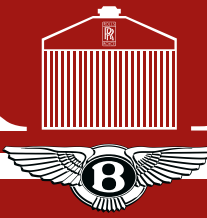


R · R · R · E · C



Vom Himmel hoch...

The Red Nose from Crewe



RREC Herbsttreffen
Mit MV in Frankenberg

Neues vom Spectre
Goodwood News

„Im“ Great Barrier Reef
Sektions Treffen



WIEDER LIEFERBAR!

Das RREC Damentuch



- 120 cm x 120 cm
- reine Seide

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



Foto: D. Tresenreiter

Was war, was wird

Die Zeit ist so schnellläufig, und es scheint schon so weit in der Vergangenheit zu liegen, dass Corona unser Leben beherrschte und unsere Aktivitäten in der ersten Jahreshälfte 2022 reduzierte. Aus diesem Grund wurde das Frühjahrstreffen abgesagt und durch ein später stattfindendes „Kleines Monte Carlo“ in Iphofen ersetzt. Erst allmählich setzte Normalisierung ein, und so fanden Treffen und Events überall in der Republik statt, unter großem Zuspruch der Mitglieder, die alle das Gefühl hatten, einiges nachholen zu müssen. Auch das Herbsttreffen in Frankenberg, im Vorfeld wieder von Corona-Sorgen überschattet, wurde zu einem Jahres-Highlight mit großer Teilnahme, gelungenem Programm und bester Stimmung. Unsere Saison 2022 geht zu Ende, und eine neue wird bereits im Januar anbrechen, mit dem ersten Termin im Rappenhof bei Stuttgart.

Doch im kommenden Jahr wird so manches anders werden, und die neuen Gegebenheiten zwingen uns, liebgewordene Gewohnheiten etwas zu verändern. Nach Corona haben sich Hotellerie und Gastronomie krass verändert, nicht nur preislich, sondern auch, was Verfügbarkeit und Konditionen angeht. Daher wird sowohl das Frühjahr als auch das Herbsttreffen nicht in den gewohnten Zeitfenstern stattfinden, sondern etwas versetzt. Denn bereits 6 bzw. 11 Monate davor ist es schwierig geworden, geeignete Unterkünfte zu finden und zu buchen. Dazu machen anmaßende Bedingungen es schwer und risikoreich, Events auf die Beine zu stellen, die allen zusagen und den finanziellen Rahmen nicht sprengen. Unsere bewährten Organisatoren der Treffen, Thomas Parpart und Thomas Walter arbeiten intensiv daran und werden auch wieder klasse Events hinbekommen, dessen bin ich mir sicher – und schon mal großes Dankeschön im Voraus.

Doch auch viele weitere Termine wird es wieder geben: Tagestreffen, Maxtrain, Messen, Ausfahrten. Hoffen wir, dass auch 2023 wieder ein sonnenverwöhntes Jahr wird, mit vielen Gelegenheiten, uns an unseren automobilen Schätzen zu erfreuen.

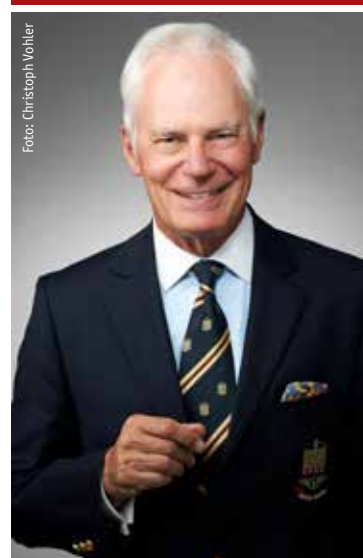
Bis dann, herzlichst!
Klaus Konopizky



PS: Es gibt weltweit drei Concours d'Elegance-Veranstaltungen auf höchstem Niveau, Pebble Beach, Villa d'Este und Chantilly. Hier hat der RREC France die begehrte Auszeichnung LE GRAND PRIX DES CLUBS erhalten, für die elegantesten Mitglieder, für das erlesenste Picknick-Ambiente, umgeben von Kunstwerken der Marken Rolls-Royce und Bentley. Nos félicitations, cher Jean Henri Hanoune! Merci, mes ami francais!

R·R·E·C

CHAIRMAN'S NOTES



chairman@rrec-germany.de



26 RREC auf dem Kurfürstendamm

Classic Days Berlin 2022

In dieser Ausgabe lesen Sie:

- | | |
|--|--|
| 3 Chairman's Notes | 28 Was stört es Emily & Flying Bee, wenn die Engel Pipi machen?
RREC Herbsttreffen |
| 6 Termine – Was? Wann? Wo? | 38 Die Pokale des RREC – German Section
Ein Blick zurück |
| 8 Einladung – RREC Frühjahrstreffen Rhine, Sunshine, Dine & Wine
12. – 14. Mai 2023 | 42 News aus Crewe
Zwei Meldungen aus dem Bentley Headquarter |
| 11 Einladung – Mille Miglia
18. – 28. Mai 2023 | 44 Classic Expo Salzburg 2022
RREC-Messestand |
| 13 Einladung – Auf den Grünen Hügel von Maxtrain
8. – 11. Juni 2023 | 48 Neues vom Spectre
Goodwood News |
| 14 RREC Spargel Fahrt 2022
Region Berlin-Brandenburg & Ost | 50 „Sleep well“
Meeting bei Schuttenbach
Automobile in Anzing |
| 20 Besuch von IntroCar und der RREC Annual Rally 2022
Bericht Joschka Röben – Teil 2 | 52 „Im“ Great Barrier Reef
Sektions Treffen RREC Sektion Süd-West |
| 26 RREC auf dem Kurfürstendamm
Classic Days Berlin 2022 | 54 RREC Jahresausklang 2022
19. – 20. November 2022 |



42 News aus Crewe

Zwei Meldungen aus dem Bentley Headquarter

56 Bentley Batur
Mulliners Zukunft

62 Der Bugatti von F. Henry Royce
Roßfeldt-Archiv

68 Update aus Crewe
Bentley Bentayga Hybrid 2022

73 Verluste bei Starterbatterien
Pflege bei längeren Standzeiten

76 Pinboard
Private Angebote/
Gesuche

78 Kontakte

79 Impressum

www.rrec-germany.de



Bentley Batur

Mulliners Zukunft

56

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

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



Foto: Christoph Vohler

www.rrec-germany.de

Termine 2023

RREC CLUBTREFFEN / VERANSTALTUNGEN

22. Januar 2023, ab 12.30 Uhr
Treffen in „unserem Wintergarten“
im Restaurant Rappenhof Weinsberg
eine Tafel für uns reserviert!
– Organisation Oliver O`Keefe

26. März 2023
Villa Hügel in Essen
Führung im ehem. Wohnhaus
der Familien Krupp / von Hallbach
Vorfahrt mit den Autos bis vor
die Villen – Fotos nur für private
Zwecke gestattet!
– Weitere Details, wie Verpflegung und weiteres sind in Planung, können aber erst im Januar 2023 konkretisiert werden.

12. – 14. Mai 2023
RREC Frühjahrstreffen
– Siehe Einladung auf Seite 8 und 9

28. Mai 2023, Pfingstsonntag
10 Jahre Garagentreffen Melle:
Jubiläumstreffen mit Live-Band
– Organisation Fam. Zogbaum,
a.zogbaum@gmx.net,
Einladung und Programm folgt

8. – 11. Juni 2023
Auf den Grünen Hügel von Maxlrain mit
anschließender Voralpenland-Ausfahrt
– Siehe Einladung auf Seite 13

9. – 11. Juni 2023
Chiemgau Tour
– Organisation Prof. Dr. Martin Illner

24. – 26. November 2023
Jahresausklang der Region West
auf der Wasserburg Anholt
– Weitere Informationen beim
Organisator Dr. Frederik Vongehr

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

18. – 28. Mai 2023
Mille Miglia
– Siehe Einladung auf Seite 11

23. – 25. Juni 2023
RREC Annual Rally in Burghley House



Auf der Suche nach einem Haus mit Garage? Schneien Sie doch mal bei uns rein.

