesisch schöne Park-Ensemble der Villa d'Este schweifen, das einem wie von einer anderen Welt erscheint – und plötzlich schießt es einem durch den Kopf:

**So ein Glück, hier sein zu dürfen!**

(Und n i e m a l s würde ich diesen DB4 James Bond leihen. Ah nein, geht ja gar nicht mehr.)

*Text und Fotos: Christoph Vohler*



*BMW 700 RS Roadster (1961)*



*Wenn Motorboot, dann in diesen Gefilden auf jeden Fall Riva*



*Der Maserati und die Dame dürften gleich alt sein*




*Zu einem Mercedes-Benz 500 K von 1935 beugt man sich doch gern herab*



So etwas nennt sich üblicherweise Eldorado ...





Schlosshotel in Kronberg

Einerseits ...

# (Fast) alle Jahre wieder ...

Endlich wieder Kronberg! Nach 2 Jahren Unterbrechung aufgrund allseits sattsam bekannter Vorkommnisse konnte unser Gebietsleiter Thomas Parpart am 29. Mai endlich wieder das traditionsreichste Clubtreffen der deutschen Sektion in der Victoria-Lounge des Schlosshotels in Kronberg am Taunus unweit von Frankfurt organisieren. Und der Zuspruch war wie in der Vergangenheit so, dass der vom Golfplatz eingeschlossene VIP-Parkplatz des Schlosshotels bis auf den letzten Platz belegt war. Die Erbauerin, Kaiserinwitwe Victoria, die älteste Tochter der gleichnamigen britischen Königin, hätte ihre helle Freude gehabt, waren es doch 17 der englischsten aller englischen Autos, die dort standen. Neben den üblichen Verdächtigen aus der Region waren auch zwei Neumitglieder mit ihren Bentley angereist, Klaus Wissler aus der Heidelberger Gegend mit seinem Bentley R-Type, und Thomas Hostert aus Düsseldorf mit einem silbernen Arnage.





*Ladies and Gentlemen, please start your smiles.*



... Andererseits



Wetterglück stand auch auf dem Programm dieses gelungenen Nachmittags auf der großen Terrasse des ehemaligen Schlosses Friedrichshof, so benannt nach dem an den Folgen starken Rauchens verstorbenen Mann der Erbauerin. Einige von uns sahen sich sicher zum ersten Mal seit Beginn der Pandemie wieder, so herrschte an Gesprächsthemen kein Mangel, wobei Benzinthemen oft nicht im Vordergrund standen. Die weiteste Anreise mit gut 400 km hatte unser Clubpräsident Klaus Konopizky, die kürzeste wohl Christiane und Ingo Winterstein aus dem nur wenige km entfernten Königstein, die wieder mit ihrem wunderbaren, von Gurney Nutting eingekleideten Rolls-Royce 25/30 Sedan Coupé

„angereist“ waren. Farbtupfer des Tages war „Jojo“ – Mang-Heideckes vielen schon bekannter Silver Spirit I in Magenta, neu im Club der Bentley Brooklands von Klaus Natalis aus Frankfurt, schon lange RREC-Mitglied. Tradition hat es, dass die meisten Clubmitglieder schon teilweise deutlich vor der Zeit eingetroffen waren – der Platz ist begrenzt!

Die von einem rotweissen Zelt Dach beschirmte Lounge mit ihrem großzügigen Mobiliar lädt zum Plauschen (und zu langem Sitzenbleiben) geradezu ein, eine im wahrsten Sinne herrliche, herrschaftliche Einrichtung, die dem Hotel alle Ehre macht. Genau das richtige Auditorium auch für die Begrüßungsrede unseres Präsidenten.



„Unsere“ Victoria-Lounge im Hintergrund. Ansonsten blieb die Terrasse ungenutzt.



Neumitglied Klaus Wissler neben seinem R-Type im Fachgespräch mit Schwestermodellbesitzer Dr. Joachim Becker.

Hier fühlen sich unsere Autos am wohlsten.







Klaus Konopitzky bei seiner präsidentialen Ansprache.



Vorn verdeckt Ingo Winterstein, Manuela und Joachim Becker, Ralph Hummel, Christiane Winterstein und Helmut Eichhorn.



Volles Haus in der Victoria-Lounge.



Blick auf ein Schwergewicht aus der Augenhöhe eines Elefanten: Der 71er Silver Shadow des Autors.



R-Type zur Besichtigung freigegeben. Im Vordergrund der dunkelblaue 2006er Goodwood-Phantom von Frank Eisenmann.



Farbtupfer in gedeckter Umgebung: „Jojo“ – Mang-Heideckes Silver Spirit in Telekom-Magenta.



Freut sich: Clubmitglied in spe Stefan Reissig neben den Eisenmanns.





Der inoffizielle Schönheitspreis geht wieder an die Wintersteins aus dem nahen Königstein mit ihrem wundervollen 25/30 Gurney Nutting Owen Sedan Coupé.



Alarm! Dieter Philippi und Harald Burgard müssen schnellst wieder zurück ins Saarland! Im Hintergrund Neumitglied Thomas Hostert mit Rainer Goldhahn.



Wir sind dann mal weg: für die Eisenmanns geht es zurück ins heimische Bergische Land.



Weisses „Wölkchen“: Philip Hoffmanns S-Type in Splendid Isolation. Der Ex-Kaiserin Victoria hätte er sicher gereicht!



Und plötzlich waren es nur noch drei.



Eine Liste der anwesenden Fahrzeuge in chronologischer Reihenfolge. Ich entschuldige mich für die Nichterwähnung der Beifahrerinnen und Beifahrer:

Rolls-Royce 25/30 (Winterstein)  
Bentley R-Type (Wissler)  
Rolls-Royce Silver Dawn (Becker)  
Bentley S-Type (Hoffmann)  
Rolls-Royce Silver Shadow (Andrup)  
Rolls-Royce Corniche (Steimer)  
Rolls-Royce Silver Spirit (Mang-Heidecke)  
Rolls-Royce Corniche III (Hummel)  
Bentley Brooklands (Natalis)  
Rolls-Royce Silver Dawn (Philippi)  
Rolls-Royce Silver Seraph (Perz)  
Bentley Arnage (Hostert)  
Bentley Arnage (Goldhahn)  
Bentley Arnage (Konopizky)  
Rolls-Royce Phantom VII (Eisenmann)  
Bentley Continental GT II (Eichhorn)  
Bentley Mulsanne (Ebinger)

*Text und Fotos: Norbert Andrup*



See you next year!





Rolls-Royce  
Enthusiasts' Club  
German Section  
WWW.RRRC.COM

DUU 918

# LineUp!



Garagentreffen Melle 2022

# Maskenball adé

Es wurde auch Zeit. Eine gefühlte Ewigkeit keine Treffen, kein Benzin in der Luft, keine Gespräche über die letzte Tour und der Wagen langweilte sich schon in der Garage. Es wurde wirklich Zeit.

**A**lle Jahre wieder, bis auf ein paar Ausnahmen, steigen wir voller Vorfreude in unsere Autos, Navis werden mit Daten gefüttert, weil Melle nunmal nicht auf jedem Hinweisschild steht, und reisen in Richtung Teuteburger Wald, Osnabrück lesen wir oder Bielefeld. Irgendwie dazwischen, dann die Buchstabenkombination „Melle“. Dann noch ein paar Momente später. Wiesen, leichte Hügel, grünes Land und ein Hof, umzingelt von Weiden. Ein paar Rindviecher wundern sich über derart viel altes, edles und kunstvoll bearbeitetes Blech plus Menschen darin. Eine fette Gewitterfront soll laut Wetterbericht später den Partycrasher geben. So what.

Aus einer Weide wird ein Parkplatz, nach und nach trudeln sie ein. Die Bandbreite an Modellen, Baujahren und Epochen ist beeindruckend. Gute 100 Jahre stehen bald da, ein Klassentreffen sieht anders aus. Eine Zeitreise auf vier Rädern passt schon besser. Wagen parken, aussteigen, den Blick laufen lassen. Was da alles steht. In den Innenhof laufen, den Weg zum Frühstück finden. Der Nase nach, Musik ist zu hören. Gesprächsfetzen dringen nach Aussen, wie der Duft des Bäckers morgens um vier. Es geht nie nur um Autos oder den Club. Freunde treffen sich.



Gleich sind wir angekommen







*Seltener Anblick – zwei Camargue zusammen, vorne von Jens Meggeneder, hinten von Uli Schwaderlap*

Zwei Camargue stehen da. Exoten im besonderen Kleid. Lang, eher italienisch. Pininfarina als Designer britischer Haute Couture. Man kann nicht anders, Fragen stellen. Zwei Besitzer antworten. Wieso gerade dieser Rolls-Royce. Die Ästhetik halt. Die Ausstrahlung. Selten, anders, diesen deutlichen Hauch von Coolness versprühend. Sonnenbrillen-Aura.

Ein paar Meter weiter. Eine Gruppe Clouds und ein T. Einträchtig, die Lackierungen so unterschiedlich und damit die Strahlkraft in alle Richtungen wirkend. Zurück in der gemütlichen „Kantine“. Das Buffet ruft. Ein junger Mann rückt sein Mikro zurecht, nimmt die Gitarre zur Hand und singt britische Kultur in den Raum. Hinsetzen, miteinander sprechen ist so normal wie atmen. In einer Sekunde von wildfremd zu sympathisch.



*Chris Blevins untermalte das Treffen mit britischem Rock, Blues und Country*



*Viele Gespräche und freudiges Wiedersehen nach langer Abstinenz*



## Wieder volles Haus bei Zogbaums



Einer parkt verkehrt  
in der Gäste-Reihe ...



Wieder raus, das Phantom der Garage taucht auf, eindrucksvoller ist kaum möglich. Details werden sichtbar, der jugendliche Passagier spielt Chauffeur und träumt vielleicht von Abenteuern. Die Kamera sucht und findet immer wieder neue Objekte. Einmal hinten sitzen, jedes Fach öffnen, hineinschauen, die Hände laufen über Holz, Stoffe und Leder. Als Autos von Kunstwerken nicht zu unterscheiden waren. Das Phantom verschwindet in seiner Garage und Shadows werfen Schatten, strecken die stolzen Nasen in den Melle-Wind. Irgendwo werden sechs oder acht Zylinder zum Leben erweckt, ein leises Surren ist zu hören, schöner als jeder E-Motor, weil die Vibrationen des Wagens ansteckend sind. Im positivsten Sinne.

Mitten im Innenhof eine Gruppe, zusammengewürfelt. In Konversation vertieft. Echte Benzingespräche über Oktan und Kurbelwellen. Dazwischen Menschen.



Früh übt sich ...







Start zur Ausfahrt bei blauem Himmel



Wer kennt es nicht – bei Zogbaums verschafft man sich Gehör mit der Glocke



Sammeln auf dem Parkplatz zum kurzen Spaziergang zu den Saurierspuren



### Saurierfahrten Bad Essen/Barkhausen

Hier sehen Sie rot!

**Ihre Pauschalreise zur tropischen Insel in Äquatordähe**  
Die Tonsteine liegen zwar links neben der Schichtfläche mit den Saurierfahrten, da die Schichten aber weit entfernt, liegen die Tonsteine tatsächlich unterhalb der Saurierfahrten. Sie müssen somit vorher abgeleitet worden sein und sind etwas älter als die Fährtenerschicht. Zu Saurierzeiten war es hier daher flach und das Wiehengebirge noch nicht existent.

Sie hätten somit gar nicht bergauf laufen müssen! Sandsteine wären hier in einem sehr schönen warmen Meer geschwemmt, mit Blick auf eine große Insel, auf der die Saurier lebten. Die Insel wäre bewaldet gewesen mit Eichen, Buchen, Nadelbäumen und Schachtelgäwächsen. Und das auch noch nahe der Äquator – also eigentlich der perfekte Urlaubsort!

**Aber woher wissen wir das?**  
Wir finden nicht nur hier im Wiehengebirge Sedimente aus der Jurastadt, sondern auch an vielen anderen Orten auf der Welt. Auch dort finden wir Fossilien der Dinosaurier und der damaligen Pflanzenwelt. Geowissenschaftler untersuchen diese Gesteine und finden heraus, in welchem Lebensraum sie abgelegt wurden und wo die Klimate in jener Zeit lagen. So konnten geographische Karten entwickelt werden, die zeigen, wie sich die Landmassen und Meere vor 133 Millionen Jahren verhielten.

Wohin kommt die Rotfärbung?  
Wenn die oberen Bodenschichten einer Landschaft über lange Zeiträume hinweg einem feuchtheißen Klima ausgesetzt sind, fangen sie an zu "rotten" an. Der Sauerstoff in der Luft verbindet sich unter tropischen Bedingungen mit Eisenbestandteilen in den Böden. Diese Korrosion der Böden können wir heute aus allen Tropenregionen sehen.

Daher muss es vor rund 133 Millionen Jahren auch im Wiehengebirge ein tropisches Land mit warmem Klima gewesen sein. Die roten Böden wurden damals durch Flüsse und Winde abgetragen. In dieser Stelle im Klimatestern sind sie heute abgetragen.



Ausfahrt zu den Saurierspuren nach Barkhausen



Gäste-Ecke



Durch Seitenscheiben schauend, Türen öffnen, hinsetzen. Erzählen über Pläne und diese vermaledeite Pandemie. Als hätte man die Welt in ein Gefängnis gesperrt. Und heute durchatmen, bewegen.

Eine Ausfahrt findet statt, eine längere Runde um den Block. Ein Wagen nach dem anderen verläßt die Weide. Ohne Glocken um den Hals, dafür mit der Dame auf dem Tempel oder dem geflügelten B.

Familie Zogbaum ist allgegenwärtig und doch meist beschäftigt. Von einer Gruppe zur nächsten, Gastgeber. Sich fremd fühlen? Keine Chance. Ohne Bentley- oder Rolls-Royce-Schlüssel im Jacket, kein Problem. Die Garagen-Party-Stimmung, das Miteinander, die Leichtigkeit sind allgegenwärtig.

Irgendwann, nach Käsekuchen, Kaffee und noch mehr Plaudereien, Aufbruch, Abschied. Die Garagen sagen Tschüss. Und der erste Handgriff ist obligatorisch: der Kalender wird um einen Termin im Jahr 2023 bereichert.

**Liebe Familie Zogbaum,  
vielen Dank für diesen Ausflug in die Welt  
der freundlichsten Garagen.**

*Text: Ralf Bernert*

*Fotos: Jens Meggeneder, Uli Schwaderlap und Ralf Bernert*



*Frische Pfingstrosen sowie Wein  
vom Weingut Christ in Flonheim  
gehören traditionell zum Garagen-  
treffen bei Zogbaums in Melle*



*Ankunft nach der Ausfahrt –  
nun bei deutlich bedecktem  
Himmel und ersten Regentropfen*



Donnerstag, 16. Juni 2022

# Auf dem Grünen Hügel von Maxlrain



*Nach und nach hatten sich 24 RRs & Bs auf unserer Fläche auf dem Grünen Hügel von Maxlrain versammelt.*



*Während sich ein harter Kern überwiegend bei unseren Pavillons aufhielt, schwärmten andere aus, um auch mal was Anderes zu sehen. Laut Presseberichten waren an diesem Tag rund 6.000 Oldtimer auf der großen Schlosswiese von Maxlrain versammelt.*



Na endlich! Nach zwei Jahren Corona-Zwangspause konnten das Oldie-Feeling in Maxlrain auf der großen Wiese vor dem Schloss und die parallel dazu laufende Auflage der ADAC Bavaria Historic wieder stattfinden. Bei dieser mittlerweile 33. Auflage der Veranstaltungen waren auch wir vom RREC – nun auch schon zum 6. Mal – mit dabei!



*Hans-Georg Schneider bewundert einen Hanomag „Kommissbrot“. Mit seinen 2,78 m Gesamtlänge passt er gut in die heutige Szene der Kompaktwagen. Seit Mitte der Zwanzigerjahre – also seit fast einem Jahrhundert – gehört dieses gepflegte Exemplar der Familie von Konrad Kleinmaier in Ostermünchen.*





Von dem Grünen Hügel aus gesehen hatte man einen gewissen Überblick das wahre Ausmaß des diesjährigen Oldie-Feelings, das nach zwei Jahren Coronapause besonders viele Liebhaber angezogen hat, wäre nur mittels einer Luftaufnahme erfassbar gewesen.