Ob Sie über den Kauf einer neuen Immobilie nachdenken oder Ihre eigene veräußern möchten, wir beraten Sie in jedem Fall mit unserem fundierten und langjährigen Know-how. Unsere überregionale Marktkenntnis und das weltweite Netzwerk von Engel & Völkers bietet Ihnen ein breit gefächertes Immobilienangebot. Der erste Schritt zum Verkauf oder der Vermietung Ihrer Immobilie ist eine reelle Marktpreiseinschätzung. Vertrauen Sie auf die Kompetenz unserer Experten.

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



ENGEL & VÖLKERS



Rhine, Sunshine, Dine & Wine

Das Frühjahrestreffen des RREC

vom 12. bis 14. Mai 2023



Rhine, Sunshine, Dine & Wine – unter diesem Motto steht das Frühjahrstreffen in der emotiona- len Mitte Deutschlands, am Rhein, dort, wo der schönste Fluss des Landes am schönsten ist.

Unser Standort ist das Hotel Fürstenhof in Bad Kreuznach, eine knappe Autobahnstunde von Frankfurt, anderthalb Autobahnstunden von Köln entfernt. Nicht am Rhein, aber an der Nahe, nahe am Rhein.

Enthusiasten, die schon am Donnerstagabend oder Freitagmorgen anreisen möchten, können am **Freitagnachmittag an einem Prolog** teilnehmen. Abends ist ein Buffet geplant, wo, wird noch nicht verraten.

Am Samstag geht es dann per Fähre auf das rechtsrheinische Ufer. Wir besuchen das Niederwalddenkmal bei Rüdesheim, wo man zu Füßen der Germania einen fantastischen Blick gen Rheinhessen hat. Von dort fahren wir direkt am Rhein entlang zur Lorelei.

Mit der Fähre geht es dann wieder auf die linke Seite des Rheins, über die einsamen, kurvenreichen und hügeligen Straßen und Sträßchen des ländlichen Hunsrücks.

Nach einer Kaffeepause fahren wir an der Nahe entlang zurück.

Im Hotel Fürstenhof in Bad Kreuznach findet dann der Champagnerempfang statt gefolgt vom Galadiner.

Sonntag: nach Frühstück und Auschecken geht es, oder besser, fahren wir zu einer besonderen Überraschung, die etwa drei Stunden Zeit in Anspruch nimmt. Offiziell endet das Treffen dann gegen 13 Uhr. Danach besteht die Möglichkeit für Mitglieder, die erst am Nachmittag abreisen wollen, zu einem gemeinsamen „Open End“ Mittagessen (für Selbstzahler) im nahen ClassicX Landhaus unseres Clubmitglieds Karl Muth.

Das Planungsteam:

Norbert Andrup
Joachim Becker
Thomas Parpart



Hotelbuchungen sind individuell vorzunehmen, ein begrenztes Kontingent ist reserviert.

DZ € 169,- / EZ € 100,- inkl. Frühstück

Adresse: Sympathie Hotel Fürstenhof, Kurhausstr. 20,
55543 Bad Kreuznach, Tel. 0671/2984670,
E-Mail: reservierung@sympathie-hotels.de

Die Anmeldefrist endet am 20. Februar 2023.

Das Nenngeld beträgt € 300,- Euro pro Person.
Nenngeld ist Reuegeld!

Änderungen im Detail behalten sich die Veranstalter vor.
Ob durch Corona, Unsicherheiten vor Ort, oder „plötzlich“
auftretende Infrastrukturprobleme durch Sperrungen.

Exklusiv
für RREC
Mitglieder
(D)



Empfohlen von
rrec-germany.de

BELMOT®

Die Allgefahren-Versicherung für Oldtimer.

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

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



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



ROLLS-ROYCE ENTHUSIASTS' CLUB for Rolls-Royce and Bentley enthusiasts AUSTRIAN SECTION



Finale Vorankündigung der Mille Miglia vom 18. bis 28. Mai 2023

2022 feiert die 1000 Miglia ein Jubiläum:

Zum 40. Mal wurde das legendäre Oldtimerrennen von Brescia nach Rom und zurück ausgetragen.

Und wie in jedem Jahr streifte die Karawane der schönsten Designmodelle der Automobilgeschichte auch wieder die Ufer des Gardasees.

2023 feiert der RREC Austrian Section ein Jubiläum:

Vor 10 Jahren fuhren ca. 30 Autos mehrerer Sektionen in 10 Tagen die 1000 Miglia.

Grund genug, um im Mai 2023 für die Mitglieder und Freunde des RREC wieder eine Italienreise zu unternehmen und die Strecke des Jahres 2022 der 1000 Miglia zu befahren – Dauer einschl. An- und Abreise: 11 Tage: vom 18.05.2023 (Christi Himmelfahrt) bis 28.05.2023 (Pfingstsonntag).

Anmeldung sind ab sofort möglich – nach Fertigstellung der Detailkalkulation werden wir umgehend das Nenngeld bekanntgeben.

Kontakt:

Johann Vondra

Präsident des RREC A.S.

A-1060 Wien, Millergasse 11/5

Tel.: +43 (0) 699 / 10 815 300

E-Mail: info@rrec.at

Home: www.rrec.at



Immer perfekt gekleidet

Das RREC German Section Clubjacket

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

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

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

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



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



Einladung

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

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

8. Juni 2023 bis
11. Juni 2023



© Jorun Klhiger-Illner

Bereits im achten Jahr organisieren Prof. Dr. H. Martin Illner und seine Frau Jorun die RREC-Präsentation auf dem Oldie-Feeling in Maxlrain, das als Auftaktveranstaltung der 34. ADAC Bavaria Historic stattfindet. Dieses Jahr gibt es zum wiederholten Mal im Anschluss an diese Auftaktveranstaltung zwei Tage mit Ausfahrten im Voralpenland.



Programm: – soweit Corona das zulässt ... –

MITTWOCH, 7. JUNI 2023

Gemeinsames Abendessen für Früh-Ankömmlinge nach kurzfristiger Abstimmung

DONNERSTAG, 8. JUNI 2023

Individuelle Anreise zur RREC-Lounge auf dem Oldie-Feeling der ADAC Bavaria Historic in Maxlrain (ab 9.30 Uhr)
Abends einchecken Hotel St. Georg Bad Aibling / Aperitif / Abendessen

FREITAG, 9. JUNI 2023

Gemeinsames Frühstück im Hotel
Ausfahrt: Reit im Winkel mit Überraschung / Mittagessen auf der Winkelmoos-Sonnenalm / Voralpenlandfahrt / Kaffee & Kuchen
Abends Willkommenheißen der Rallye-Fahrzeuge im Zentrum von Bad Aibling mit anschließendem gemeinsamen Abendessen in einem Restaurant am Marktplatz mit Blick auf die Oldie Night.

SAMSTAG, 10. JUNI 2023

Gemeinsames Frühstück im Hotel
Ausfahrt: Chiemsee-Rundfahrt / Mittagessen / Kaffee & Kuchen
Gemeinsames Abendessen im Hotel

SONNTAG, 11. JUNI 2023

Gemeinsames Frühstück + Farewell / Individuelle Abreise

Die Teilnahme am Donnerstag in Maxlrain erfordert einen kleinen Obulus von 25,- € pro Auto, der vor Ort bezahlt werden und auch einzeln gewählt werden kann. Für die Teilnahme an der Ausfahrt Donnerstag-Abend bis Sonntag beträgt das Nenngeld 375,- €.

Bitte um Anmeldung bis spätestens 15. April 2023 an area-manager.sued@rrec-germany.de mit offiziellem Anmeldeformular.

Bitte um eigenständige Hotelreservierung: Kontingent-Stichwort „RREC“ bis 15. April 2023 (169,- €/DZ)

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

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

RREC Spargel Fahrt 2022

Region Berlin-Brandenburg & Ost

**MeckPomm – Samstag,
11. Juni 2022**

Text: siehe Quellenangaben; Jens Meggeneder
Fotos: Jens Meggeneder



Wir wollten mal wieder etwas gemeinsam unternehmen und so kam die Idee, eine Fahrt zur Spargel Zeit zu organisieren. Clubfreundin und Area Managerin Irene Wiens / Region Ost und Area Manager Jens Meggeneder / Region Berlin & Brandenburg steckten bei einem guten Glas Champagner die Köpfe zusammen und heraus kam eine wundervolle Tagesfahrt in Mecklenburg-Vorpommern.

Hier nun unser kleiner Reisebericht.



Alle mal auf einem Bild ;-)



Innenhof – Alte Burg



Sonnige Gemüter,
Heinz Dreps,
Irene Wiens &
Jens Meggeneder.



Käffchen, kleine
Pause – Dagmar
Lindenau-Czempiel
& Sylvia Senger.

Ein Großteil der Teilnehmer traf sich am sonnigen, frühen Morgen in Berlin, um dann gemeinsam nach Norden, zum ersten Treffpunkt aufzubrechen.

Es ging ohne Zwischenstopp nach Neustadt-Glewe und wir hielten direkt im Innenhof der Alten Burg. Hier wurden wir schon von den anderen Teilnehmern

und Irene Wiens mit Familie herzlich empfangen. Das Burg Restaurant hatte einen rustikalen Imbiss mit lecker belegten Brötchen (für unsere Süddeutschen, es sind Semmeln gemeint ;-)) und Getränken vorbereitet. Herzlichen Dank an das Burg Restaurant, extra für uns wurden die Pforten bereits eine Stunde früher geöffnet und das Personal war sehr freundlich.

Alte Burg 1, 19306 Neustadt-Glewe

Gut gestärkt ging es weiter, das nächste Ziel erwartete uns schon.



Percy mal lieb, Herrchen
Thomas Walter,
Michael Frings,
Sylvia Senger
und Jens Bokop.

Ach der Hut, der steht ihr gut. Angelika Schroeder-Datow & Heinz Dreps in wunderschöner Corniche.



Sun ist shining – Michael Frings, Peter Senger, Guido Stütz blinzeln in die Sonne.



Clubfreundschaften – Angelika Schroeder-Datow, Thomas Walter & Percy.

Wir fahren zum Aussichtspunkt an den Teichen im Naturschutzgebiet Lewitz.

*Das **Naturschutzgebiet Fischteiche** in der Lewitz befindet sich im Westen Mecklenburg-Vorpommerns innerhalb des Landschaftsschutzgebietes Lewitz auf den Gemeindegebieten von Neustadt-Glewe, Tramm und Spornitz im Landkreis Ludwigslust-Parchim.

Das am 22. Juli 1938 (7137 ha) eingerichtete und am 30. April 1963 verkleinerte Naturschutzgebiet besteht aus zwei Teilflächen. Es hat eine Gesamtfläche von 1767 Hektar. Zweck der Ausweisung ist der Schutz einer fischereilich genutzten Teichlandschaft als Brut-, Mauser-, Rast- und Überwinterungsgebiet von zum Teil in ihrem Bestand gefährdeten Vogelarten. **Quelle: dewiki.de*

Mit viel Weitblick und einer frischen Brise Wind um die Nase, aber noch immer mit erstklassigem Sonnenschein, stand nun das Highlight der Fahrt, der Spargel auf der Speisekarte. Die Pferdestärken wurden aktiviert und so setzen wir uns wieder in Bewegung, mit dem Ziel – Jagdschloss Friedrichsmoor – Schlossallee 10, 19306 Neustadt-Glewe.

Die hält ...!



Leichte Brise, Angelika Schroeder-Datow, Dagmar Lindenau-Czempel, Jens Meggeneder & Arndt-Peter Reinhardt.

*Das **Jagdschloss Friedrichsmoor** befindet sich im gleichnamigen Ortsteil von Neustadt-Glewe inmitten der Lewitz in Westmecklenburg und war Jagdsitz mecklenburgischer Herzöge. Die nur dünn besiedelte „Lewitz“ war ein ideales Jagdgebiet. Heute ist das Jagdschloss umgeben von alten Eichen. Nördlich fließt der Breite Graben am Schloss vorbei und es schließt sich ein Laubwald an das Schlossgelände an.

Um 1704 ließ Friedrich Wilhelm I. (Mecklenburg) eine in schwedischer Manier mit Eichenbrettern verkleidete und bemalte Blockhütte als Jagdhaus an der Stelle des heutigen restaurierten Jagdschlusses errichten. Baumeister war angeblich der Ingenieur-Kapitän Jacob Reutz, der auch für die Bebauung der Schweriner Schelfstadt und deren Schelfkirche verantwortlich zeichnete. ... Wie Schmiederechnungen belegen, muss das Jagdhaus 1709 fertiggestellt gewesen sein. Vom alten Jagdhaus ist nichts mehr erhalten geblieben.

1791 ließ Herzog Friedrich Franz I., erster Großherzog von Mecklenburg-Schwerin, auf dem Platz des alten Jagdhauses in Friedrichsmoor sein neues Jagdschloss aus Fachwerk errichten. Die eingeschossige Dreiflügelanlage wurde durch den Hofbaumeister Johann Christoph Heinrich von Seydewitz bis 1793 erbaut. ...

Zur Zeit des Baus herrschte Holzknappheit, da die Lewitz um 1770 fast vollständig entwaldet war. Die Förster des seit 1709 in Friedrichsmoor bestehenden Forstamtes, die das Bauholz zu besorgen hatten, sorgten im Laufe der Jahre für Wiederaufforstungen.

Bis 1918 diente das Gebäude ausschließlich Jagd Zwecken der Landesherren. So war im 20. Jahrhundert die Hirschbrunft im September Höhepunkt der Jagd. Vor der Jagdsaison wurden das Haus einmal jährlich herausgeputzt und die Innenwände mit Kalk geweißt. Für die Unterhaltung des Jagdschlusses waren die Oberförster zuständig. Namhafte Besucher waren unter anderem Kaiser Wilhelm I., Wilhelm II. und Reichskanzler Otto von Bismarck.

Ab 1957 wurde das FDJ-Jugendlager „Meliorationsobjekt Lewitz“ hier untergebracht. Danach war das Institut für Meliorationswesen der Universität Rostock, bis zur Wende blieb es Schulobjekt und Bürogebäude des VEB Meliorationsbau. Seit 1991 wird das Jagdschloss, unterbrochen zwischen 1996 und 2000, nach umfangreicher denkmalgerechter Sanierung als Restaurant, Café und Hotel genutzt.

Einst gingen vom Schloss vier Schneisen als strahlenförmige Alleen aus, die heute nicht mehr zu erkennen sind. Größtenteils erhalten ist jedoch die 15 Kilometer lange, schnurgerade Verbindung zum Residenzschloss Ludwigslust.

**Quelle: wikipedia.de / Text gekürzt*



Auf Jagdschloss Friedrichsmoor.



Irene Wiens strahlt, gleich gibts den Spargel.



Einfach fotogen, Sylvia Senger & Dagmar Lindenau-Czempel.