An dem katholischen Fronleichnam-Feiertag pilgern Tausende von Oldtimer- und sonstige Autobegeisterte regelmäßig nach Maxlrain. Wir waren auch wieder mit von der Partie. Das nun schon eine kleine Tradition. In den ersten Jahren – ab 2016 – habe ich beim ADAC angefragt, ob wir eine Fläche für unseren Club bekommen können. Mittlerweile meldet sich der ADAC im ersten Quartal des Jahres und fragt – Originalton: „Ihr seid doch auch wieder mit dabei?“

Auch traditionell ist beim Oldie-Feeling der sogenannte Themenpark. In diesem Bereich haben die Markenclubs und Vereine ihre reservierten Flächen: Audi Quattro Club, NSU Club, US-Cars, Trabbi-Club, Triumph-Register, Oldtimer Club Bad Aibling ... und unser RREC mit rund 1.200 m<sup>2</sup> Standfläche. Alljährlich gibt es auch ein Sonderthema und das hat sich 2022 der TV-Kultsendung „Irgendwie und Sowieso“ gewidmet. Nahezu die gesamte Riege deren ur-

bayerischer Schauspieler, wie z. B. Michaela May, Ottfried Fischer ..., war auf der großen Show-Bühne mit dabei. Das Besondere war jedoch, dass der in dieser Sendereihe auffällige Fuhrpark – von Ottfried Fischers (im Film: Sir Quickly) NSU-Quickly bis hin zum originalen Buick Riviera – angereist war.

Nach und nach trafen bei uns 24 RRs & Bs auf dem Grünen Hügel ein. Es gab auch wieder unsere Hundetankstelle sowie als Giveaway Bier und Krügerl der Privatbrauerei Maxlrain. Von sengender Sonne über vorgewittrige Schwüle bis zu einem mittleren Sturm war Einiges geboten. Als sich der Himmel im Westen verdunkelte liefen breitschultrige Security-Mitarbeiter wegen einer akuten Sturmwarnung von Stand zu Stand. Sie forderten auf, die Sonnenschirme zu schließen und auf den Boden zu legen. Auch unsere Zelt-Pavillons sollten wir abbauen. Nachdem die Security sich jedoch von deren Aufstellung – parallel zur Haupt-Windrichtung – und unseren





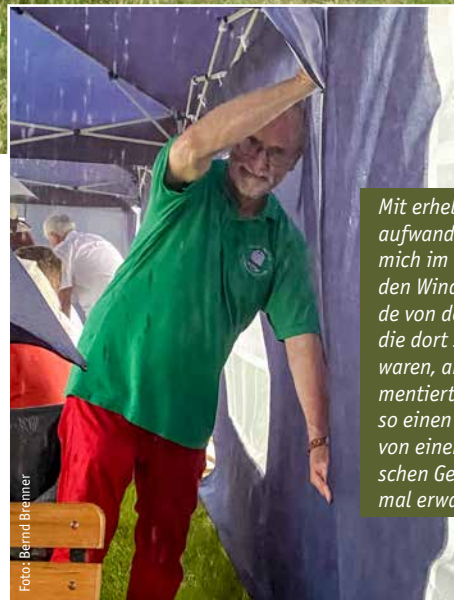
*Dank der Größe des Biergartenschirms konnte Familie Kunze den Kofferraum ganz entspannt und ohne Überflutungsgefahr öffnen.*

vorsorglichen Bodenverankerungen persönlich überzeugt hatte, durften sie stehen bleiben. Gleichzeitig starteten schlagartig bei uns und bei den anderen Teilnehmern des Themenparks zahlreiche Fahrzeuge. Der Audi-Quattro Club war fast vollständig verschwunden. Bei einem anderen Club hat sich das Zelt zerlegt und mit dem Wind verflüchtigt und die große Bühnen-Show wurde während des Sturms unterbrochen.

Doch der RREC hat Wind und Wetter getrotzt und ich hatte mich in unserem Pavillon – sehr zum Amusement derer, die darunter ausgeharrt haben – rund 30 Minuten lang gegen die Aluminiumstangen gestemmt. Tropfnass war ich – aber der Pavillon blieb stehen und unser harter Kern blieb sitzen. Dann kam die Sonne zurück! Pavillontextilien, Tischdecken, RREC-Flaggen ... trockneten wieder und konnten am späten Nachmittag sicher verpackt werden.

Super! Alle Mitglieder packten mit an und so kamen wir – einigermaßen im Zeitplan – im Hotel St. Georg an. Denn für Viele war das Event ja noch nicht beendet, sondern fing eigentlich erst richtig an. Von Freitag, 17. bis Sonntag 19. Juni war die diesjährige Ausfahrt im Bayerischen Voralpenland – die Chiemgautour.

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



*Mit erheblichem Kraftaufwand stemmte ich mich im Pavillon gegen den Winddruck. Das wurde von den Mitgliedern, die dort sitzen geblieben waren, amüsiert kommentiert: „... dass man so einen Körpereinsatz von einem enthusiastischen Gebietsleiter schon mal erwarten kann!“*



*Während im Hintergrund die schwarzen Wolken abzogen, haben wir alles wieder trockengelegt und die Tischdecken zum Trocknen aufgehängt.*



## Ausfahrt im Bayerischen Voralpenland



*Bewusst waren kleine Straßen und Sträßchen ausgewählt worden, um entspannt im Konvoi fahren zu können.*

# Chiemgautour 2022

Nach unserer allerersten Chiemgautour 2018 und dem Chiemgau-Frühjahrstreffen 2019 mit dem Motto „Bayerische Lake & Mountain Tour“ planten wir ein weiteres Event in unserer voralpinen Region für 2020. Dann kam Corona und wir vertagten – erst auf 2021 – und danach auf 2022.

Optimistischerweise veranlassten wir die Redaktion des RREC-Magazins, dass sie der Dezember Ausgabe 2021 das Anmeldeformular für Juni/Chiemgau 2022 beilegte. Der Optimismus wurde bestätigt und mit Anmeldungen für 14 Fahrzeuge belohnt.

Der Kreis derer, die bereits beim Oldie-Feeling in Maxlrain dabei waren hat sich noch ein wenig erweitert und so startete eine fröhliche Runde mit Aperitif nach Wahl in der Bar des Hotels St. Georg in Bad Aibling. Wir hatten die Bar für uns und danach auch ein entspanntes Abendessen vom reichhaltigen Buffet. Denn die Teilnehmer der ADAC Bavaria Historic Rallye, die auch bei uns im Haus einquartiert waren, hatten ihren Begrüßungsabend im Kurhaus Bad Aibling.

248

*Ab den Begrüßungsaperitifs in der Bar des Hotel St. Georg gab es für die Teilnehmer einen einfachen Zahlencode. Der Einfachheit halber wurde Alles auf meine Zimmer Nummer – die 248 – geschrieben und dann mit dem Hotel abgerechnet.*





## Am Freitag und Samstag hatten wir bei herrlichem Sommerwetter abwechslungsreiche Ausfahrten.



Während wir noch gemütlich beim Frühstück saßen, starteten die annähernd 100 Teilnehmer der 33. Bavaria Historic auf ihre Freitagsetappe.

### Freitag 17. Juni

Nach einer knappen halben Stunde Fahrzeit erreichten wir die Firma ÖLCHECK in Brannenburg. Man hatte den Firmenparkplatz für uns reserviert und mit Luftballons geschmückt. Dort fand auch die offizielle Begrüßung statt. Sie ging dann nahtlos dazu über, dass von zwei Fahrzeugen Proben des Motoröls gezogen wurden, um sie anschließend im Labor auf ihre Qualität und eventuell unerwünschte Komponenten zu überprüfen. Danach erfolgten eine Präsentation über die Dienstleistungen des Unternehmens und eine Führung durch die Labore. Gestärkt durch ein Bio-Mittagessen im geschmackvoll eingerichteten Restaurantbereich starteten wir zu unserer nächsten Etappe.

An der Mautstation am Startpunkt der Sudelfeldbergstraße hielt ich mit dem Führungsfahrzeug kurz an und verwies darauf, dass der letzte unseres Konvois bereits das Geld in der Hand hält, um für



**ÖLCHECK**  
easy return-service  
samples with UPS

Unser erstes Etappenziel war die Firma Oelcheck in Brannenburg. Wie vereinbart wurden dann von Mitarbeitern der Firma bei einigen unserer Fahrzeuge Ölproben gezogen, ausgewertet und die Ergebnisse später per E-Mail zugesandt.



Nach einer kompakten PowerPoint Präsentation sowie Kaffee, Softdrinks und Fingerfood wurden wir in zwei Gruppen aufgeteilt, damit bei der Laborführung möglichst viele Informationen vermittelt werden konnten.

alle Teilnehmer zu bezahlen. In der Nähe der Passhöhe gibt es auf dem Parkplatz üblicherweise einen Fotostopp. Dabei konnten wir unsere 14 Fahrzeuge bequem abstellen. Beim Frühjahrstreffen 2019 war das anders. Da mussten 37 Fahrzeuge genau nach Plan und mit geringem Abstand „eingestapelt“ werden, damit alle auf dem Parkplatz untergebracht werden konnten.



Nach 2018 und 2019 hat der Zwischenstopp auf der Passhöhe der Sudelfeldstraße – mit Blick in Richtung Tirol/Kaisergebirge – schon Tradition.





*Vorbei an glücklichen Kühen erreichten wir als nächstes Ziel dann tatsächlich einen Bauernhof.*



*Der zweite von links ist Marinus Spann, der den Hof – zusammen mit seiner Frau Vroni – mit Ackerbau, Jungviehwirtschaft, Obstbaumwiesen und eigenem Wald führt. Er ist überzeugt, dass er später an eine weitere Generation der Familie übergeben werden kann.*



*Seit Generationen liegt auf dem Hof ein Brennrecht. Dort werden die Früchte der eigenen Obstbäume in hochwertige Destillate überführt. Nach ausführlichen Erläuterungen gab's selbstverständlich eine Verkostung und danach Give-aways in Form von „flüssigen“ Birnen.*

Von dort ging es zum Kaffee-Stopp auf der Terrasse der Slyrs-Destillerie und dann über kleine und auch sehr kleine und kurvenreiche Straßen zum Bergbauernhof von Vroni und Marinus Spann. Nach Erläuterungen zu Nachhaltigkeit, Viehzucht, Milchqualität etc. landeten wir in der hofeigenen Schnapsbrennerei. Letzteres natürlich mit Verkostungs- und Einkaufsmöglichkeit sowie einer Flasche Birnenbrand als Club-Giveaway. Weil es so viel zu sehen und zu genießen gab, kamen wir deutlich später als geplant im Quartier an. Deshalb hatte ich von unterwegs aus telefoniert und das Abendessen im Romantikhôtel Lindner in Bad Aibling um mehr als 1 Stunde nach hinten verlegen lassen. In dem für uns reservierten Nebenraum haben wir – durch Isolierglas abgeschirmt – die Livemusik der Oldie-Night auf dem Marktplatz recht gut vertragen.

### **Samstag 18. Juni**

Nach ausgiebigem Frühstück ging´s zur Schokoladenmanufaktur der Confiserie Dengel in Rott am Inn. Genial, was dort aus selbst-importierten Kakaobohnen aus Kolumbien und oberbayerischer Milch so Alles entsteht. Wir wanderten – in weißen Kitteln und mit lebensmittelgerechten Kopfhäuben – von einem Produktionsbereich zum andern und stets gab´s für Jeden eine Praline zum Probieren. Meine Gruppe hatte den Vorzug, dass uns der Firmengründer Uwe Dengel selbst führte. Seine Visionen, gepaart mit Regionalität, Nachhaltigkeit,





Am Samstag ging's über Dorfstraßen und Tordurchfahrten zur Schokoladenmanufaktur Dengel in Rott am Inn.



Hier wurde erläutert, wie Hohlfiguren aus weißer und brauner Schokolade entstehen. Die letzten Details werden von Hand und per Pinsel appliziert. Echt genial!



Nein! Wir wollten auf keine Corona-Intensivstation sondern nur in die Produktion der Manufaktur. Vor der Führung ließ uns Uwe Dengel spüren, dass auch er ein Enthusiasten ist – allerdings für selbstimportierte Kakaobohnen, regionale bayerische Milch und die Kreativität mit der Schokolade in mehr als 1000 verschiedene Formen gebracht wird.

Rohstoffqualität, Kreativität ..., haben in mehr als drei Jahrzehnten ein gesundes Unternehmen mit rund 160 MitarbeiterInnen entstehen lassen.

Von dort ging´s glücklicherweise zum nahe gelegenen Genussladen, ebenfalls eine Unternehmensidee von Uwe Dengel. Salami, Pesto, Oliven ... setzten einen willkommenen Kontrapunkt zu all dem vorher genossenen Süßen.



Im Genussladen kamen die Mägen dank Salami, Peste, Oliven und Co dann wieder ins Gleichgewicht.





*Ohne abzureißen schlängelte sich der Konvoi – vorbei an den Arkaden der Kaufmannshäuser im Stil der Salzstraße – durch das mittelalterliche Zentrum von Wasserburg am Inn.*



*Parkplatz vor einem typischen oberbayerischen Bauernhof. Hier hat die Firma Cargold ihren Hauptsitz und präsentiert ihre Preziosen in der umgebauten Scheune.*



*Von außen ist definitiv nicht zu erahnen, was sich dort auf mehrere Ebenen verteilt. Da sind durchaus auch siebenstelligen Kaufpreise zu finden.*

Quer durch die mittelalterliche Innenstadt von Wasserburg – über die eine Innbrücke rein und über die andere wieder raus – führten uns danach kurvige Alpenvorlandstraßen zur Firma CARGOLD in Beuerberg. In einem umgebauten Bauernhof mit weitläufiger Scheune stehen dort, verteilt auf zwei Ebenen, Dutzende von glänzenden und teilweise extrem hochkarätigen Oldtimern. Da gibt’s auch echte Raritäten mit siebenstelligen Verkaufspreisen. Einige unserer Mitglieder haben ja schon in der Vergangenheit dort eingekauft.

Weiter ging’s auf kleinen Straßen. Und weil ich zu dem Zeitpunkt allein im Fahrzeug war, kein Navi in Betrieb hatte und einen kleinen Abzweig verpasste, landeten wir mit der kompletten Kolonne in einem Bauernhof. Ein Klassiker; Bernd Brenner und erfahrene Mitglieder kommentierten das später schmunzelnd mit: „Sowas g´hört mit dazu: Ab dann hatte ich eine Beifahrerin mit Smartphone-Navigation auf



*Eine Attraktion in der Region ist das Theaterzelt der Familie Ringsgwandl. Ihre in sehr ausgeprägtem Bayerisch vorgetragenen Theaterstücke sind immer ausgebucht.*



dem Beifahrersitz und innerhalb von nur fünf Minuten hatten wir das nächste Ziel, das „Himmegugga“-Theaterzelt der Familie Ringsgwandl, erreicht. Nur im Foyer des Theaterzelts und im Schatten von Sonnenschirmen konnte man die hochintensive UV-Aktivität und die daraus resultierenden Temperaturen aushalten. In dieser Zwischenstopp-/Erfrischungspause haben uns die Theaterchefin – Elfriede Ringsgwandl und der aus Texas stammende Casey Don Yeager – mit launigen Episoden und authentischer Country-Musik zum Schmunzeln bzw. zum rhythmischen Mit wippen gebracht.

Elfriede stellte ihre Tochter Maria als Hauptdarstellerin des Theaterstücks vor, dessen Vorstellung kurz danach starten sollte. Sie fragte, ob diese – in ihr Theaterkostüm gewandet – vor unseren Fahrzeugen fotografiert werden könnte. Da sich der Hauptdarsteller verspätet hatte, schlüpfte kurzerhand Andreas Lingenfelser in ein Outfit aus dem Theaterfundus, damit Maria nicht alleine vor die Kameralinsen musste.