Ich sag mal nix, großer Phantom und die Dame in XXL, passt doch.



So schön kann tafeln sein.



Übern Marktplatz in Schwerin, issn Muss.



Plauderei in der Hyparschale – Gastgeber Stephan Schroer, Heinz Dreps, Angelika Schroeder-Datow, Irene Wiens.



Ein oder zwei Gläschen Champagner dürfen in Schwerin nicht fehlen, vielen Dank!



Auf Motivsuche – Tanja Stütz & Jens Bokop.



Schön wars, Dank an Stephan Schroer.

Gut unterhalten und gut gestärkt fuhren wir weiter und unser Ziel war die Landeshauptstadt Schwerin.

Es stand die Besichtigung einer Villa mit Stasi-abhörtechnik auf dem Programm, hier wurde die ganze Absurdität des Überwachungsstaates (ehemalige DDR) verdeutlicht. Nach diesen ernüchternden Eindrücken sollte uns nun wieder aufheiterndes unterhalten und wir fuhren zur Hyparschale und waren zu Besuch bei Stephan Schroer, zu KUNST und Champagner.

*Hyperbolische Paraboloidschale, kurz: **Hyparschale**. Die gleichnamigen Bauten dazu hat Architekt Ulrich Müther entworfen. Sie stehen z.B. in Magdeburg, Neubrandenburg oder in Rostock-Warnemünde mit dem Teepott.

In Schwerin ist in der Hyparschale eine Galerie zu finden. Die FreshEggsGallery.

*Quelle: <https://www.kultur-mv.de/kunst-kultur/bildende-kunst/fresheggsgallery.html>

**Das Gebäude, in der Weststadt, Johannes-Brahms-Straße 65 / Wittenburger Straße, ist als Gebäude ein Baudenkmal in Schwerin.

**Quelle: wikiwand.com



Kunst in der Hyparschale.



Mit Dank für den, wie immer, herzlichen Empfang in der Hyparschale, verabschiedeten wir uns von diesem interessanten Ort und mit unserem Gastgeber fuhren wir zum letzten Ausflugsziel.

Irene Wiens hatte im Schlossbuchtcafé – Gute Küche mit wunderschönem Ausblick – die besten Plätze am Strand reserviert. <https://schlossbuchtcafe.de>

Nun gab es Kaffee & Kuchen und natürlich wurden wir wieder mit köstlichem, gut vorgekühltem Champagner verwöhnt. Herzlichen Dank Irene für diese prickelnde Erfrischung!



Irene Wiens mit Begleitung & Stephan Schroer.



Toller Ausklang mit Strandfeeling.



Schloss Schwerin – mal von der anderen Seite.

„Ich habe fertig“ –
schöne Fahrt wars.



DIE GESCHICHTE DES WEISSEN GOLDES

Spargel wurde ursprünglich als **Wildpflanze in Vorderasien** verzehrt. Auch die Griechen erkannten in ihm Potential und verehrten ihn als **Heilkraut** und benutzen ihn als heiliges Gewächs für die Liebesgöttin Aphrodite. Daher stammt auch das Gerücht, dass Spargel eine **aphrodisierende Wirkung hat**, also luststeigernd wirkt!

Die alten Römer haben den **Anbau von Spargel** perfektioniert und ihn zu einer **Kulturpflanze** geprägt. Ihnen verdanken wir außerdem die **Verbreitung** des Spargels bis hinter die Nordseite der Alpen.

Erst im 16. Jahrhundert wurde er zu einer **Delikatesse der aristokratischen Kreise** und galt als Gemüse der Adligen. Spargel entwickelte sich jedoch rasch zum Arme-Leute-Essen.

Dabei handelte es sich die ganzen Jahre zuvor um **grünen Spargel**. Da er nicht sonnengeschützt war, konnte sich reichlich **Chlorophyll** ansammeln. Erst seit Mitte des 19. Jahrhunderts wurde weißer Spargel, auch **Bleichspargel** genannt, entdeckt und gilt seitdem als „**weißes Gold**“ oder „**König der Gemüse**“. Mittlerweile ist Spargel eine saisonale Feinkost, der zu den teuersten Gemüsearten gehört.

FUN FACTS ZU SPARGEL

Spargel gehört zu einer der **gesündesten Gemüsearten** überhaupt. Er besteht zu über **90 Prozent aus Wasser** und besitzt nur **13 Kalorien**. Wer Spargel isst, profitiert zudem auch von zahlreichen Mineralstoffen und Vitaminen, die sich gut auf dein Herz, deine Knochen und deinen Kreislauf auswirken. Die grüne Variante enthält wegen ihrem höheren Chlorophyll-Gehalt noch zahlreiche weitere Vitamine.

Wenn Kirschbäume reife Früchte tragen, ist die Spargelsaison meist beendet. Daher stammt auch die Redewendung: „**Kirschen rot, Spargel tot**“. Offiziell endet die Spargelsaison aber am 24. Juni, dem **Johannistag**.

Deutschland gehört mit ungefähr **133.000 Tonnen** im Jahr zum größten Spargelerzeuger in Europa. Mit **29.000 Hektar** nimmt Spargel die größte Anbaufläche für Gemüse in Deutschland ein.

Bestimmt hast du schon von der Redewendung „**einen Spargel quer essen**“ gehört. Dieser bedeutet so viel wie einen sehr breiten Mund haben.

Das kannst du nächstes Mal ausprobieren: wer Spargelstangen aneinander reibt, wird mit einem leichten **Quietschen** belohnt!

Lektion 1: Spargel ist nicht nur ein Gemüse, sondern eine Lebensart. Die weißen Stangen sind der Startschuss in den Frühling, die Meldung „Der erste Spargel ist gestochen“ ist genauso wichtig, wie weißer Rauch aus dem Schornstein der Sixtinischen Kapelle.

Text: Audiotainment

Teil 2

Besuch von IntroCar und der RREC Annual Rally 2022

Text und Fotos: Joschka Röben

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 und dann natürlich auch zum englischen RREC-Treffen fahren.

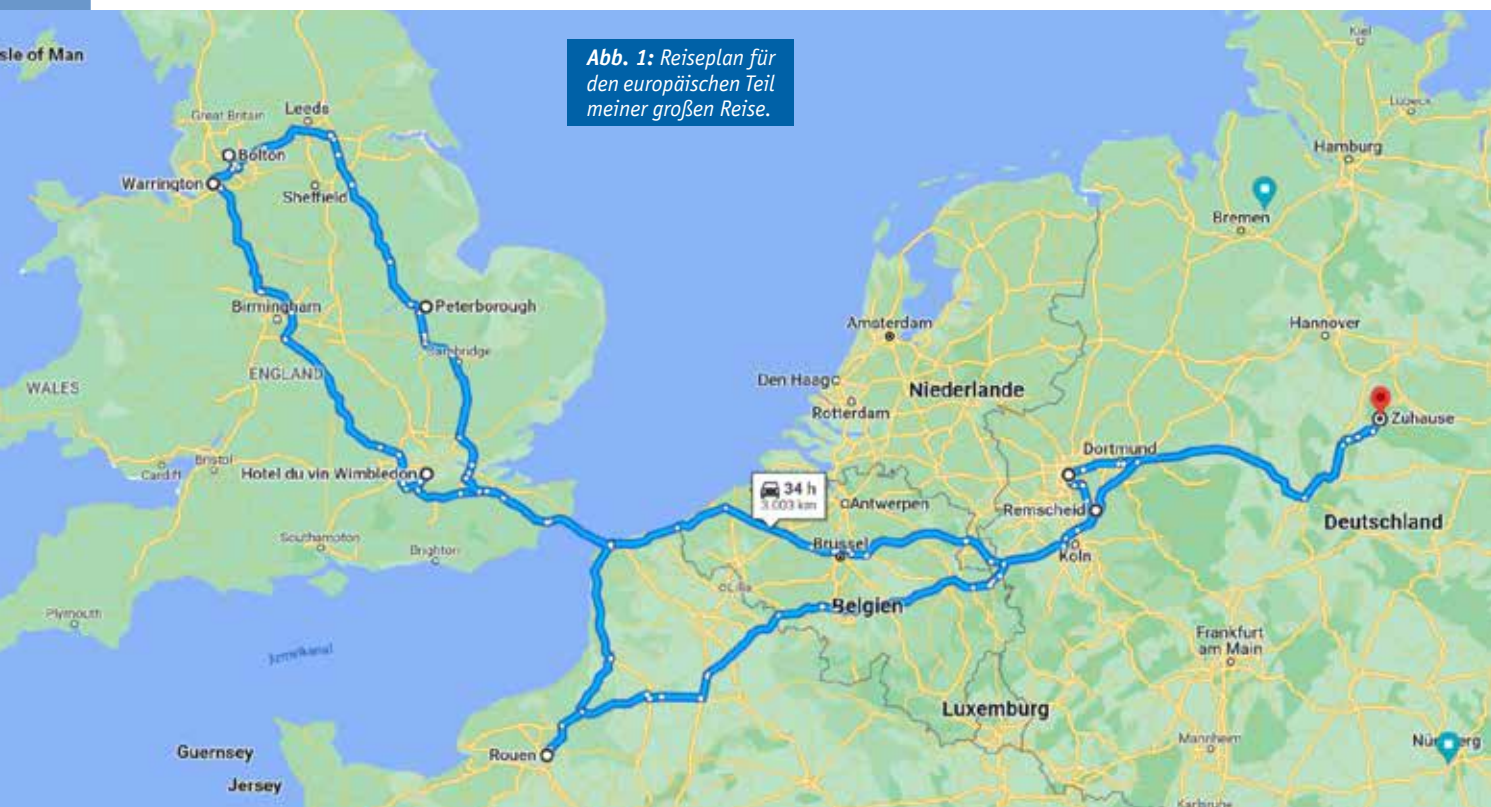


Abb. 1: Reiseplan für den europäischen Teil meiner großen Reise.

A Iso 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, zum englischen Treffen fahren und über einen Umweg in Frankreich wieder in den beschaulichen Harz.

Aus Gründen der Übersicht wird die Reise in zwei Artikel unterteilt: Einen Teil mit Fokus auf den amerikanischen Teil (siehe RREC-Heft 03-2022) und einen mit Fokus auf den europäischen Teil.

Hier folgt nun der europäische Teil der Reise!



Abb. 2: Packards (links und ganz rechts) von deren „Attention to Detail“ sich Rolls-Royce mal eine Scheibe abschneiden kann!

14. – 15. Juni 2022: Besuch eines Clubkollegen, Fahrt nach England

Die Reise begann nun also am 14. Juni gleich erstmal unter erschwerten Bedingungen: Eine Fahrt ohne funktionierende Klimaanlage! Denn wie wir aus dem letzten Artikel wissen, ist diese einen Monat zuvor in die Fritten gegangen. Bis zu unserem Clubmitglied Malte Sommer in Mühlheim an der Ruhr war das noch kein Problem, sollte später aber noch schwierig werden! Bei Malte folgte dann die Untertreibung des Jahrhunderts, denn aus „ein paar Packards, Ford Model T & Co.“ wurden dann doch einige mehr! Aber die Erklärung gegenüber den anderen Mitgliedern überlasse ich bei einem zukünftigen Clubtreffen dir ... 😊

Nach dem Besuch bei Malte ging es dann zu einem ehemaligen Studienkollegen in Remscheid, bevor ich dann am Mittwoch in Richtung London aufgebrochen bin. Hier kommt wieder die nicht funktionierende Klimaanlage ins Spiel: Was auf dem kontinental-europäischen Teil noch kein Problem darstellte, wurde dann aufgrund der höheren Temperaturen in England etwas schwieriger.

Im Auto wurde es so warm, dass das Smartphone in Richtung London mal eben den Dienst wegen Überhitzung quitiert hat und somit auch erstmal keine Navigation via Google Maps möglich war: Autsch! Doch da aus dem Grundstudium noch der zweite Hauptsatz der Thermodynamik bezüglich „Richtung von Prozessen“ hängengeblieben ist, hat ein schnelles Pressen des Telefons zwischen dem rechten Bein und Sitz für ein schnelles Abkühlen und dessen zügiger Wiederverwendung geführt. Einer sicheren Ankunft stand dann nichts mehr im Weg.



Abb. 3: Hotel du vin im Cannizaro House im Stadtteil Wimbledon von London. Hotel super, Frühstück naja!

15. – 16. Juni 2022: Besuch bei IntroCar

Nach dem Einchecken im *Hotel du vin* im Cannizaro House in Wimbledon ging es abends auf ein Wiedersehen mit John Tupper. Dort verbrachten wir einen schönen Abend in den Pubs von London, bevor es am folgenden Tag am Firmensitz von IntroCar (siehe Abbildung 4) weiterging. Hier gab es die Möglichkeit einer Betriebsführung und dem persönlichen Kennenlernen der IntroCar-Mitarbeiter. Was für eine tolle Truppe! Ebenso haben wir ein kleines Interview gedreht, welches mittlerweile auf dem Youtube-Kanal von IntroCar (siehe QR-Code) angesehen werden kann.



Abb. 4: Besuch bei IntroCar! Rechts der Geschäftsführer John Tupper.





Abb. 5: Im Londoner Stau haben sich Temperaturen entwickelt, welche das Auto gar nicht mochte! Die bescheidene Positionierung des Temperatursensors mag hier etwas dramatisieren, aber erinnert euch: Die Klimaanlage ging auch nicht.

16. – 17. Juni 2022

Am Donnerstagnachmittag ging es dann weiter nach Warrington in der Nähe Manchester, eine Fahrt die eigentlich nur 3,5 Stunden, dann aber fast 6 gedauert hatte. Stau in London, um Birmingham und das Kurven durch die Feldmark kurz vor Manchester waren zeitraubend. Besonders der Verkehrsstau in London hat aufgehalten, waren da gefühlt alle 100 m Fußgängerampeln, die natürlich immer Rot waren ... wäre ich bloß gänzlich der Wegbeschreibung der IntroCar Jungs über den mautpflichtigen Teil gefolgt!

Abb. 6: Steve Merrit von Leathercare.



Nachdem ich mich auf der „The North“ genannten Strecke in die „Midlands“ durchgeschlagen habe, war die erste Station ein Besuch bei Steve Merrit von Leathercare in Warrington (Abbildung 7). Er hat damals bei der alten Connolly gelernt und den Übergang zwischen Vaumol (bis 85) und Autolux-Leder (ab 85) mitgemacht. Da ich mit Colorlock aus Göttingen gemischte Erfahrung gemacht hab (Farbton passt super,

ging aber stellenweise leicht wieder ab) hat er mir meinen Fahrersitz nochmal wieder hübsch gemacht.

Danach ging es weiter nach Bolton, nordwestlich von Manchester. Auch hier musste ich wieder feststellen, dass englische Autobahnen sehr entspannt sind. Die „Schnellspur“ ist häufig frei und mit Tempomat kann man da lange Strecken bequem zurücklegen (Abbildung 7). Und wenn doch mal ein BMW oder Audi hinter einem auftaucht, nerven die einen nicht mit Lichthupe, sondern bleiben geduldig hinter einem! Leider habe ich erst bei John Bowling erfahren, dass die maximal erlaubte Geschwindigkeit nicht bei 140, sondern bei 120 km/h liegt ... ops! Darum war die rechte Spur also so frei ...