Einige unserer älteren Teilnehmer und auch ein Silver Shadow klinkten sich dort wegen der noch immer hohen Temperaturen aus und fuhren direkt ins Hotel bzw. in die kühle heimische Garage. Währenddessen schaute sich der harte Kern noch den Marktplatz von Neubeuern an, der schon mehrfach mit Preisen gekürt wurde und bei Filmszenen zu Ehren kam, bevor man – wieder mit Blick auf den Wendelstein (1.838 m) – die Rückfahrt zum Hotel antrat. Diesen höchsten Gipfel der Region hatten wir innerhalb der drei Tage nun wirklich aus jeder Richtung gesehen.

## Sonntag 19. Juni

Die Ersten kamen ab 7:30 Uhr zum Frühstück, weil sie bald starten wollten. Angesichts der überaus harmonischen Stimmung in der Gruppe verging die Zeit wie im Fluge und die Verabschiedung streckte sich – noch mehr als sonst üblich. Eigentlich hätte man gleich mit den traditionellen oberbayerischen Weißwürsten weitermachen können. Die gab´s sogar beim Frühstücksbuffet. Doch irgendwann waren auch dessen letzte Reste abgeräumt worden. So kurz vor 12:00 Uhr hatte sich schließlich auch der härteste Kern unserer Runde doch – nach rund 4,5(!) Stunden – für die Heimfahrt (bis über 740 km) aufgelöst.

*Text: Dr. H. Martin Illner*

*Fotos: Dr. H. Martin Illner und Hannelore Grupp*

**Bitte schon mal vormerken: Oldie-Feeling und Chiemgau-Tour 2023 – 8. bis 11. Juni**



*Damit Hauptdarstellerin Maria Ringsgwandl nicht alleine vor unseren Autos posieren musste, wurde für Andreas Lingenfelser kurz entschlossen ein Outfit aus dem Fundus geholt.*



*Die Schlussetappe führte über den historischen Marktplatz und vorbei an der Burg von Neubeuern.*



*In Oberbayern kann man so ein Wochenende beim Frühstück unter Kastanien und neben einem Maibaum ausklingen lassen.*



Vom 29.06. bis 03.07.2022

# 18. International Rolls-Royce and Bentley Meeting

Mit ca. 840 km war der Weg zum 18. Internationalen Rolls-Royce und Bentley Treffen in Velden am Wörthersee für uns aus Berlin doch recht lang, sodass wir entschieden bereits am Dienstag aufzubrechen und uns auf halber Wegstrecke ein Übernachtungsquartier zu suchen. Das fanden wir autobahnnah in Kinding im Altmühltal im Gasthaus Zum Krebs, unweit der von einem Wehrkirchhof umgebenen Kirchenburg.



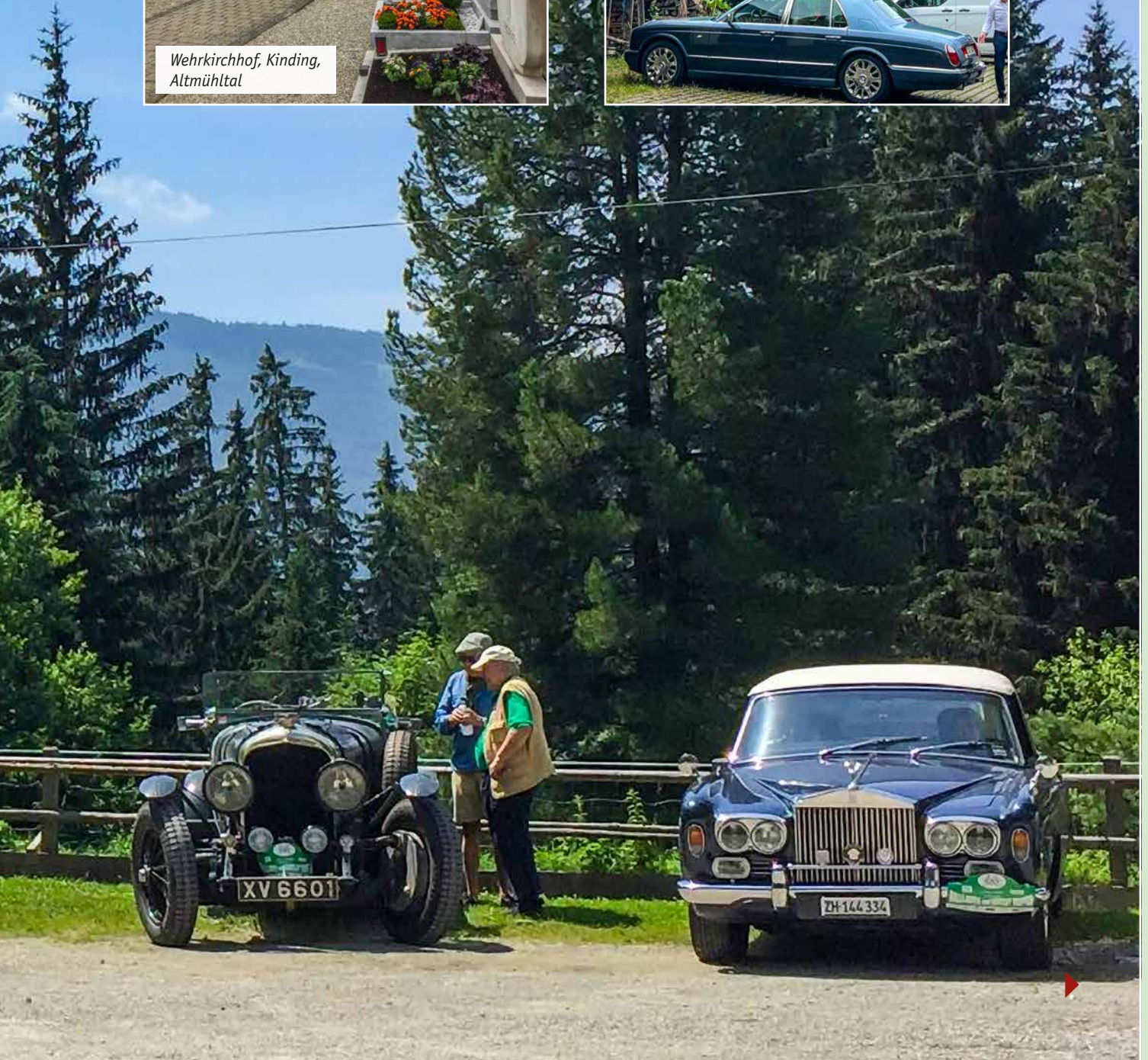




Wehrkirchhof, Kinding,  
Altmühltal



Kirchenburg,  
Kinding,  
Altmühltal





Liegewiese des Seehotels Europa mit herrlichem Blick auf den Wörther See



Hermann Tratnik begrüßt die Teilnehmer auf der Terrasse des Seehotels ...



... beim Eröffnungsempfang



Start zur Ausfahrt über Süd-Kärntner Aussichtsstraße nach Völkermarkt

**E**in kurzer Zwischenstopp musste eingelegt werden bei der Firma Emil Frey Bentley München, weil versehentlich beim Rücksetzen der Serviceanzeige ein Warnsignal aktiviert worden war, das bei Überschreiten von 120 Km/h einen permanenten Piepton abgab. Erfreulicherweise überdeckten die selbst beim Arnage bei höheren Geschwindigkeiten spürbaren Windgeräusche das ständige Piepen.

Bei durchweg hochsommerlichem Wetter gestaltete sich die Fahrt über die Tauernautobahn sehr angenehm, so dass wir gegen 16:00 Uhr im Seehotel Europa eintrafen. Bis zum Begrüßungscocktail auf der Seeterrasse blieb noch hinreichend Zeit, um die wunderbare Kulisse des Wörthersees einzufangen. Gemeldet waren 23 Fahrzeuge, sechs davon mit Teilnehmern (RREC-Mitgliedern) aus Deutschland, 10 aus der Schweiz, 1 aus Liechtenstein und 6 aus dem Gastgeberland Österreich. Hermann Tratnik begrüßte die Teilnehmer des 18. Treffens und führte auch uns Neulinge ein. Das Haus wird inzwischen in 8. Generation von der Familie Wrann geführt.



Pünktlich um 9:30 Uhr rollte am Donnerstag der Konvoi aus dem Wrannpark auf die von der Polizei kurzzeitig gesperrte Durchfahrtsstraße zur ersten Ausfahrt über die Süd-Kärntner Aussichtsstraße durch das Rosental entlang der slowenischen Grenze



Wellersdorf, vor Brücke über Ferlacher Stausee



über Ferlach, Klopeiner See nach Völkermarkt, ca. 90 km, bis hinauf zum Biogena Kolhofgut. Auf der überdachten Terrasse des erst kürzlich eröffneten Hauben-verdächtigen Restaurants „Federleicht“ ließ es sich bei eleganten Speisen ausgiebig verweilen.

Die hohen Temperaturen und der Reiz eines Bades im Wörther See veranlassten einige von uns, die nachmittägliche Runde zu kürzen und der Autobahn den



Vorplatz des restaurierten Kolhofguts



Hermann Tratnik überreicht Gastgeber und Geschäftsführer Florian Klinger das Rallyschild



Logo des Restaurants Federleicht



Dessert

Vorzug zu geben. Vor dem Abendessen traf man sich zum Apero, um die intensiven Eindrücke des ersten Tour-Tages auszutauschen.

Wegen der erheblichen Schäden, die ein wenige Tage zuvor niedergegangenes Unwetter verursacht hatte, musste die für Freitag geplante Tour kurzfristig modifiziert werden. So ging es bis Gmünd auf der Autobahn und dann über Eisentratten, Innerkrams, Schönfeld (1730 m) weiter über die Bundschuhlandesstraße zum Schloss Moosham. Nach der Schlossführung, einschließlich der Folterkammer



Anfahrt auf Schloss Moosham



1928 Bentley 4 1/2 Liter Le Mans Tourer aus Basel



Gruppenfoto im Schlosshof



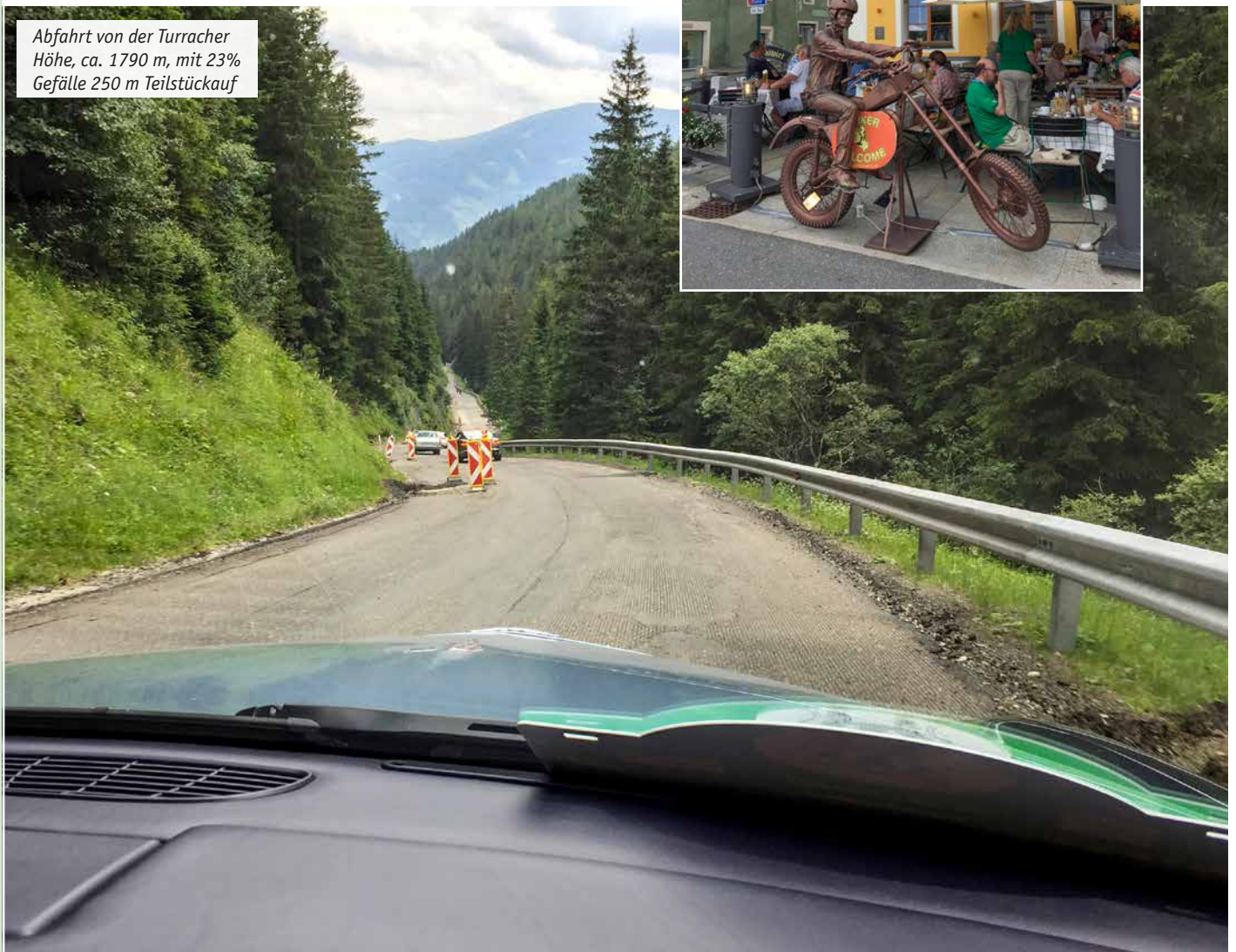


*Blick vom Wehgang in  
einen der Schlosshöfe*

sammelten sich die Fahrzeuge auf dem Marktplatz von Tamsweg, einem beliebten Treffpunkt auch von Bikern, um beim Gambswirt einzukehren. Zurück führte die Route erneut über einen Alpen-Pass, und zwar die Turracher Höhe, ca. 1795 m. Sie bildet die Grenze zwischen den Bundesländern Steiermark und Kärnten. Alle Fahrzeuge haben die kurze Steilstrecke mit 23% Gefälle gut bewältigt und gelangten über Pörschach zurück nach Velden. Mit mehr als 200 km war die Ausfahrt zwar herausfordernd, belohnt wurden wir durch spektakuläre Panoramen.



*Mittagspause  
beim Gambswirt  
auf dem Markt-  
platz in Tamsweg*



*Abfahrt von der Turracher  
Höhe, ca. 1790 m, mit 23%  
Gefälle 250 m Teilstückauf*





In Erwartung des Abendessens  
„Alle unter einem Hut“



Chris Oliver bringt die  
Gesellschaft in Stimmung

Zum festlichen Abendessen „Alle unter einem Hut“ am Freitag war smart casual angesagt. Die immer noch hohen Temperaturen veranlassten einige Gäste eher leger zu erscheinen. Musikalisch begleitet wurde der Abend durch Chris Oliver, „the voice of swing“. Er animierte erfolgreich zum Tanz. Zuvor wurden der ausgezeichnet munde Velsecco der Sektkellerei Steinbacher verkostet und die Hutkönigin prämiert.



Dr. Dagmar Lindenau-Czempiel, Henriette Bär-Perz, Friedhelm Perz, Dr. Manfred Sontheimer, Barbara Sontheimer



Die „Hutkönigin“,  
Frau Sontheimer





Golfclub Schloss Finkenstein



Dr. Sontheimer erläutert dem Autor, Hermann Tratnik und Dieter Carvegn – Fahrer des gelben R-R Ph.I von 1928 – Details zu seinem R-R Silver Ghost, Wilkinson Open-Touring-Body, 1923

Der Sonntagnachmittag gestaltete sich mit 28 km entlang des Faaker Sees zum Schloss-Golfclub Finkenstein relaxt. Unter Bäumen war für uns eingedeckt. Lediglich der Gang zum Buffet war gefordert. Die Markenfahrzeuge parkten derweil dekorativ am Fuß der kleinen Anhöhe auf einer Rasenfläche, die ältesten allerdings oben vor dem Restaurant. Keiner hatte es eilig, dieses vorzügliche Ambiente zu verlassen.