Abb. 7: Autobahnfahrt in Richtung Manchester.

Zu ihm bin ich übrigens u.a. gegangen, weil nicht nur der vorhin erwähnte Steve Merrit von Leathercare in der Nähe liegt, sondern weil mein Wagen ein paar Elektronikreparaturen der Tachoeinheit (z.B.: die wackelnde Nadel) bedurfte, für die diese Firma Spezialist ist. Außerdem hatten sie noch das *Analogue Interface* genannte Modul meines Mastercheck-Diagnose Gerätes da. Vor Ort hat sich dann herausgestellt, dass nicht mein Modul defekt ist, sondern der Diagnosestecker an meinem Wagen. Hrmpf!



Abb. 8: In der Werkstatt von John Bowling.

Von John Bowling aus ging es danach vom 17.6 bis 1.7.22 in die USA zum Treffen unserer amerikanischen Kollegen und zum Besuch meiner US-Verwandschaft. Der aufmerksame Leser kann diesen Bericht als Teil 1 in der letzten Ausgabe lesen! Nach Rückkehr aus den USA konnte ich den Wagen bei John Bowling wieder abholen und nach Peterborough zum englischen RREC aufbrechen. Leider wurde Manchester dort von einem starken Regenschauer heimgesucht und mein in Deutschland sorgsam poliertes Auto sah wieder aus wie Sau – verdammt!

1. – 3. Juli 2022: RREC Annual Rally

In Peterborough habe ich diesmal im Holiday-Inn übernachtet, in dem ich abends dann auch schon die ersten Clubmitglieder getroffen habe, wo wir zusammen den Abend entspannt ausklingen lassen konnten. Am 2.7. ging es dann früh morgens zum wohlbekanntem Burghley House, auf dessen Gelände die RREC Annual Rally immer stattfindet. Nachdem ich 2018 das erste mal da war, habe ich nun die Gelegenheit genutzt auch mal das eigentliche Anwesen zu besuchen. Am Ende der „Haustour“ habe ich dann gemerkt, dass ich diese aus Versehen rückwärts gegangen bin. Hatte mich zwar gewundert, warum man nirgendwo Karten kaufen kann, aber da kein Kontrolleur da war, nichts weiter dabei gedacht ... der Haupteingang scheint also nicht an diesem kleinen Seitengang der Orangerie zu liegen!



Abb. 9: Im Inneren von Burghley House. Die schiefen Kerzen hätte ich dem Hausherrn aber um die Ohren gehauen!



Abb. 10: Historische Küche von Burghley House. Wer würde hier nicht gerne ein leckeres Grillfest mit seinen benzinverrückten Freunden machen!

2022 brachte übrigens ein besonderes Jubiläum mit sich: Das der „Small-Horsepower“ Serie für den Selbstfahrer, des Rolls-Royce 20HP, welcher hier mit einer besonderen Ausstellung geehrt wurde. Dooferweise habe ich davon keine eigenen Fotos gemacht ... daher hier eins von einem englischen RREC-Clubkollegen:



Abb. 11: GUK76 von Bob Roberts mit einer Karosserie von Bryden & MyKay. Mehr Fahrgestellnummern und Infos sind im RREC 2022 Programmheft einzusehen. Foto: Timothy Nelson

Auf dem Gelände traf ich dann auch wieder viele der „üblichen Verdächtigen“ wieder. Unter anderem unser Clubmitglied Harald: Dieser fährt übrigens mit einer von mir 3D-gescannten und 3D-gedruckten Frontschürze durch die Gegend! Ein Update zum Thema 3D-Druck für Bentley/Rolls-Royce-Teile ist übrigens für die Zukunft geplant, also seid gespannt! Und da man ihn danach in Baden-Baden sehen konnte, scheint meine Lösung gut zu funktionieren. 😊



Abb. 12: Harald Burgards wunderschöne Camargue (FCX09572) – mit Frontschürze aus meinem 3D-Drucker. Auf dem Bild sieht er damit zufrieden aus ... :)

Der Camargue von Harald ist aber nicht das einzige Fahrzeug. Dutzende wahrscheinlich hunderte Fahrzeuge, vor allem aus der SZ-Baureihe, sind mittlerweile mit 3D-gedruckten Teilen aus meinem Hause unterwegs (siehe Abbildung 13). Aber bevor das hier in Eigenlob und Werbung abdriftet, sei noch auf andere spannende Teile verwiesen, mit denen ich nichts zu tun habe!



Abb. 13: Eine Auswahl der von IntroCar vorgestellten Produkte.



Abb. 14: Stand von Flying Spares – auf dem Bild versteckt sich auch ein von mir 3D-gedrucktes Teil!

Neben IntroCar gibt es noch die an Umsatz doppelt so große Firma Flying Spares, über die wir Rolls-Royce und Bentley-Fahrer ebenfalls froh sein können. In Abbildung 14 sind beispielhaft ein paar Produkte aus deren Elektroabteilung zu sehen.

Weiter geht's mit den Autos: Auch schön zu sehen war dieser Rolls-Royce aus Hannover. Was man hier jedoch bemerken kann, ist dass Petrus samstagsmorgens seine Schleusen geöffnet hat. Leider war das nicht das einzige Mal während des gesamten Treffens. Müssen die Engländer eben besseres Essen machen ... dann wird auch alles brav aufgegessen und das Wetter wird besser!



Abb. 15: Ein Rolls-Royce Silver Spirit (TCH57840) von Rolf Petzoldt aus Hannover im wunderschönen „Wildberry Mica“!



Abb. 16: Der Autor dieser Zeilen bei der Anreise am Sonntag, dem 3. Juli, mit zwei Clubmitgliedern aus den USA als Mitfahrer.

Am Sonntag ergab sich dann auch noch eine interessante Zusammenkunft: In Abbildung 17 seht ihr links den Turbo R „PCH46763“ und rechts meinen Turbo R „PCX46761“. Beide haben die gleiche Farbe außen und innen, sind aber – wie ist es auch anders zu erwarten – nicht ganz gleich: Der Linke hat noch Picknick-Tische, kleine C-Säulen Embleme sowie grünen Fußboden- und Kofferraumteppich. Das „fehlende“ Auto zwischen den beiden wäre übrigens PCX46762, ein Brooklands, der nach Belgien erstausgeliefert wurde!



Abb. 17: Aufstellung am Sonntag für den Concours. Links PCH46763 und rechts mein PCX46761! Im Hintergrund das allseits bekannte Burghley House.

Einen Preis gab es für euren Joschka leider nicht. 😞 Andere Autos waren hier eben noch einen Tuck besser! Die mehrfachen Regenschauer und die lange Anfahrt haben dann doch für ein zu großes Handicap gesorgt.

Im Folgenden eine kleine, völlig erratische Auswahl interessanter Autos:



Abb. 18: Ein Phantom III (3CP124) mit Karosserie von Inskip. Eigentümer Lord Bamford. Das „B“ im Firmennamen des Bau- und Landmaschinenherstellers JCB steht übrigens für seinen Nachnamen. Leider war dieser Herr auch ein großer Spender der Pro-Brexit Partei ...



Abb. 19: Eine super seltene Corniche IV aus der 25th Anniversary Edition: PCX40095 von Michael Martin Backof.



Abb. 20: Ein Rolls-Royce Camargue als Cabrio-Umbau im Zelt von Clark & Carter – sie hätten es besser mal gelassen! Links im Bild ist der später beim Concours am Sonntag zu sehende Phantom III (3CP124).