Auf Wunsch der mitveranstaltenden Tourismusgesellschaft präsentierten sich die R-R und B am Nachmittag Einheimischen und Touristen vor dem Schlosshotel am Seeufer. Hermann Tratnik überzeugte als sachkundiger Conférencier.



Drei der ältesten Fahrzeuge durften vor der Restaurantterrasse parkieren





Hermann Tratnik kommentiert vor dem Schlosshotel die vorfahrenden Fahrzeuge, hier ein seltener R-R 20/25 Bertelli roadster von 1935



Nach dem Abendessen in Tracht gings wieder auf die Terrasse

Die Zeit bis zum Abendessen stand zum Wellness oder Sonnen-Baden zur Verfügung. Passend zur Bitte, in Tracht zu kommen, war eine zünftig aufspielende Trachtenkapelle engagiert. Mit dem äußerst üppigem Sonntagsfrühstück endeten drei anspruchsvolle, bestens organisierte Rally-Tage im Kreise zugewandter Enthusiasten.

Anstelle der Heimfahrt hatten wir nur eine Etappe von 100 km vor uns, und zwar in das obere Gailtal nach Gundersheim mit Reißkofelblick und nach Mauthen, wo wir einige sehr schöne Tage bei Freunden in den Bergen verbringen durften.

Text: Dr. Winfried Czempiel  
Fotos: Dr. Winfried Czempiel, Dr. D. Lindenau-Czempiel und H. Tratnik



Den Reißkofel bei Gundersheim im Gailtal hat der Autor vor Jahren bestiegen



Nach der Wanderung, der Autor auf dem Plöckenpass bzw. Passo di Monte Croce Carnico



Eindrücke von der Annual Rally in Burghley House



J.E. Boiroux, Caroline, Ralph Büniger

# Das 3-Tage- Open-Air Festival

Waren Sie noch nicht in Burghley House, dem Highlight im RR- und Bentley-Jahr?  
Dann wird es aber Zeit! Denn so viel ansteckenden Enthusiasmus finden Sie sonst nirgends.



Ich war vier oder fünf Mal bei der Annual Rally – vor Corona. Und es war jedes Mal großartig. Jetzt, nach Corona, war es irgendwie anders. Aber was ist sonst noch wie zuvor? Es waren zum Beispiel weniger Autos, 600 statt 800. Wohlgemerkt: 600 – immer noch mehr, als ein normaler Mensch erfassen, wertschätzen, die Besonderheiten goutieren kann, und wie wir wissen: bei unseren Marken sind es dann 600 mehr oder weniger Unikate ...

Das Festival beginnt am Freitag, eine Art formloses Get together. Man kommt von Stamford, durchquert das beeindruckende Eingangstor zum Park, und fährt dann gefühlt 15 Minuten, bevor ein winkender Marshall einem die Richtung in der schier Unendlichkeit der Grünanlage signalisiert. Weit entfernt taucht das Schloss auf, ein Juwel Englands, aus der Zeit Elisabeths der Ersten, nie verändert, nie umgebaut, nie abgebrannt, und seit 4 Jahrhunderten in derselben Familie.

Man gesellt sich zu den anderen Autos, die weit verstreut in diesem Park abgestellt sind. Ein kleiner Rundgang, zu den Händlerzelten, zum Clubzelt, Es gibt viel zu bestaunen, vom 100jährigen HP 20 bis zu den modernsten Modellen aus Goodwood und Crewe. Es gibt viel zu fachsimpeln, und auf einmal ist später Nachmittag, und das iPhone hat 15.000 Schritte gezählt. Also zurück ins Hotel Orton Hall in Peterborough, und dann Pub-Food mit Club-Freunden.

Der Samstag ist ähnlich, nur mehr und größer. Der Spirit, der über diesem Festival weht, ist begeisternd und elektrisierend. Unglaublich, mit welcher Ausdauer und Akkuratess die Autos präpariert werden, die dann am Sonntag den kritischen Blicken der Judges ausgesetzt werden. Eine Sisyphus-Arbeit, denn das Wetter schickt boshafte Regenschauer, was die Polierarbeit von vorne beginnen lässt. In den Pausen dazwischen ist immerhin ein



Das Geburtstagskind:  
HP 20 von Ralph Büniger





standesgemäßes Picknick möglich, mit Pimms, Champagner und Delikatessen. Schließlich: Standards are to be maintained.

Sonntag- ist Sonnentag, und Höhepunkt dieses Festivals. Die Autos zum Judging aufgereiht nach Klassen, Anspannung, Aufgeregtheit allerorts. Es kommen immer vier Judges zum zu begutachtenden Fahrzeug. Es ist wie eine Prüfung nach wochenlanger Vorbereitung: hat man an alles gedacht, ist alles ok? Die Kofferräume sind jetzt leer, all das mitgeführte Putzmaterial liegt auf Häufchen davor. Die Judges, routiniert, alle Altersklassen, arbeiten sorgfältig und unbeirrt ihre Checklisten ab. Schließlich kann nur einer gewinnen, und für einen Laien wäre es völlig unmöglich, unter den vielen sehr guten, makellos erscheinende Autos objektiv das beste herauszufinden. Das Procedere dauert etwa 15 Minuten, dann ziehen die Judges weiter zum nächsten Kandidaten. Und etwa eine Stunde

später hängt eine Rosette an der Emily oder Flying B der glücklichen Gewinner.

Am Nachmittag kommt dann die Parade der Sieger. Es gibt 25 Klassen und daher 25 Pokale, die verliehen werden. Ein nicht abreißender Applaus begleitet die Entgegennahme der Preise, ein Defilee der Schönheit und Vielfalt, eine Manifestation großer Begeisterung und wahren Enthusiasmus. Eine Aufforderung an uns RREC-Mitglieder, unsere Autos so zu pflegen und zu erhalten, dass auch sie eine Chance hätten, beim Judging nächstes Jahr dabei zu sein und Preise einzuheimen.

*Text: Klaus Konopizky*

*Fotos: Klaus Konopizky und Klaus Kramer*



## DIE GEWINNER AUS DEUTSCHLAND

Obwohl nur eine überschaubare Anzahl an Autos aus Deutschland diesmal dabei war, ist die Quote der Pokalgewinner erfreulich hoch:



Hans-Werner Dildei – RR Phantom I



Christina u. Klaus Kramer – Bentley Derby B 134 CR



Dr. Andreas Lingenfelser – Bentley Turbo R



Oliver O`Keefe – RR Silver Shadow

CONGRATULATIONS IM NAMEN DES CLUBS!





Ein Besuch der Annual Rally 2022 in Burghley House

# Back Again

Nach über 2 Jahren Pandemie und mittlerweile vollzogenem Brexit hatten meine Frau und ich spontan beschlossen, unserer geliebten Insel mal wieder einen Besuch abzustatten. Anlass war das Meeting zur Annual Rally 2022 in Burghley House vom 1.–3. Juli 2022.

**D**a wir noch nie auf diesem Event waren und die Wetteraussichten für diese Zeit überaus vielversprechend erschienen, Deutschland lag seit Wochen unter einer Hitzeglocke und in England lockten moderate Temperaturen um die 20°C, beschlossen wir kurzfristig eine kleine Reise. Unser Plan war, von Dover aus einmal die Ostküste in nördlicher Richtung zu erkunden, in Stamford anlässlich des Annual Meetings ein paar Tage zu verbringen und dann weiter bis an den Hadrian's Wall kurz unterhalb der Grenze zu Schottland zu fahren. Unterwegs sollten bis zum Burghley House natürlich so interessante Städte wie Deal, Cambridge, Ely, Norwich und King's

Lynn auf unserer Route liegen und auch das ein oder andere besuchenswerte Castle oder Herrenhaus. Unser R-Type wurde noch schnell einer kleinen technischen Überprüfung unterzogen, mit einem Navi bestückt, kleines Gepäck sowie die obligatorische Picknick-Ausrüstung eingepackt und los ging es.







... mit unserem  
„Sir“

Wir hatten für den 26.6. um 17 Uhr eine Fähre von Dünkirchen nach Dover gebucht und vorsorglich ein kleines Hotel oberhalb der Klippen an der Ostküste nahe Dover reserviert. Mit Spannung sahen wir der Ankunft am Fährhafen entgegen, da in den Ankündigungen von DFDS auf lange Wartezeiten und strenge Kontrollen bei der Aus-/ Einreise hingewiesen wurde. Innerhalb von 6 Stunden erreichten wir um kurz vor 16:00 Uhr das Terminal und – welch Wunder – kein einziges Fahrzeug vor uns. Mit den bekannten Ehrbezeugungen der Zollbeamten unserem R-Type gegenüber (we love your car, manifique, quel bon voiture ...) wurden wir innerhalb 5 Minuten abgefertigt und durften sogar noch als letztes Fahrzeug auf die frühere abfahrtbereite 16 Uhr Fähre auffahren.

**Was für ein schöner Start!**



Begrüßung in Dover ...  
wurde aber auch Zeit!

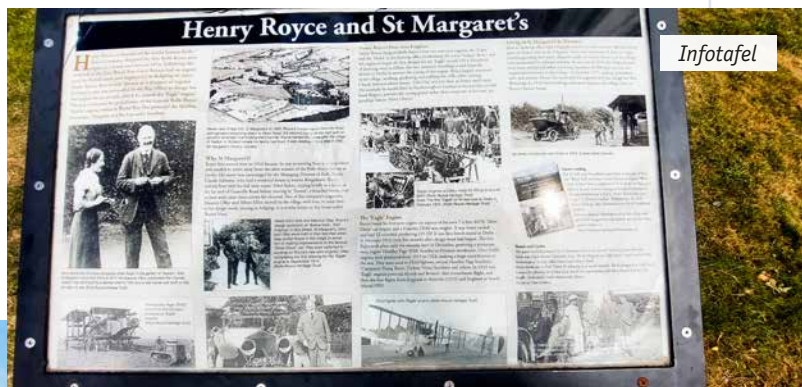


Pot of Tea und Blick nach Frankreich



National Trust Foreland Lighthouse

Nach ruhiger Überfahrt dann gleich ins Hotel nach St. Margarets Bay und den Tag mit einem kühlen Ale und leckerem Pub-Food ausklingen lassen. Am nächsten Tag wartete neben einer herrlichen Klippenwanderung mit Tee im Lighthouse Café noch eine Überraschung auf uns: mitten in St. Margarets Bay fanden wir eine Informationstafel, die Sir Henry Royce gewidmet war. Hier erfuhren wir, dass Henry Royce aufgrund einer schweren Erkrankung 1913–1917 von Crewe in diesen Ort gezogen ist, um sich in der gesünderen Seeluft auszukurieren. Einige seiner Ingenieure folgten ihm und sie entwickelten in dieser Zeit zwei Flugzeugtriebwerke des Typs „Eagle“ und „Hawk“.



Infotafel



Royce basierte sein erstes Flugzeugtriebwerk auf Grundlage des eigenen 7.4 Liter 40/50 „Silver Ghost“ Motors und eines vorhandenen Daimler DF80 Flugzeugmotors. Es war ein wassergekühlter 12-Zylinder mit 225 PS und konnte schon nach fünfmonatiger Entwicklungszeit im Februar 1915 in Derby getestet werden. Der erste erfolgreiche Flug mit diesem neuen Triebwerk erfolgte nur 10 Monate später und es wurden von 1915 bis 1924 über 4600 Triebwerke dieses Typs gebaut und in verschiedenen Bomber-Modellen eingesetzt. Royce hat hiermit einen riesigen Beitrag zum Aufbau einer schlagkräftigen Luftwaffe im ersten Weltkrieg geleistet.

**So waren wir zufällig an einem für die Geschichte von Rolls-Royce wichtigen Ort gelandet.**

Weiter ging es dann nach Norden über Deal nach Ely. Als Zwischenstopp ergab sich Audley End House and Gardens, ein überaus sehenswertes Herrenhaus mit herrlichem Garten im elisabethanischen Stil in der Nähe von Saffron Walden, Essex.



*Prachtvolle Rosengärten*



*Originalkostüm „The Crown“*



*Einzigartiges Oktogon*

Ely ist eine Stadt im Osten der Grafschaft Cambridgeshire in East Anglia und Sitz einer der bedeutendsten Kathedralen von England. Für deren Besichtigung sollte man einen halben Tag einplanen und vielleicht erkennt ein Fan der Netflix-Serie „The Crown“ dann die eine oder andere Perspektive innerhalb der Kathedrale wieder.

Über Norwich und King’s Lynn erreichten wir sodann Stamford, einem wunderschönen Städtchen in direkter Nachbarschaft zum Burghley House. Leider waren alle Übernachtungsmöglichkeiten ausgebucht, so dass wir im ca. 15 km entfernten Peterborough ein kleines Hotel für die nächsten 3 Nächte gebucht haben.



Audley End House,  
leider kein B&B





„Sir“ in illustre Gesellschaft

Für 80 Pfund erstanden wir ein 3tages-Ticket zum Annual Meeting und besuchten von Freitag bis Sonntag dann mit unserem „Sir“ die Veranstaltung.

Geschätzt 800 Fahrzeuge präsentierten sich im Park des herrschaftlichen Anwesens, Picknick-Tische und Zelte wurden aufgebaut, Gastro-Stände boten ihre Speisen und Getränke feil und eine hervorragende Jazzband, deren Durchschnittsalter sich durchaus mit dem Alter vieler historischer Fahrzeuge messen konnte, spielte mit Witz und Esprit auf.

Sowohl führende englische Classic Car Dealer als auch die wichtigsten Teile-Lieferanten hatten ihre Show-Rooms aufgebaut. Da mir mein langjähriger Teilehändler für Online-Bestellungen vorab immer noch keine Kosten für eventuell anfallenden Zoll einzelner Teile bei der Einfuhr nach Deutschland machen konnte (... it's very complicated ...) hatte ich zur Vereinfachung bereits im Vorfeld meines Besuches eine Bestellung aufgegeben und dann die Teile vor Ort an seinem Stand abgeholt. Es ergaben sich wunderbare Gespräche mit Teilnehmern und Ausstellern und Erfahrungsaustausch fand auf allen Ebenen statt. Englische Eigner, egal welcher Fahrzeugkategorie und Wert waren hier wesentlich kommunikativer und herzlicher als mancher Besucher aus meinem Heimatland. Aufgefallen ist mir, dass sehr wenig Teilnehmer vom Kontinent angereist waren, wir haben nur wenige Nummernschilder aus Deutschland, Niederlande, Frankreich, Schweiz und Belgien gesehen.



Bentley Blower-Bolide



R-Type Continental ...



... Eleganz und Schönheit in Vollendung







*Ebenfalls sehr historisch, ein 1924 RR*

Der Parcours-Lauf und die Preisverleihung für die prämierten Fahrzeuge in den einzelnen Kategorien war ein eindrucksvoller Beweis, mit welchem Aufwand und Detailversessenheit viele Liebhaber unserer Marken ihre Fahrzeuge pflegen und erhalten.

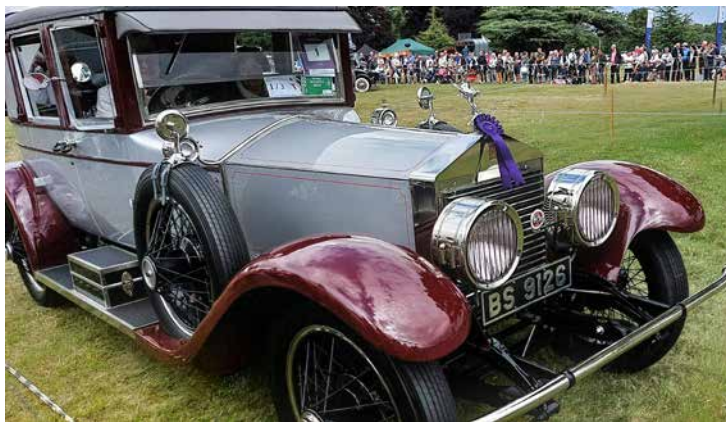
Ich hatte ja bisher geglaubt, dass ich ein durchaus respektables Exemplar in der Klasse der Post-War 1950–55er Fahrzeuge besitze, wurde aber dann nach in Augenscheinahme der angetretenen Konkurrenz schnell eines Besseren belehrt.

**Viele Fahrzeuge sehen wirklich besser aus, als sie wahrscheinlich damals an die Kunden ausgeliefert wurden.**

*Dieser R-Type von 1954 bekam den Preis für die „beste Fahrzeug-Story“. Von dieser Bewertungskategorie hatte ich vorher noch nicht gehört aber der Eigner wird mir diese in den nächsten Tagen zusenden und vielleicht können wir sie im Magazin vorstellen.*



*Makellos ohne Gebrauchsspuren*



**Preisträger in ihren jeweiligen Kategorien**



Leider hatte das Wetter am Sonntag ab und zu einen kleinen Schauer parat, so dass die Picknickfreude nicht mehr recht aufkommen wollte.

Am späten Nachmittag löste sich dann die Vorstellung auf und wir freuten uns auf den vorab mit englischen Teilnehmern verabredeten „After-Show“-Drink in einem historischen Pub in Stamford.

Für die kommenden 2 Wochen hatten wir eine Strecke nach Norden durch den Peak-District, die Yorkshire Dales und den Lake-District mit Ziel Hadrian's Wall geplant, mit Zwischenstopps in bedeutenden Städten wie York und natürlich dem legendären Chatsworth House, dem Versailles von England, im Besitz von Duke and Duchess of Devonshire.

Dieses Herrenhaus bietet zurzeit eine herausragende Ausstellung von moderner Kunst aus der Sammlung der Cavendish-Familie in Kombination mit den noch original erhaltenen Möbel- und Ausstattungsdetails der Schlossräume.

Der Besuch dieser Ausstellung, die auch gigantische Kunstwerke im riesigen Park des Anwesens beinhaltet, war das absolute Highlight unserer Reise.



Stamford Pub aus dem Jahre 1280



Chatsworth House



Kunst im Spannungsfeld des Landschaftsparks



Abstrakte Skulpturen in historischem Ambiente



Dies ist tatsächlich ein Bett





Die Fahrt führte uns weiter nach Norden und in York legten wir einen weiteren Zwischenstopp ein. Ein nahezu original erhaltener historischer Stadtkern mit mittelalterlichen Gässchen und Häusern, kleinen Geschäften und unzähligen Restaurants und Pubs weisen die Stadt als Tourismus-Magnet aus.

Die Kathedrale von York ist durch ihre original erhaltene kunstvolle Fensterverglasung eine der berühmtesten im Vereinigten Königreich. Auch Harry Potter-Fans kommen hier voll auf ihre Kosten, da Teile der Altstadt in den Filmen repräsentiert sind; selbst ein Fachgeschäft für „Zauberstäbe“ ist vorhanden.

Nach so viel Tourismus zieht es uns jetzt auf winzigen Straßen durch das karge Hochland der Yorkshire Dales weiter bis in den Lake Distrikt.

**Hier erkunden wir die vielen Seen um Windermere und genießen Ausfahrten im bergigen Hochland.**



Historische Warnung

Ein Monument

Freizeitbeschäftigung des Autors



Picknick in den Dales



... schmal, einsam und schön





Bentley Drivers Paradise

Weiter im Norden erreichen wir dann den legendären Hadrian's Wall, die nördlichste Grenze des ehemaligen römischen Reiches. Zur Erkundung der Gegend haben wir uns ein zentrales Hotel ausgesucht, das zudem einen schönen Abschluss unserer Reise bilden sollte.

Die Grenzmauer zieht sich über 117 km von der Küste Westenglands (Bowness) quer durch das Land bis zur Ostküste nach Wallsend in Newcastle. Die Mauer ist nahezu noch vollständig erhalten und entlang ihres Verlaufes sind 16 herausragende Überreste römischer Forts, Wehranlagen und Ansiedlungen zu bewundern. Die Bauwerke datieren auf ca. 80–300 Jahre AD und lassen heute noch den überragenden Entwicklungsstand der römischen Kultur im Vergleich zu damaligen Standards erkennen.

Badehäuser mit Dampfbad, Heißbadewanne und Schwitzräumen, Latrinen mit Wasserspülung und Reinigungsräumen, Lagerhäuser mit ausgeklügelter Architektur zur Luftzirkulation und Konservierung von Lebensmitteln, gepflasterte Straßen und Amphitheater zur kulturellen Unterhaltung lassen sich hier begehen. Nach dem Rückzug der Römer verfiel das gewaltige Bauwerk und so bleiben heute nur mehr die Überreste einer untergegangenen Kultur zu bewundern.



... immer muss ich draußen bleiben



Einfahrt zur letzten Station



Northumberland Stimmung



Hadrian's Wall





Nach beinahe 3 Wochen ist es Zeit für die Heimreise und so buchen wir ein Ticket für die Übernachtsfähre von Newcastle nach Amsterdam.

### **Tschüss England**

Auch hier sollten wir für unsere Abfahrt um 17 Uhr zwei Stunden früher am Hafen sein, was uns auch gelang. Bei der Ausreise war die Abfertigung wesentlich zäher und an nur zwei verfügbaren Schaltern zog sich das ziemlich in die Länge. Die Fähre legte dennoch pünktlich ab und bei bestem Wetter und einer Nordsee, die einem Spiegel glich, hatten wir eine entspannte und erholsame Überfahrt. Der Bord-Standard war sehr hoch, das Essen ausgezeichnet und auf den Unterhaltungsdecks spielten Live-Bands. Einziger Wehrmutstropfen: an keiner Bar an Bord gab es unser geliebtes englisches Bier vom Fass, lediglich eine allseits bekannte niederländische Brauerei war im Angebot, na ja, man kann eben nicht alles haben.

Nach der Landung in Amsterdam gegen 10:30 Uhr freuten wir uns auf eine zügige Abfahrt, doch daraus wurde nichts. Die niederländischen Zollbeamten führten an nur 3 Schaltern so penible Kontrollen durch, dass wir für das Ausschiffen beinahe 2 Stunden im Stop and Go benötigten. Bei mittlerweile 30°C ein schweres Los für uns und unseren „Sir“.

Sodann auf schnellstem Wege über Autobahnen zurück nach Maintal und am späten Nachmittag konnten wir die Füße am heimischen Sofa hochlegen.

### **Anyway, was können wir nach dieser spontanen Reise durch England für ein Fazit ziehen?**

Es ist alles komplizierter geworden; beim Ein- und Ausschiffen muss man sich umfangreich mit persön-

lichen Daten und Passnummern vorab online registrieren. Alle Fahrzeugdaten und Nummernschilder werden erfasst. Andere Reisende berichteten auch von umfangreichen Kontrollen bei der Ausreise von Frankreich nach England. Man sollte also zur Sicherheit etwas Zeit einplanen. In England selbst hat die Covid-Pandemie deutliche Spuren hinterlassen. Im Gegensatz zu Reisen vor einigen Jahren hatten wir große Probleme, noch B&B-Übernachtung bei privaten Anbietern zu buchen. Das Angebot ist unheimlich ausgedünnt, anscheinend sind viele Gastgeber vom Markt verschwunden. Die als Alternative gebuchten Hotelzimmer waren teuer und leider oft konträr zu deren vollmundiger Beschreibung auf den Web-Seiten der Anbieter. Wir hatten den Eindruck, dass das Preisniveau der Hotels kein adäquates Verhältnis zum gebotenen Standard aufwies. Ein Grand-Hotel wäre nach deutschem Standard sicherlich schon geschlossen worden, hier klafften die Tapeten wegen feuchter Wände und in den Raumecken tummelte sich der Schimmel. Die meist betagten englischen Gäste ignorierten solche Umstände und genossen lieber ihren Gin-Tonic, während ein Alleinunterhalter sich redlich bemühte für Stimmung zu sorgen. Morbider Charme einer untergehenden Hotel-Kultur.

Durch den Brexit hat sich offensichtlich auch die Personalausstattung in der Gastro- und Hotelbranche sehr verändert. Wir erlebten nur noch, sofern überhaupt vorhanden, mehr oder weniger motiviertes englisches Personal und der Service, na ja ...

Während unserer vielen Städte- und Pub-Besuche konnten wir aber auch das von uns geliebte und bekannte England finden. Freundliche Leute, großes neidfreies Interesse an klassischen Automobilen und der allgegenwärtige Humor. Viele Pubs machen ihrem Namen (Public-House) noch alle Ehren und dienen als gleichzeitiges Wohnzimmer vieler Alters-







schichten und Charaktere. Wo sonst kann man noch einer langen angeregten Unterhaltung zwischen einer Gruppe von jungen Männern und einer wildfremden alten Dame lauschen oder spielende Kinder beobachten, während ihre Eltern zu Klängen aus der Musicbox tanzen?

Nach über 2800 problemlos gefahrenen Kilometern hat uns unser Bentley wieder wohlbehalten zu Hause abgeliefert. Wie immer hat er sich als vollwertiges Fahrzeug in allen Verkehrssituationen gezeigt und auch die große Hitze ohne Ausfälle überstanden. Mit einem Ölverbrauch von 1,5l auf der gesamten Strecke und einem Durchschnittsverbrauch von 14,5l/100km Benzin war er auch ziemlich genügsam unterwegs. Der Besuch auf seiner Heimatinsel hat ihm extremen Spaß bereitet und, ich glaube beobachtet zu haben, dass er, sowie die Fahrklappe geöffnet war und er die Kreideküste erblickte, sogar von alleine ansprang!

**In diesem Sinne liebe Club-Freundinnen und Freunde**

**Start your engines, England is waiting**



**Mit besten Grüßen Michael Schönemann**

Kommentare und Anregungen gerne unter [rtype54@t-online.de](mailto:rtype54@t-online.de)

*Text und Fotos: Michael Schönemann*





# Annual Rally 2022

Für uns, Christina und Klaus Kramer, war das diesjährige Treffen ein besonderes Ereignis. Vor 10 Jahren hatten wir unseren Derby Bentley, B 134 CR, in Rockingham Castle ersteigert und wir wollten ihn in diesem Jahr in der Touring Class Judgen lassen. Ich hatte ihn in den Jahren 2017–2019 vollständig restauriert doch leider gab es in den letzten zwei Jahren keine Annual Rally. Da wir mit dem Fahrzeug inzwischen 4000 Meilen gefahren waren stand als Vorbereitung zunächst eine vollständige Reinigung des Motor und des Fahrwerkes in meiner Werkstatt an, um den Zustand direkt nach der Restauration wieder herzustellen.



*Aufstellung der Fahrzeuge am Sonntag*

Von uns, Nähe Osnabrück, ging es dann am Sonntag nach Hoek van Holland um mit der Fähre nach Harwich zu gelangen. Von Montag bis Donnerstag hatten wir unser Hotel in Amersham und unternahmen von dort aus Touren zu Gärten und Schlössern, bevor es dann am Freitag Richtung Peterborough in unser Hotel Orton Hall ging. Am Samstagmorgen ging es dann natürlich zur Annual Rally um sich die Fahrzeuge, Händler und weitere Angebote anzuschauen. Enttäuschend war, dass in diesem Jahr der Club Shop nicht anwesend war, und dass es auch keine Fahrzeug Auktion gab. Für mich waren die Fahrzeug Auktionen in den vergangenen Jahren immer besonders interessant da man sich stets an die Ersteigerung unseres Bentleys erinnerte und erleben wollte wie sich der Markt heute darstellt. Da England



*Rege Besichtigungen der Fahrzeuge*





Aufmarsch zur Parade

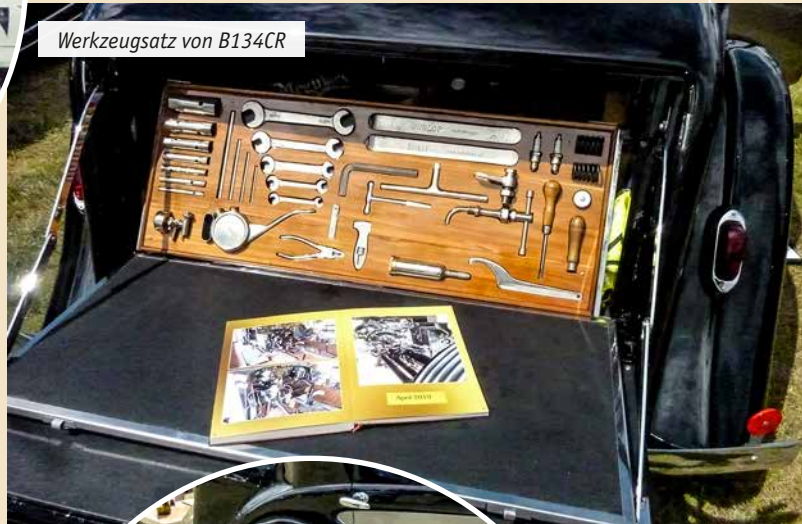
ohne Regen nicht England ist, kam dieser dann auch am Nachmittag, doch wir waren rechtzeitig zurück im Hotel. Nach dem Regen machte ich mich daran unseren Bentley zu waschen damit er morgen für das Judgen perfekt erschien.

Am Sonntag bei recht guten Wetterprognosen ging es dann mit einer gewissen Anspannung wieder zur Annual Rally, wobei diesmal die Fahrzeuge die sich für das Judgen angemeldet hatten geordnet parken konnten. Die weiteren Fahrzeuge der gleichen Klasse hatten dann freies Parken, was uns nicht besonders gefiel. In der Vergangenheit standen alle Fahrzeug, Judged und Not Judged, in einer Reihe, was einem einen sehr guten Überblick über eine Fahrzeug Kategorie gab. Da es für uns das erste Mal war, das wir uns zum Judgen angemeldet hatten waren wir gespannt wie es ablaufen wird.

Vier Richter nahmen sich der verschiedenen Bereiche an: Interior, Exterior, Chassis und Engine. Maximale Punktzahl war 25. Wir erhielten in zuvor genannter Reihenfolge 25, 23, 21 und 14. Die 14 Punkte für den Motor gab es, weil er nicht gestartet werden konnte. Die Kupplung im Anlasser versagte auf unserer Reise seit einigen Tagen ihren Dienst und wir konnten immer nur mit einem Push starten was aber nie ein Problem war. Doch trotz der verständlich geringen Bewertung für den Motor erhielten wir einen Touring Prize. Wir waren damit sehr zufrieden. Gut fanden wir auch, dass einem die Ergebnisse der Bewertung gezeigt wurden und Hinweise für Verbesserungen aufzeigten. Hoffen wir, dass die Annual Rally in 2023 wieder stattfindet, wir würden wieder teilnehmen und es dann in der Concours Class mit hoffentlich laufendem Motor versuchen.

Hans-Werner Dildei hat mit seinem Phantom I einen ersten Preis gewonnen, dazu unseren herzlichen Glückwunsch an dieser Stelle. Ob weitere aus Deutschland angereiste Enthusiasts erfolgreich waren, ist uns nicht bekannt geworden.