Abb. 21: „King Dick“ Werkzeug für einen Bentley R-Type. Den Markennamen hat der Hersteller wirklich ernst gemeint! Recherchiert man zum Namen, kommt heraus dass dieser vom Hund des Firmengründers kommt. Entbehrt dennoch nicht einer gewissen Komik ...



Dieses Jahr war nur das Wetter durchwachsen, das Treffen hat wie immer viel Spaß gemacht! Beim ersten starken Regenschauer habe ich es mir im Zelt von Fiennes gemütlich gemacht, beim zweiten bei Flying Spares und beim dritten bei der Real Car Co. Am Stand von Fiennes war es sehr spannend mit einem Auszubildenen zu sprechen, der wie ich über den gleichen Weg zu klassischen Autos gekommen ist: Videospiele!

Im Vergleich zum letzten Mal waren diesmal übrigens die Autos nicht nach Baureihen geparkt, sondern nach Concours-Klassen. So stand dann ein 80er Jahre SZ nicht mit einem 90er Jahre zusammen (da andere Klasse) und ein 90er Jahre SZ, welcher schonmal eine Klasse gewonnen hatte, stand nochmal extra. Hoffentlich wird das für 2023 wieder geändert, denn etwas komisch mutete es schon an.

Auf dem Rückweg nach Deutschland habe ich noch einen Freund in Frankreich besucht. Mit ihm zusammen entwickle ich gerade ein Bluetooth-Modul, welches besser als die China-Teile ist und mit Spotify & Co (welches man übrigens mit Google Maps koppeln kann!) schöne Musik in SZ-Fahrzeuge bringen kann, ohne dass man sich ein unpassend aussehendes modernes Radio einbauen muss!

**Euer Harzer Grubenlicht
Joschka Röben**



Abb. 22: Prototyp des Bluetooth-Moduls um über den DIN-Anschluss der Standard Alpine Soundsysteme Musik einzuspeisen.

CLASSIC DAYS BERLIN 2022



Frisch poliert – aufgereiht zum bestaunen.

Text: und Fotos: Jens Meggeneder

RREC auf dem Kurfürstendamm in Berlin



Clubfreund Heinz Dreps mit bezaubernder Beifahrerin.



Noch immer ein schönes Motiv – Motto Marlene – RREC Frühjahrestreffen Berlin 2018.



Alle Autos stehen, jetzt wird geklönt.



Flanieren bei schönstem Wetter.

Endlich, die Classic Days fanden wieder statt.
Ein idealer Treffpunkt unserer Clubfreunde.
Mit guter Laune und Picknickequipment ausgestattet,
trafen wir uns bei schönstem Wetter und verbrachten
einen wunderschönen Tag.

Die **CLASSIC DAYS BERLIN** erwecken die Geschichte des
Automobils zu neuem Leben. Chrom und Lack glänzen in der Sonne
und im Metallkleid der klassischen Fahrzeuge spiegeln sich die edlen
Boutiquen des berühmten Boulevards.

Die Historie des Kurfürstendamm und des Automobils vereint
an einem Ort – Die **CLASSIC DAYS BERLIN** sind ein unvergessliches
Event für jede Generation.



*Freunde zu Besuch,
Luzyna Recke und
Jens Bokop genießen
die tolle Atmosphäre.*



*Feinste Mobile in
Position gestellt.*



Hier darf auch getanzt werden.



*Edle Marken präsentieren
sich auf den Classic Days.*



*Extravagant ist der
Camargue, so auch
die Berliner Uhren-
marke ASKANIA.*

Was stört es Emily und Flying Bee, wenn die Engel Pipi machen?*

*In Anlehnung an die Redensart:
Was kümmert ´s die Eiche,
wenn ein Schwein sich an ihr reibt?

Text und Fotos: Dr. H. Martin Illner

RREC Herbsttreffen zu Corona Zeiten – zum Dritten! Bis jetzt hat es die Pandemie jedenfalls nicht geschafft, dass die Tradition unserer Herbsttreffen mit ihrer Mitgliederversammlung unterbrochen wurde. Und gleich hier: Ein dreifach Hoch auf den diesjährigen Organisator Dr. Hans-Werner Dildei, der trotz aller Reservierungs- und Kommunikationsturbulenzen eine tolle Veranstaltung für uns/unseren Club organisiert hat. Aber – während bei der Chiemgau-Tour 2022 rund 1/3 der Fahrzeuge offen fahren konnte, war man jetzt bei anhaltendem September-/Oktoberregen froh, wenn man ein dichtes Dach hatte. Azures, Dropheads etc. waren angesichts der Wetterprognosen überwiegend zu Hause geblieben.



Der Konvoi beim Prolog war mit 5 Fahrzeugen recht übersichtlich. Angesichts der Vormittagsetappe mit einer Streckenlänge von rund 180 km war das jedoch durchaus von Vorteil!



... und wenn´s zügigem Vorwärtskommen und einer pünktlichen Ankunft dienlich ist, dann kann man auch schon mal durch eine Baustelle durchfahren.

Freitag – Prolog – Wetter trocken

Mittlerweile wird es schon eine kleine Tradition, dass Frühjahrs- und Herbsttreffen mit einem Prolog starten. Gerade, dann, wenn man aus größerer Entfernung anreist ist es sehr schön, wenn man schon ab dem vorgelagerten Donnerstagabend ein Get-together in kleiner Runde erleben kann und am Freitag entspannt vor Ort ist. Am Freitagmorgen starteten wir nach ausgiebigem Frühstück – und kurzer Fahrerbesprechung mit Organisator Dr. Hans-Werner Dildei – am Hotel Steigenberger in Bad Homburg. Ausgestattet mit umfangreichem „Dildei“-Roadbook (Kenner wissen, was gemeint ist!) für die Beifahrerseite ging es über die Hochtaunusstraße und durchs Lahn-Dill-Bergland nach Nordhessen.

Vor allem auf ländlichen Straßen und Sträßchen – auch mal mitten durch eine Baustelle – fuhren wir

nach Frankenberg. Unser Konvoi war recht übersichtlich, denn es starteten nur 50 % der angemeldeten Fahrzeuge. Corona ließ grüßen! Angesichts der Strecke – 180 km zwischen Frühstück und dem Imbiss um 13:30 Uhr – war eine recht zügige Fahrweise angesagt. Da war so ein kompakter Konvoi klar im Vorteil, denn wir kamen alle gemeinsam und recht pünktlich zum Mittagsimbiss im Hotel Sonne in Frankenberg an.

So nach und nach checkten – während des gesamten Nachmittags – weitere Teilnehmer in der „Sonne Frankenberg“ ein. Die Ursprünge dieses liebevoll restaurierten, teilweise im typischen Fachwerkstil erbauten Hauses gehen bis in das 16. Jahrhundert zurück. Das Alter der Gebäudehülle ist innen jedoch kaum zu erkennen. Hier herrscht eine moderne, aber familiäre und unaufgeregte Wohlfühlatmosfera, die uns eine sehr angenehme Zeit erleben ließ. Regen draußen – und in der „Sonne“ – sonnige Stimmung!



Im Laufe des Freitag-Nachmittags nahm man seine Parkplätze vor dem Hotel „Sonne Frankental“ ein und brachte das Equipment vom „kräftigen Schuhwerk“ bis zum Galadinner-Gewand in die Zimmer.



Wenn man so entspannt in die Mitgliederversammlung startet, dann kann die ja nur gut „laufen“.



Die Mitgliederversammlung – diesmal mit Finanzbericht ohne runtergeraterte Zahlen sowie ohne Diskussion über den Jahresbeitrag – war so kompakt, dass alle stressfrei und pünktlich zur Eröffnung des Buffets im historischen Veranstaltungssaal des alten Rathauses waren.