Text und Fotos: Klaus Kramer



Werkzeugsatz von B134CR



Inspektion des Chassis von B134CR



Christina und Klaus Kramer vor B134CR

Annual Rally & Concours D'Elegance 2022, Burghley House  
**INTERIOR** - 25 possible points

Class: **8** Entry Number: **8 / 6 - T** Reg No: **VEC07077** Judges Initials: *WJL*

Front	Front Continued	Rear
Seats, Carpets	Rear View Mirror	Seats
Fascia - wood & switches (c)	Authenticity	Carpets
Instruments (*)		Fittings (c & o)
Clock and radio (c & o)	Outside	Door - trim, cappings & fittings
Controls (c)	Trunk	Vanity boxes
Glove compartments	Hood - material	Rear and door glass
Headlining	Hood - structure	Headlining
Windscreen & door glass	Fabric roof	Interior lights (c & o)
Interior lights (c & o)	Boot interior	Blinds (c & o)
Doors - trim, cappings, fittings	Tonneau	Division (c & o)
Pedal rubbers	Hood bag	Intercom (c & o)
Lever gaiters	Side curtains	Authenticity
Ventilators	Authenticity	

Comments: *SUPERB IN INTERIOR (THE BEST!)* Marks: *25*

**Bewertungsblatt Interior**



Besuch bei unseren amerikanischen Clubkollegen:

# 2022 RROC National Meet in San Diego, Kalifornien

Im Winter entwickelte sich eine verrückte Idee, die sich aus folgenden Überlegungen zusammensetzte: Mein Bentley bedurfte gewisser Reparaturen, welche nur in England ausgeführt werden konnten, ich wollte meine US-Verwandschaft mal wieder sehen, gerne mal zum amerikanischen Rolls-Royce Owners Club Treffen fahren, eine der beiden Küsten sehen und dann natürlich auch noch zum englischen RREC-Treffen fahren.

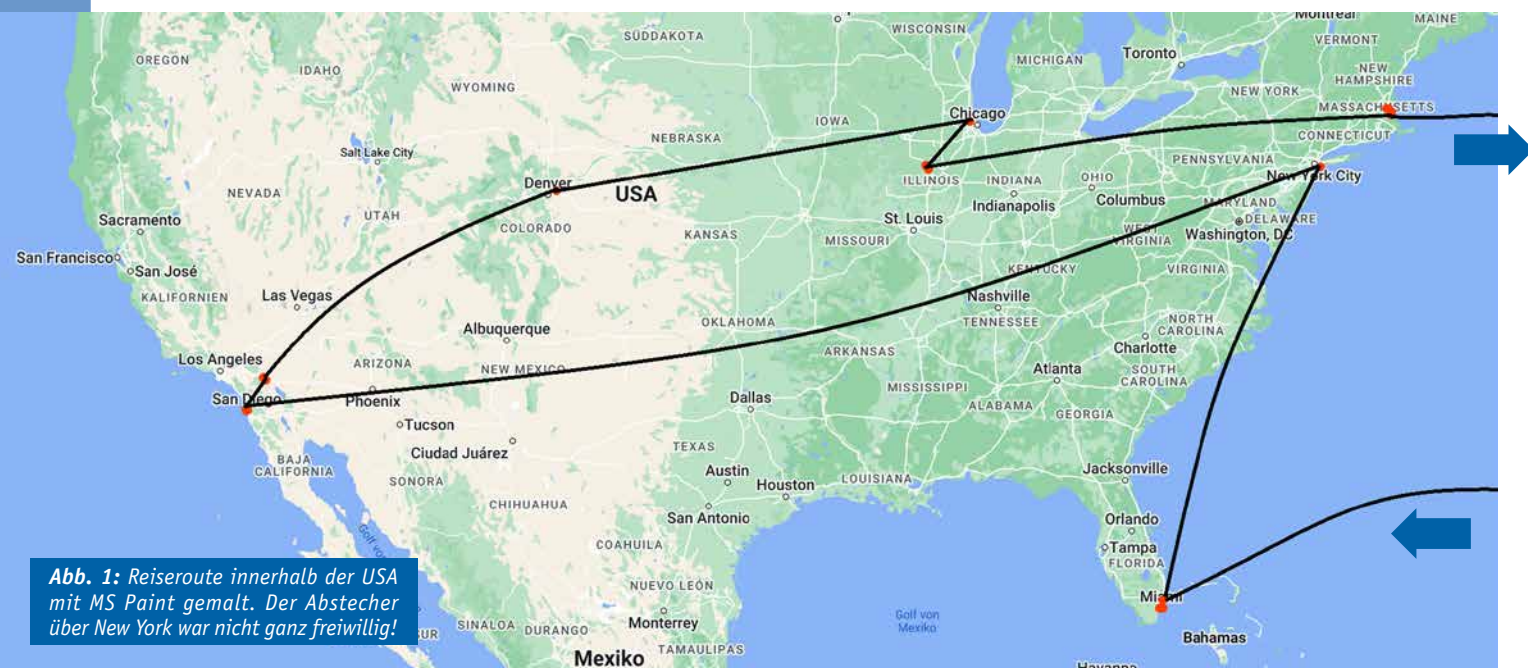


Abb. 1: Reiseroute innerhalb der USA mit MS Paint gemalt. Der Abstecher über New York war nicht ganz freiwillig!

**A**lso entwickelte sich folgender Plan: Fahrt zu John Bowling bei Manchester, Auto zur Reparatur abgeben, während das Auto repariert wird für zwei Wochen in die USA fliegen, dann wieder zurückfliegen, Auto in Manchester abholen und zum englischen Treffen fahren.

Aus Gründen der Übersicht wird die Reise in zwei Artikeln unterteilt: Einen Teil mit Fokus auf den amerikanischen und einen mit Fokus auf den europäischen Teil.

Los ging es am 17. Juni mit dem amerikanischen Abschnitt von Manchester aus. Freundlicherweise hat mich John Bowling zu einer Station des Manchester Metrolink gebracht, von der ich dann ganz bequem zum Flughafen fahren und meine Reise beginnen konnte. Via Lissabon (und einer Übernachtung) ging es dann mit der portugiesischen Fluglinie „TAP“ nach Miami – eine Fluglinie die ich nur sehr empfehlen kann! Vor allem die Langstrecke in der „Holzklasse“ über den großen Teich war angenehm. Dank moderner Technik im neuesten Airbus (und Rolls-Royce

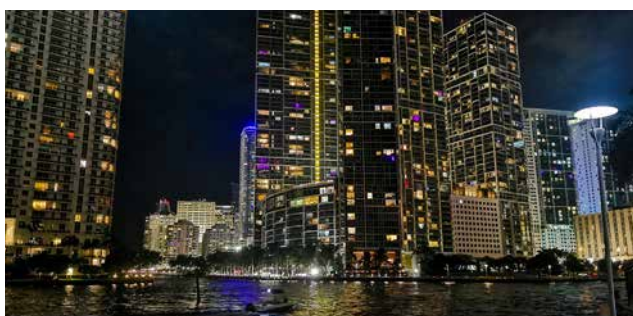


plc. Triebwerken) und der Wahl eines Platzes am Notausgang gab es nicht nur mediale Unterhaltung und leckeres Essen, sondern auch einen bequemen Meter Beinfreiheit. Da konnte die Businessklasse auf dem Abschnitt Manchester nach Lissabon nur mit den kleinen Extras wie portugiesischen Leckereien punkten!

Nach der Ankunft in Miami wurde sich dann kurz erholt, bevor es später mit weiteren RROC-Clubmitgliedern mit einem Rundgang im Marina von Miami Downtown weiterging. Bevor der nächste Flug am Sonntag ging, haben wir uns noch den berühmten Ocean Drive in Miami Beach mit als Ensembledenkmal erhaltenen Art déco (und eigentlich auch Mediterranean Revival und Streamlining) Gebäuden angeschaut – was für ein Vergnügen! Hier ist übrigens auch die Versace Villa, wo ein Familienmitglied sein unrühmliches Ende fand, welche ich jetzt aber nicht fotografisch festgehalten habe. Gibt schließlich genug Fotos davon und auch eine spannende Netflix-Serie dazu.



**Abb. 2:** Bentley-Hotel im Art-Deco/Moderne-Stil am berühmten Ocean Drive in Miami Beach. Obwohl es nichts mit der Marke Bentley zu tun hat, hielt ich es aus offensichtlichen Gründen erwähnenswert.



**Abb. 3:** Miami Downtown bei Nacht – es sieht (für die Jüngeren unter uns) wirklich aus wie in der Videospielserie „GTA Vice City“. Andere mögen an die Fernseh-Serie „Miami Vice“ denken!

Am Sonntagabend sollte es dann eigentlich von Miami nach San Diego weitergehen. Leider wurde am Flughafen aus der ersten Verzögerung eine zweite, bis der Flug dann schließlich abgesagt wurde. Aus „Wettergründen“, was wohl nur eine faule Aussage seitens American Airlines für „zu

wenig Personal“ war. Nun gibt es aus der Not heraus aber eine spannende Geschichte zu erzählen: Viele können sagen: Ich bin noch nie mit einem Privatjet geflogen, einige wenige können sagen: Ich bin schon mal im Privatjet geflogen. Doch wie viel können sagen: Ich bin schonmal *fast* geflogen? Ein Mitglied unserer Reisegruppe war nämlich drauf und dran sich einen über ihren Agenten zu buchen – es wäre entweder ein Learjet oder eine Citation, ausgehend vom Miami Executive Airport, geworden. Leider war jemand anderes schneller als wir, sodass ein Linienflug über Fort Lauderdale von jetBlue via New York schneller als die anderen Privatflüge war. Verdammt! Wer sich jetzt fragt was die Reise im Düsenflieger wohl gekostet hätte: Die Angebote schwankten zwischen 54k\$ und 64k\$ für fünf Personen und hingen davon ab ob der Jet nochmal nachtanken musste oder nicht ...

## Montag, 20. Juni

Aufgrund des Umweges über New York sind wir erst Montagabend am Hotel „The DANA on Mission Bay“ in San Diego angekommen. Nach einer schnellen Dusche ging es dann zum „Meet & Greet“. Bevor ich jedoch dort ankommen konnte, bin ich Annika Impallomeni (Tochter des IntroCar Gründers) sowie Ronny Shaver (von Ronny’s Garage aus Kalifornien, als rollsroyce-nut auf Youtube) über den Weg gelaufen und wurde gleich von denen „eingesackt“. Mit einem rechtsgelenkten Bentley S3 ging es dann zum Dinner nach San Diego Old Town, wo wir dann auch John Tupper, Geschäftsführer von IntroCar, getroffen haben. Die Straßen in einem dahinführenden Stadtteil San Diego’s waren übrigens teilweise sehr un kreativ vergeben: Von der First Street ging es dann über die Second, Third und Fourth zur Fifth Street. Dabei kreuzte man die A-Street, B-Street, C-Street usw ... kein Scherz!



**Abb. 4:** Fahrt mit Ronny Shaver (von Ronny’s Garage) in seinem rechtsgelenkten Bentley S3 durchs nächtliche San Diego.





**Abb. 5:** Rolls-Royce Silver Ghost mit schwedischer Karosserie von 1920.

## Dienstag, 21. Juni

Der erste richtige Tag fing dann morgens schon um 6 Uhr (!) mit einer „Dawn Patrol“ durch das Stadtgebiet von San Diego an. Hier hatte man die Möglichkeit der Mitfahrt in den Fahrzeugen anderer Clubmitglieder. Gewählt habe ich einen Silver Ghost von 1920 – jede Morgenmüdigkeit war spätestens jetzt weg! Das Auto kommt übrigens aus Schweden, ist unrestauriert, und soll dort damals vom Karosseriebauer Nordberg (Abbildung 5) eingekleidet worden sein.

Auf dem „Vendor Market“ konnten unterschiedliche Händler und Unternehmen ihre Produkte anbieten. Meine Wenigkeit wollte sich eigentlich einen Pullover/T-Shirt oder irgendein anderes Kleidungsstück kaufen – leider war selbst Größe S zu groß! In den USA gelten halt andere Maßstäbe ... Sehr interessant war der Besuch von IntroCar Prestige Parts Stand, auf dem viele neue Produkte zu sehen sind, u.a. die Kunststoffstoßfänger für die SY-Fahrzeuge, neue Benzinpumpen etc.



**Abb. 6:** Stand von IntroCar. Hier sind diverse neue Produkte zu sehen.



**Abb. 7:** Hier sind u.a. die Spurstangen und die neuen Lüftungsgitter für die SZ-Fahrzeuge zu sehen.

Im Bild oben sind die neuen Spurstangen (oberer Bildrand, Abbildung 7) für die SZ Fahrzeuge zu sehen, welche bald auf den Markt kommen. Mein Wagen braucht ebenfalls neue – wieder Stoff für einen zukünftigen Artikel! Aber zurück zum IntroCar Stand: Neben den Spurstangen sind die von mir zugelierten Sitzgetriebegehäuse (UB39167CS, MJ 80-86, <20000 Serie) sowie die von mir per Reverse-Engineering neu angefertigten Lüftungsgitter RH12591/3, welche nun im Sommer auf den Markt kommen. Bis dahin ist das erste Paar an meinem Auto und das zweite Paar am Brooklands Sedan aus dem Fuhrpark von IntroCar. Im Zweiten Video wurde das Produkt übrigens auf dem IntroCar Youtube Kanal in deren neuer Serie „Press the Button“ vom 22.7.2022 vorgestellt.

Auf Abbildung 8 sind u.a. IntroCar's neue Zylinderkopfdichtungen zu sehen, welche zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Artikels mittlerweile auf dem Markt sind. Es sei übrigens erwähnt, dass





**Abb. 8:** Und hier linksseitig die neuen Zylinderkopfdichtungen.

jeder der ein Problem mit seinen Köpfen hat, nicht vergessen sollte den Kühler auf die Durchflussrate (es muss eine bestimmte Menge pro Zeit fließen!) zu messen. Denn häufig setzen die sich zu, vermindern die Kühlleistung, was dann erst zur Überhitzung der Köpfe führen kann! Das durfte ich vorher in England erfahren und hat meinem Auto dann einen neuen Kühler eingebracht. Glücklicherweise wurde das von John Bowling rechtzeitig bemerkt und meine Köpfe konnten draufbleiben. Aber wieder zurück in die USA:

Nach dem Besuch der „Händlermeile“ kam dann das erste „Modern Car Society“ Seminar über sie SZ-Fahrzeuge (80–03), gehalten von John Elder Robison und John Palma, die RR&B Spezialisten aus den Neuengland-Staaten. Hier konnten Mitglieder ihre Arnage/Spirit/Corniche etc. Fahrzeuge vorführen und inspizieren lassen, ungefähr so wie ein Technisches Seminar bei uns. Um die gestellten Fragen entwickelten sich dann stets spannende Gespräche: Auf meine Frage was denn ein normaler Öl-Verbrauch sei, wurde mir eine Angabe in „Quarts per Mile“ gegeben, mit dem ich herzlich wenig anfangen konnte. Auf meine Frage, was das dann in metrischen Einheiten sei, gab es keine Antwort ...

Später wurde dann noch die Keynote von Bentley Motors besucht wo neue Produkte vorgestellt wurden und besonders auf deren neue Nachhaltigkeitsstrategie eingegangen wurde. Die anschließende Probefahrt im neuen Bentley Flying Spur mit W12 war sehr aufregend – was für ein elegantes Auto! Da verderben einem selbst die schlechten amerikanischen Straßen nicht die Freude am Fahren.



**Abb. 10:** Meine Wenigkeit bei der Testfahrt des neuen Bentley Flying Spur.

Am Abend fand dann das Bentley Welcome Dinner im San Diego Air & Space Museum statt, wo die Gesellschaft einfach nur episch, die Verköstigung durch den Caterer leider nicht das Wahre war. Das Essen in der American Express Centurion Lounge sowohl in New York als auch in Fort Lauderdale war da tausendmal besser! Den Abend habe ich dann wieder mit John Tupper, Annika von IntroCar sowie diesmal mit John E. Robison und leckerem Cidre ausklingen lassen



**Abb. 9:** Modern Car Seminar.



Abb. 11: „Coastel Tour“ entlang der Pazifikküste.



### Mittwoch 22. Juni

Dienstagabend ging es spät ins Bett, nur um dann am Mittwoch wieder früh aufzustehen! Hier fand wieder eine Dawn Patrol statt, doch diesmal als „Coastel Tour“ entlang der Pazifikküste. Hier konnte ich in einem 64er Silver Cloud III eines lokalen Clubmitgliedes Jerry Thrush mitfahren (und sich daher nicht verfahren hat!), welches die Route Richtung der Stadtteile La Jolla, Del Mar und Torrey Pines nahm. Ich denke man muss nicht extra erwähnen, dass so eine Tour in einer wunderschönen Gegend in einem wunderschönen Auto mit tollen Leute immer eine besondere Freude darstellt!

Anschließend gab es einen interessanten Vortrag von Hagerty Insurance, welche über den Automarkt und neue Trends berichtet haben. Danach gab es wieder ein Modern Car Society Seminar, gefolgt vom „Vintage Car Appraising Seminar“ mit Michael Serpe, in welchem er interessante Einblicke in seine Erfah-

rung als Gutachter geben konnte. Natürlich gab es auch noch Seminare zu anderen Baureihen – doch als ich zu dem der Silver Ghost Association gehen wollte, hat mich deren arktisch-kalt klimatisierter Seminarraum schnell wieder vertrieben.

Nach der Tour und vor den anderen Seminaren ging es zum Besuch der „Watts Eclectic Working Barn Find Collection“ von Alex und Sandy Watts. Hier war wirklich alles „eklektisch“ und zwar im automobilen Sinne! Neben dem Aston Martin DB4 (gekauft als sie noch in Hinterhöfen eingestaubt sind) stand dort noch – mitten in der Restauration – ein schottischer Argyll, wovon ich leider keine Fotos gemacht habe. Die Vorfahren von Herrn Watts waren Schotten und sein Vater hatte damals in der Fabrik in Alexandria, gelegen am Loch Lomond an der Westküste Schottlands, an dem Wagen gearbeitet. Wie so häufig sind auch hier wieder persönliche Verbindungen und Erinnerungen dafür verantwortlich, wo in alle Welt es manches Auto hin verschlägt.

Abb. 12: Aston Martin DB4.





Neben dem besagten Aston Martin und dem Argyll gab es noch diverse andere Autos und Motorräder heute weniger bekannter Marken wie Spaulding, Phoenix und Greeves. Natürlich auch eher Bekanntere wie Riley, Triumph, Ford, Austin Healy und MGB. Spannend waren auch Automobilia wie die Karbidlampen mit jeweils zwei Tanks, die bis zu 8 Stunden Licht spenden konnten oder Instrumente wie ein „Gradient Meter“ zur Anzeige der Steigung. Jünglinge und von moderner Digitaltechnik verwöhnten Leuten wie meine Wenigkeit kann man damit wieder beeindrucken!

### Donnerstag, 23. Juni

Die Serie des Frühaufstehens setzte sich leider auch an diesem Tag fort. Denn an diesem Morgen fand das „Ride in your Dream Car“ statt, das ich diesmal in einem Silver Ghost von 1923 genutzt habe. Diese Fahrt führte entlang einer künstlichen Seenlandschaft in San Diego und hat wieder gezeigt, wie schön diese Stadt ist. In meinen Augen eine der wenigen Ausnahmen unter den Städten an der US-Westküste! Leider habe ich die spätere Gelegenheit verpasst, in dem Wagen nicht nur mit-, sondern ihn auch selber zu fahren. Verdammst!



Abb. 13: Fahrt in einem Silver Ghost von 1923.



Abb. 14: Probefahrt im Rolls-Royce Ghost – fährt sich besser als der Bentley! (Abb. 11)

Nach dieser Fahrt wurde wieder ein Modern Car Society Seminar besucht, mit weiteren Spezialisten Gespräche über die von uns geliebten Autos gesucht und anschließend die Rolls-Royce Motors Keynote

besucht. Hier hat der Redner eine interessante Zahl fallen gelassen: Rolls-Royce stellt pro Jahr ein Fahrzeug im Rahmen seines „Coachbuilt“ Programmes her – und die Warteliste hat bereits 20 Plätze! Ob der Enttäuschung dieser langen Zeit für meinen neuen Rolls-Royce trat ich dann die Probefahrt im neuen Ghost an. Von dessen Verarbeitung war ich sehr angetan und das Fahrverhalten hat das des Bentley Flying Spur nochmal übertroffen. Im Gegensatz zu dem sind auch die Luftauslassdüsen aus Vollmetall – Attention to Detail!

Eigentlich wollte ich noch andere Seminare besuchen, aber dann lief ich Richard Vaughan aus Michigan über den Weg, welcher mich zum Frühstück nach San Diego Downtown „ingesackt“ hat. Als passendes Lokal hatten wir uns die „Breakfast Bitch“ ausgesucht. So ungewöhnlich der Name war, so lecker war das Essen! Da mir am Vortag leider eine Krone herausgefallen ist, war ich sehr froh das zufällig ein Zahnarzt mit dabei war. Dieser konnte mir dann nicht nur bei meinem dentalen Problem weiterhelfen, sondern noch mit anderen Qualitäten beeindrucken: Denn er stellte sich als Enkel der früheren Eigentümer des Karosseriebauers LeBaron heraus! Diese wurde von der damaligen Eigentümerfamilie Briggs, seinen Großeltern, 1953 an Chrysler verkauft. Noch erfreulicher war dann: Er sollte auch beim anschließenden RREC in England eine Woche später dabei sein.

### Freitag 24. Juni

Das frühe Aufstehen nahm leider auch an diesem Tag kein Ende: Um 7:00 Uhr war ich als „Judge“ bei der Bewertung der Autos im Einsatz. Meine Klasse war dabei SZ und hier Motorraum, welches ich im Team mit Jason Courtney von Dream Car Garage aus Chicago gemacht habe. Frühe Autos aus den 80ern dauern übrigens recht lange, während Autos ab 94 mit den Abdeckungen eher langweilig sind. Viel ist verdeckt und man darf keine Verkleidungen abnehmen.



Abb. 15: SZ-Klasse. Als Juror habe ich mir viele Motorräume angeschaut ...





**Abb. 16:** Juroren mit ihren roten Mützen bei der Arbeit.

Nach dem Bewerten der Autos ging es dann mit John Tupper von IntroCar in die Marina zum lecker Tortilla essen, bevor er dann den Abendlieger nach London nahm. Das folgende Abendessen fand dann in besonderer Umgebung statt: Auf einem Flugzeugträger! So beeindruckend die Umgebung war, so grottig war leider wieder das Essen. Der RROC hatte leider wie Dienstag beim Bentley Welcome Dinner einen Caterer bestellt, der wohl eine tiefe Abneigung gegen alles Kulinarische dieser Welt hat, und eine massive Beschwerde aller Teilnehmer zur Folge hatte!

### Samstag, 25. Juni

Am Samstag war das offizielle Programm zu Ende und ich wurde von einem guten Freund abgeholt. Mit ihm ging es dann zusammen nach Palm Springs/Rancho

Mirage und damit das erste Mal auf dieser langen Reise wieder ostwärts. Während ich in San Diego noch bei gemütlichen 22°C eingestiegen bin, stand nach der zweistündigen Fahrt nach Palm Springs das Thermometer bei der doppelten Temperatur (siehe Abbildung 18) – beim Aussteigen hatte man das Gefühl direkt in einen Hochofen zu steigen, so „immersiv“ war die Hitze! Also gleich ins Haus, entspannen und den Abend mit leckerer amerikanischer Pizza ausklingen lassen. Kurz vor dem Schlafengehen ging es dann noch mal in den häuslichen Pool – denn erst dann sanken die Außentemperaturen unter 40°C. Bei blauer Beleuchtung des Wassers, klarem nächtlichem Wüstenhimmel, gepflegten und das Grundstück säumenden Palmen sowie eines kleinen Hauses im Stil des „Spanish Colonial Revival“ waren das sehr angenehme Momente 😊

Natürlich durfte auch hier der Bezug zu unseren Lieblingsmarken nicht fehlen. Daher haben wir es uns nicht nehmen lassen beim lokalen Bentley und Rolls-Royce Händler vorbeizugucken. Respekt vor allen involvierten Materialwissenschaftlern hier: Was so ein Auto bei >40°C in der Sonne (und damit Oberflächentemperaturen über 80°C!) alles aushalten muss!



**Abb. 17:** Abendessen auf dem Flugdeck des Flugzeugträgers U.S.S. Midway.



**Abb. 18:** Normales Wetter in Palm Springs und Rancho Mirage. Das haben die ernst gemeint!





**Abb. 19:** Bentley Händler in Rancho Mirage. Die Autos durften schön in der Sonne brutzeln ...



**Abb. 20:** Rolls-Royce, hier mit den Dawns, gleich daneben. Kalifornien und Florida scheinen ein guter Markt für diese Art von Autos zu sein, hat man diese dort am häufigsten gesehen.

Nach zwei Tagen Wüste ging es dann weiter. Das „Flughafen-Taxi“ um 5:00 Uhr morgens in Palm Springs war netterweise ein 69er Mercury Monterey Coupe – mit 4200 originalen Meilen! Und ohne Klima ... gut, dass der Flug so früh ging. Warm war es trotzdem ...



**Abb. 21:** Bei einem Produkt wurde man jetzt „Abbildung ähnlich“ sagen. Es ist schon das Auto auf dem Bild, nur wurde dieses an einem anderen Tag zu einer anderen Zeit aufgenommen.



**Abb. 22:** Diverse GM und Ford-Fahrzeuge. Hier mit Cadillac Seville und Eldorado im Vordergrund. Die Gemeinsamkeit mit Rolls-Royce? Klimakompressor, Getriebe und Lenkung!



**Abb. 23:** Ein Swallow-Doretti – mit englischer Technik des Triumph TR2 unter der Haube!

Die folgenden Tage waren dann von privaten Ereignissen durch Besuch der eigenen Verwandtschaft bestimmt, die natürlich auch nicht ohne Autos auskamen. Während Boston zwar „autofrei“ war (dafür mit super leckerem „Crab-Cake“!), konnte ich in Peoria südlich von Chicago meinen Bekannten mit seiner kleinen Sammlung von GM-Fahrzeuge (Cadillac, Chevrolet) und kleinen Briten wie MGA/MGB und Swallow-Doretti besuchen. Bei den Klimaanlage von Cadillac kann sich übrigens Rolls-Royce nicht nur beim Kompressor bedienen, sondern ruhig noch eine Scheibe bezüglich der Auslegung abschneiden!

Mit dem Flug von Boston via Dublin nach Manchester endete dann auch schon der 2-wöchige Trip in den USA, weiter ging die englische Reise. Aber was es damit auf sich hat, sei im nächsten Magazin beschrieben.

**Euer Harzer Grubenlicht  
Joschka Röben**

Text und Fotos: Joschka Röben



Vom 8. bis 10. Juli 2022

So einen Fuhrpark hat der Parkplatz des Discounters Billa sicherlich noch nicht erlebt. Das machte das Zusammentreffen der RR- & B-Freunde aus Österreich und Bayern möglich.



## 7. Salzkammergut Ausfahrt Motto „Seen Oberösterreich und Oberbayern“

Am Freitag, den 8. Juli 2022 trafen sich morgens 7 Rolls-Royce- und Bentley-Fahrzeuge mit 16 Teilnehmern in Altmünster am Traunsee. Nach der üblichen Begrüßung und kurzem Austauschen der letzten Neuigkeiten gab es eine kurze Fahrerbesprechung. Die erste Etappe von Altmünster nach Allhaming wurde im Konvoi über die österreichische Romantikstraße vorbei am Stift Kremsmünster zurückgelegt.

Unsere erste Station war die Pralinenwelt Wenschitz. Hier wurden wir vom Hausherrn empfangen und neben einer detaillierten Einführung über die historische Entwicklung der Firma Wenschitz und der Geschichte zum höchsten Schokoladenbrunnen wurde auch vieles über Kakao-bohnen, Schokolade und Pralinen erzählt. Weitere Details wurden uns bei einer Führung durch die Pralinenwelt nähergebracht. Natürlich durfte auch eine Verkostung von diversen Schokoladesorten und den verschiedensten Pralinen nicht fehlen. Falls wer nicht sicher war welche Praline jetzt die beste ist, wurde mit einem Schluck Wasser neutralisiert und eine weitere Verkostung konnte gemacht werden. Zum Abschluss haben einige von uns dann die gewonnenen Erkenntnisse noch für zu Hause eingekauft.

Anschließend ging es zum Mittagessen beim Wirt in der Edt. Das Landgasthaus hat uns wie schon in der Vergangenheit perfekt mit seinen Köstlichkeiten verwöhnt. Im weiteren Verlauf sind wir dann zur Schnapsbrennerei Sammerhof gefahren. Hier erwartete uns Christian Brunner und als Einführung gab es einige Informationen zum Schnapsbrennen und welche Obstsorten welche Erträge erzielen lassen. Natürlich durfte eine Verkostung nicht fehlen und rasch musste entschieden werden, wer heute noch fahrtauglich bleiben muss. Nach entsprechender Verkostung wurden auch hier wieder einige Flaschen für zu Hause mitgenommen.

Abends ging es dann zum Fischrestaurant Moser in Altmünster am Traunsee. Dieser kulinarische Geheimtipp ist schon ein Fixpunkt bei den Ausfahrten.



Am Samstag, den 9. Juli, nach dem Frühstück ging´s von Altmünster wieder los, vorbei an den oberösterreichischen Seen in Richtung Oberbayern. Wir fuhren wieder im Konvoi – diesmal über die Großalmstraße zum Attersee und weiter entlang am Mondsee zum Wallersee und Obertrumersee nach Oberndorf am Inn.

Dort hatten wir einen Treffpunkt am Billa Parkplatz in Oberndorf mit unseren Rolls-Royce- & Bentley-Freunden aus Oberbayern ausgemacht. Nachdem beim Frühjahrstreffen 2019 im Chiemgau eine starke Abordnung aus Österreich mit immerhin 6 Fahrzeugen vertreten war, hatte man damals beschlossen, die Kontakte der Clubs zu vertiefen.

Nach der üblichen Begrüßung von weiteren 3 RRs & Bs und einem kurzen Erfahrungsaustausch plus Fotoaufstellung ging es weiter – vorbei an Waginger See, Chiemsee, Hartsee und Pellhamer See – nach Hösllwang zum Gasthof „Zur schönen Aussicht“.

Hier erwartete uns eine bodenständig-bayerische Verköstigung. Der traumhafte Blick in die Weite des Chiemgauer Landes, auf die daran anschließende, schon alpine Berglandschaft an der Grenze Bayern-Salzburg/Tirol bestätigt, dass das Gasthaus seinen Namen „Zur schönen Aussicht“ völlig zu Recht trägt. Bunt gemischt saßen die österreichischen und oberbayerischen RR- und B-Liebhaber beisammen. Nach der Stärkung und Gesprächen, bei denen es bei Weitem nicht immer und ausschließlich um die Fahrzeuge ging, starteten wir die nächste Etappe – weiter nach Amerang im Chiemgau – zum EFA-Automuseum „Mobile Zeiten“. Ernst Freiburger (daher EF) hat über 250 Fahrzeuge der deutschen Automobilgeschichte gesammelt und zeigt etwa 70 ausgewählte und auch immer wieder wechselnde Exemplare in seiner Dauerausstellung. Wir hatten eine Führung gebucht und so wurde uns ein umfassender Einblick in die Welt der diversen Fahrzeuge aus mehr als einem Jahrhundert gewährt. Viele von uns konnten sich an verschiedenste Fahrzeuge erinnern und es gab auch die Möglichkeit sein Wissen zu vertiefen und fach zu simplen.

Zum Abschluss gab es noch eine Modelleisenbahnvorführung im Untergeschoss des Museums. Diese Anlage der Spur II (Maßstab 1:22,5 – im Gegensatz zu HO/Märklin mit 1:87) hat ca. 650 Meter Gleislänge und lässt nicht nur Kinderherzen höher schlagen. Da hat eine Dampflokomotive statt ca. 20 cm Länge bei Märklin schon mal eine Länge von einem Dreiviertelmeter und bringt 3–5 kg auf die Waage.



*Völlig zu Recht heißt der Gasthof „Zur schönen Aussicht“ – mit Blick über den Chiemgau bis hin zur ersten Bergreihe der Alpen.*



*Damit wir uns attraktiv platzieren konnten, war für uns beim EFA-Museum mal wieder ein spezieller Parkbereich reserviert worden.*



*So einfach kann eine Veranstaltung sein: Keine Vorkasse, keine Überweisung ... Andrea Gollob zählt die Teilnehmer, sammelt das Bargeld und besorgt die Eintrittskarten fürs Museum!!!*

Nach der Museumsführung trennten wir uns wieder von den bayerischen Kollegen.

Die Heimfahrt nach Altmünster über die Landstraßen war sicherlich für die Beifahrer auf Grund der guten Sicht und der schönen Landschaft ein Genuss. Abends ging es noch einmal hoch auf den Kollmannsberg zum Gasthof Windlegern. Hier wurde die Aussicht über den Traunsee und den Traunstein neben der Hausmannskost genossen.

Am Sonntag, den 10. Juli ging es zum Oldtimer-treffen am Stehrehof in Neukirchen. Abschließend bewunderten wir im dortigen Freilichtmuseum mit dem Handwerksmuseum diverse längst vergessene Handwerkskünste und ließen uns von den Bäuerinnen mit den bekannten frischgebackenen Bauernkrapfen versorgen.

*Text: Karl Gollob und Dr. H. Martin Illner*

*Fotos: Dr. H. Martin Illner*



5. – 7. August 2022



# Classic Days Düsseldorf





Nach 2 Jahren Corona Pause fanden die Classic Days erstmals in Düsseldorf statt. Das Gelände die Parkplätze Nord direkt an der A 44 mit eigener Ausfahrt ist für diese Veranstaltung sicher als optimal zu bezeichnen.







Reichlich Platz für die Club Meetings zwischen schönem kleinem Baumbestand, so dass auch Schattenplätze vorhanden waren. Ein kleiner, aber feiner Rundkurs mit schöner Gerade und reichlich Kurven. Platz für Picknick & Lifestyle und auch die Racing Legends hatten ihren großzügigen Bereich.

Die Voraussetzungen für einen dauerhaften Wechsel von Dyck nach Düsseldorf sind sicher gegeben. Sicher hätten die Organisatoren das ein oder andere, insbesondere was die Anmelderegularien angeht einfacher und verständlicher machen können. Auch die Bedeutung der unterschiedlichen Eintrittskarten, konnte leider auch von den offiziellen im Infostand nicht erklärt werden. Aber das ist sicher verzeihlich und wird beim nächsten Mal besser sein.

Leider waren die Anmeldungen über den RREC Area-Manager mehr als dürftig. Da der Aufwand von Anschreiben an die Mitglieder und die Korrespondenz mit den Organisatoren locker an die 50 Std. verzehrt hat stellt sich da die Frage macht das noch Sinn.

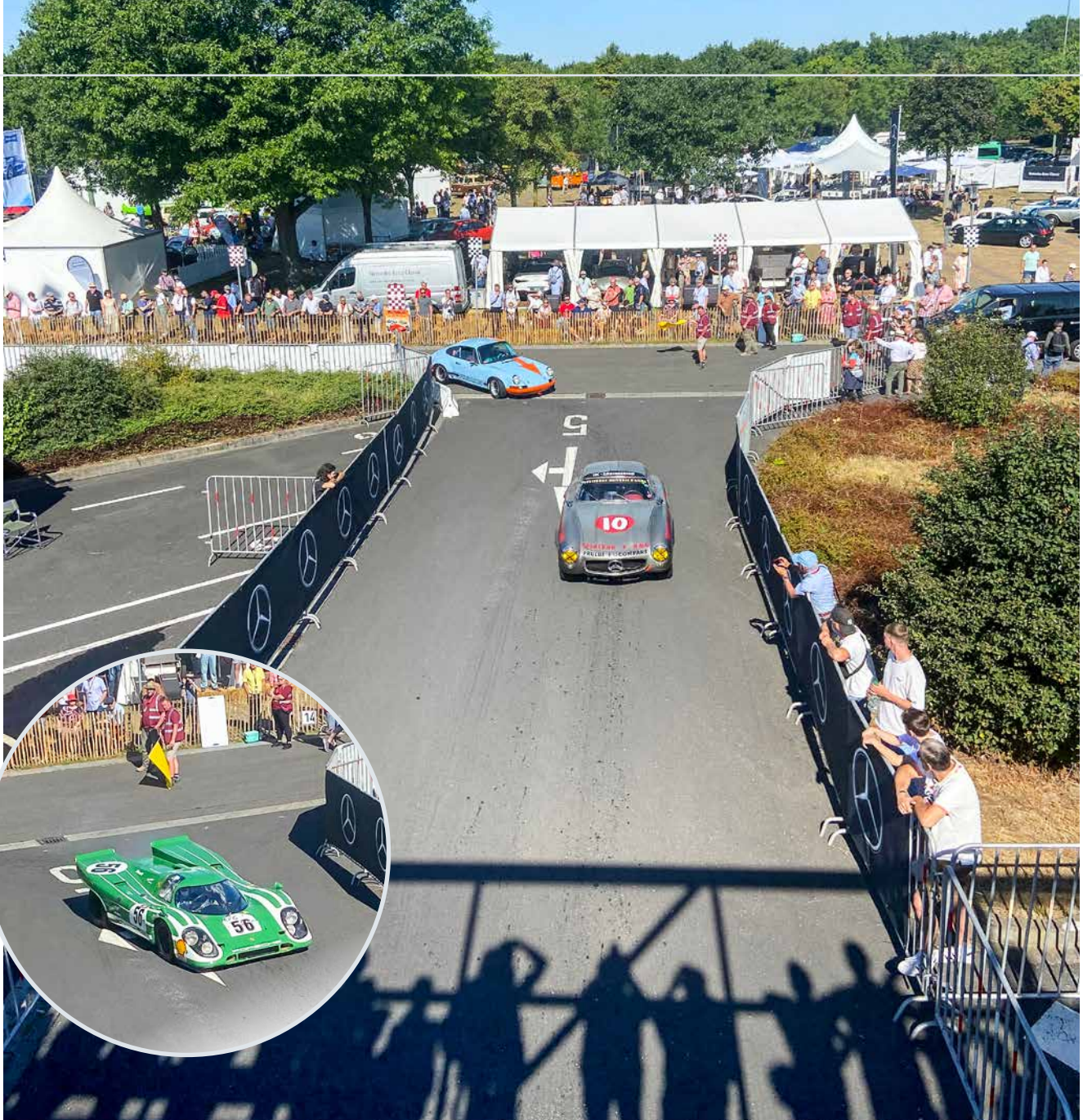
3 gemeldete Fahrzeuge, davon vor Ort nur 2 Fahrzeuge. 1 Fahrzeug von einem noch nicht Mitglied,

und 1 Fahrzeug vom Area-Manager sind sicher nicht angetan diese Veranstaltung als besonderes Event des Clubs herauszustellen. Auch ist die Außenwirkung zumindest nicht das was dem Club gerecht wird. Zum Glück hatten wir unseren Platz gleich neben dem des TOC, die mit 10 gemeldeten Fahrzeugen auch vor Ort waren. Da deren Platz zu eng bemessen war und auch ein Mini schon bei uns parkte haben wir gerne unseren Platz mit unseren TOC Mitgliedern geteilt.

Das Gesamtbild für Außenstehende war damit gewahrt. Die Gesamtflotte von 12 Fahrzeugen machte ein angemessenes Bild, wobei die Mitglieder des TOC ja fast alle auch im RREC Mitglied sind. Warum dann leider eine gemeinsame Meldung nicht möglich war, vielleicht kann das ja für das nächste Mal anders laufen.

Über die zwei wettertechnisch optimalen Tage ergaben sich viele Gespräche untereinander wie auch mit interessierten Besitzern von Fahrzeugen unserer Marken, die Interesse an einer Mitgliedschaft bekundet haben. Hier wird sicher in den nächsten Wochen die ein oder andere Meldung kommen. Die Oldtimer waren vom Kabinenroller bis zum RR Phantom vom Goggo 250 bis zum Bugatti mit 1200 PS vertreten.





Selbstverständlich kamen auch die Geländewagen Bulli und Wohnwagen nicht zu kurz. Neben vielen Ess- und Getränkeständen gab es aber auch ein sehr schönes Unterhaltungsprogramm mit Kirmes, Kasperle für Kinder und mit fahrenden Schaufahrzeugen was die Veranstaltung wirklich sehr schön abrundete.

Kurz es war für jede und jeden das passende zu finden, denn auch die Modeboutiquen waren mit ausreichend Auswahl vertreten. So wurde es ein rundum kurzweiliges Wochenende.

**Euer  
Rudolf Bergsch  
RREC Area-Manager West**

*Text und Fotos: Rudolf Bergsch*







Rolls-Royce 20/25 HP von Dr. Jürgen Verfürth ...



# 25 Rolls-Royce und Bentley aufgereit wie auf einer Perlenschnur





Unser Freund vom TOC Sebastian Schugar in einer „tragenden Rolle“



... und von Ralph Wirringer.



21. August 2022

# Tagestreffen Düsseldorf

Zum fünften Mal haben wir zu einem Tagestreffen nach Düsseldorf geladen, übrigens bei schönem Wetter.







Alle eingetroffen



Die Organisatoren



Sabine und Robert Braun plus acht Pfoten



Gruppenbild ...



... mit Diplombiologin Beate Pelzer (links).



Nachts, sorry sonntags im Museum ...



... alle hören aufmerksam zu.

Um 9.00 Uhr waren wir auf dem riesigen Parkplatz vor dem Aquazoo um einen großen Teil für die 25 Rolls-Royce und Bentleys abzusperren. Gegen 10.30 Uhr trafen alle Fahrzeuge ein. Unser Haus- und Hoffotograph Dr. Ludwig Kreitner achtete penibel darauf, dass alle Autos korrekt geparkt wurden. Anschließend begrüßten wir die Teilnehmer. Bei dieser Gelegenheit wurde eine Grußbotschaft von Rafe Courage, dem britischen Generalkonsul Ihrer Majestät verlesen. Dann öffneten sich die Kofferraumdeckel und man genoss die mitgebrachten Leckereien. Es waren vier Führungen mit zwei Diplombiologinnen durch den Aquazoo geplant. Leider war eine Dame erkrankt, so dass Frau Pelzer die Führungen allein stemmen musste. Das Aquazoo Löbbecke Museum ist eine kulturelle und wissenschaftliche Einrichtung der Landeshauptstadt Düsseldorf und stellt eine untrennbare Verzahnung aus Zoo, Aquarium und Naturkundemuseum dar.

Gegen 13.45 Uhr startete die ca. 50 Kilometer lange Ausfahrt. Nun erreicht man aus der Mitte einer Metropole nicht sofort „blühende Landschaften“ so dass ein Teil der Ausfahrt durch Düsseldorfer Stadtgebiet führte. Wir folgten der B7 Richtung Mettmann. Auf der linken Seite war ein rosa Häuserkomplex zu sehen, hierbei handelt sich um die „Bergische Kaserne“, die 2007 von der Bundeswehr aufgegeben wurde. Düsseldorf (Rhein/Ruhrregion) bewarb sich für die Olympiade 2032, hier sollte das Olympische Dorf entstehen. Wie wir alle wissen, wurde daraus nichts.



Weiter ging es Richtung „Neandertal“. Namensgeber war Joachim Neander (1650–1680), ein evangelischer Pastor und Lehrer, der hier in den Felsschluchten entlang der Düsseldorf Ruhe finden wollte. Von ihm stammt das bekannte Kirchenlied „Lobe den Herren, den ...“

Im Jahre 1856 fand hier ein Steinbrucharbeiter Knochenreste. Die Spezies erhielt darauf hin den in aller Welt bekannten Namen der „Neandertaler“. Die Felsen wurden als Steinbruch genutzt. Bis 1945 war alles abgetragen, so dass die eigentliche Fundstelle nicht mehr existiert. Auf der rechten Seite war das „Neandertal Museum“ zu sehen.

Wieder auf Düsseldorfer Stadtgebiet war eine Brachfläche zu sehen mit einem hohen Turm, hierbei handelte es sich um die „Gerresheimer Glashütte“, seinerzeit mit einer der größten Glashütten der Welt. Der Betrieb wurde 2005 eingestellt. Seither wird das Gelände als Spekulationsobjekt gehandelt. Hier sollten schon vor 10 Jahren über tausend Wohnungen entstehen. Fast am Ende der Ausfahrt befindet sich das Firmengelände der „Daimler AG“. Hier werden die „Sprinter“ gefertigt und in alle Welt exportiert. Bis Anfang der 60er Jahre war das die Fabrikationsstätte der DKW Automobile.

Am Ende der Ausfahrt fuhren wir auf das Betriebsgelände der Firma „Getränkervertrieb H. Gilles“. – Hier nochmal herzlichen Dank an die Chefin für die Bereitstellung. Die Rolls-Royce 20/25 konnten vor dem Restaurant parken.

Ein paar Schritte und wir erreichten unser Restaurant „Da Zio“ auf einer der schönsten Terrassen Düsseldorfs mit einem südlichen Flair, ließen wir es uns mit Vorspeisen, Zander, Kalbsschnitzel und Tiramisu schmecken. Wir wünschen uns, dass es allen gefallen hat und alle gut heim gekommen sind.

Nach Verabschiedung der letzten Gäste haben wir uns in der Lounge Ecke noch bei einem Bier und einem Fernet gemütlich gemacht, um etwas „runterzukommen“.

**Auf ein baldiges Wiedersehen.**

**Karl-Friedrich Kirchhoff  
Jochen Scharf**

*Text: Karl-Friedrich Kirchhoff  
Fotos: Dr. Ludwig Kreitner*







# Lust auf Neues?

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

Instagram Facebook Bauunternehmung Böpple GmbH | Heilbronn | Tel. 07131 2610-0 | [www.boepplebau.de](http://www.boepplebau.de)



## Pinboard:

**1 SATZ 17" 7-SPEICHEN BENTLEY FELGEN (UR73138)  
+ passender Nabenabdeckung wie abgebildet:**



**Kontakt:**  
Joschka Röben  
Kleiner Bruch 1  
38678 Clausthal-Zellerfeld

[www.roeben-3d.de](http://www.roeben-3d.de)  
Lösungen für den 3D-Druck  
Tel. 0049 176 9909 6650



MERKUR  
PRIVATBANK



Exklusiv für  
Wertpapieranleger  
bis zu 2 % p.a.

Angebot freibleibend.

Handelsblatt

Deutschlands  
**BESTE**  
Banken

2021

MERKUR PRIVATBANK

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



089 59 99 80



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

## DIE ERSTE ADRESSE FÜR IHRE CHROMJUWELEN

Für RREC-  
Mitglieder  
jetzt 10%  
Discount\*



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

SCHUTTENBACH  
AUTOMOBILE

IN ANZING

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

MIRBACH  
AN- UND VERKAUF VON  
HOCHWERTIGEN KLASSIKERN

BERATUNG · SERVICE · RESTAURIERUNG · GUTACHTEN · TÜV · DAUERGARAGEN

WWW.SCHUTTENBACH-AUTOMOBILE.DE · 85646 ANZING BEI MÜNCHEN, GUTENBERGSTR. 11, T.: 08121 427-0

VOR DEN TOREN MÜNCHENS



# The International Club for Rolls-Royce & Bentley Enthusiasts German Section e.V.

Gründer: Friedhelm Luckenburg, 10. Mai 1975

## VORSTAND

### Chairman

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

### Secretary

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

### Deputy Chairman

**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

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

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

### Pressofficer

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

### Area-Manager Süd-West, PLZ 70-79

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

### Anzeigen

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

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

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

### Artikelannahme

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

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

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

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

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

### Area-Manager Berlin, PLZ 1 ohne 19

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

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

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

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

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

### Info:

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







## Impressum

### Herausgeber:

RREC The International Club  
for Rolls-Royce & Bentley Enthusiasts  
German Section e.V.  
c/o Dr. Klaus Konopizky  
Friedrich-Herschel-Str. 12 | 81679 München

### Redaktion:

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

### Anzeigen- und Artikelannahme:

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

### Layout:

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

### Druck:

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

### Verkaufspreis:

Pro Heft: 20,- Euro

### Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 4/2022 am 15. November  
Ausgabe 1/2023 am 15. Februar