Mitgliederversammlung und Nordhessisches Buffet in der Schirn des Rathauses

Anders als 2020 und 2021 gab es diesmal keine speziellen Corona-Regeln. So konnte die Mitgliederversammlung pünktlich um 18:00 Uhr durch den Chairman im Kreise seiner Vorstandskollegen eröffnet werden.

Vereinsformalien, Informationen über personelle und organisatorische (Ver-)Änderungen waren zügig erledigt. Die Luckenburg-Trophy wird wiederbelebt. Organisatoren und Veranstaltungsorte für Frühjahrs- und Herbsttreffen 2023 in Rhein-Main-Region bzw. in Wittenberg wurden bekannt gegeben. Ein kurzer Ausblick auf das 50-jährige Clubjubiläum wirft schon jetzt seine Schatten voraus. 2025 wird deshalb sicherlich ein besonderes Jahr im Clubleben sein! Und – sehr positiv zu vermerken: Da wir

es in diesem Jahr geschafft haben, nicht über die Höhe des Clubbeitrags zu diskutieren, konnten wir uns bald schon entspannt auf den dann anschließenden Apéritif in der „Schirn“ des Alten Rathauses freuen.

In diesem historischen Ambiente begrüßte uns unser Organisator Dr. Hans-Werner Dildei und für das Hotel sprach Thomas Langenstedt zu uns. Letzterer erläuterte kurz den historischen Veranstaltungssaal. Die „Schirn“ war ab dem frühen 16. Jahrhundert die zentrale Markt-, Versammlungs-, Fest- und Gerichtshalle der Stadt. Auch heute noch geht's in ihr bunt daher. Denn nachdem wir es uns am Freitagabend beim nordhessischen Buffet (Ahle Worscht, dürre Runde, Schwartenmagen, Landschwein, Zander aus dem Edersee ...) haben gut gehen lassen, wurde nachts noch komplett umgeräumt, damit dort am Samstag ab 8:00 Uhr der traditionelle Wochenmarkt einziehen konnte.



Apéritif in der „Schirn“ des historischen Rathauses; ihre Atmosphäre gewährleistete entspanntes Fachsimpeln und regionaltypisches Schmausen. Willi Loewenguth (rechts), als Neumitglied zum allerersten Mal bei einer RREC-Veranstaltung dabei, fühlte sich offensichtlich wohl.



Organisator Dr. Hans-Werner Dildej und Thomas Langenstedt – der Mann für alle Fälle vom Hotel Sonne Frankenberg – stimmen sich wohl noch ab: Wer fängt an? Wer sagt was?



Auftakt am Freitagabend mit entspannten RREC-Freunden.



Samstag – Dauerregen

Da es bei der Ankunft nicht geregnet hatte, waren wohl mehr oder weniger alle Regenschirme in den Fahrzeugen geblieben. So war es hoch willkommen, dass der bereits erwähnte Thomas Langenstedt – eigentlich Teamleiter Vertrieb und Marketing des Hotels, aber an diesem Wochenende wohl der Mann für alle Fälle – blitzschnell zwei große Kartons mit Hotel-Regenschirmen auspackte und sie direkt neben dem Eingang platzierte. So kamen wir doch noch trocken zu unseren Fahrzeugen.

Dem Appell von Hans-Werner folgend waren dann alle pünktlich auf dem Werksparkplatz der Fa. Viess-

mann. In dem weitläufigen Firmengelände konnten wir die für uns vorgesehenen Parkplätze nicht verfehlen – denn wer stand unübersehbar dort, nun mit leuchtend-rottem Viessmann CI-Regenschirm – Thomas Langenstedt.

Entgegen der sonstigen Gepflogenheit standen unsere Fahrzeuge nicht aufgereiht sondern kreuz und quer auf dem riesigen Parkplatz. Weder hier mit den Fahrzeugen noch im weiteren Verlauf des Wochenendes kam es zu dem üblichen Gruppenfoto mit allen Teilnehmern. Entweder wollte man schnellstmöglich unter Dach oder man war – aufgeteilt in Gruppen – unterwegs.





Firmenbesichtigung Viessmann. Alle Mal her hören: Gruppeneinteilung, Kopfhörervergabe, Rundgang durch Museum und Produktion ... und Zusammentreffen beim Mittagsimbiss.



Bei Loriot hieß es: „Die Ente bleibt draußen!“ Und hier musste mal wieder der Hund draußen bleiben. Aber das kennen wir schon und widmen diesem Thema demnächst eine kleine Episode im Clubmagazin.

Im Eingangsfoyer der Firma, das jedem 5-Sterne-Hotel zur Ehre gereicht hätte, wurden wir begrüßt, in zwei Gruppen aufgeteilt und mit Kopfhörern ausgestattet. Dann ging's erst zu einem großformatigen Lageplan. Neben den Produktions- und Logistikbereichen wurden dort die Investitionen in die nachhaltige Energiephilosophie eindrucksvoll erläutert. Dabei wurde auch klar warum unsere RRs und Bs bei der Anfahrt einige Kilometer hinter einem Traktor mit einem großvolumigen „Fliegl-Hänger“ gefahren sind (Fliegl ist Marktführer für spezielle Lade-/Abschiebewagen für landwirtschaftliche Schüttgüter). Der bog kurz vor unserem Parkplatz nach rechts ab und lieferte da ca. 50 m³ Mais – frisch vom Feld kommend – für die Viessmann-Biogasanlage. Außerdem gibt es eine großflächige 2 MW-Photovoltaikanlage sowie einen Energiewald. Letzteres ist eine sogenannte Kurzumtriebsplantage auf der schnell wachsende Bäume, wie zum Beispiel Pappeln, in den Himmel schießen, um bereits nach ca. fünf Jahren als Hackschnitzel in die Viessmann Energiezentrale zu gehen. So wird direkt am Betriebsstandort auf eindrucksvolle Weise gezeigt, wie man nachhaltig Energie erzeugen, in die eigene Anlage einspeisen und somit den Einkauf und Verbrauch von Erdgas und Erdöl reduzieren kann.

Mit umfangreichen Erläuterungen wurden wir durch Firmenmuseum und Produktion geführt, um anschließend in der Heizzentrale einige der Viessmann-Großgeräte in Aktion zu sehen, die dort mit Gas (teilweise Biogas aus dem o. g. Mais), Öl und Hackschnitzeln (teilweise aus dem eigenen Energiewald) betrieben werden. Viessmann hat sich in vier Generationen vom Heizungshersteller zum Lösungsanbieter für den kompletten Lebensraum gewandelt.



Rundgang durch eine der Viessmann Produktionshallen. Und was in so einer Umgebung eher selten ist – wir durften dort fotografieren und können so einige Impressionen an Die weitergeben, die nicht dabei waren.

Als kontinuierlich weiter entwickeltes Unternehmen fühlt man sich für die Herausforderungen der Zukunft gerüstet. Viessmann versteht sich als globales Familienunternehmen:

„Wärmen, kühlen, lüften: Viessmann sorgt für optimales Klima und entwickelt intelligente und nachhaltige Energiesysteme und Kühllösungen – für Wohngebäude, Industrie und Gewerbe. Unser Purpose: Wir schaffen Lebensräume für zukünftige Generationen. Dieser Bestimmung folgen über 13.000 Mitglieder der Viessmann Familie in 74 Ländern.“

Nach der Besichtigung hat dann auch die „Kantine“ nachhaltige Eindrücke hinterlassen. Diese Bezeichnung ist hier jedoch völlig fehl am Platz. Wir wurden in einem konsequent und hochwertig durchgestalteten, großzügigen Raum empfangen und mit mediterraner Bioküche verwöhnt.

Für mich als Holzfachmann bestätigte sich auch hier die gelebte Viessmann-Philosophie der Nachhaltigkeit in der Verwendung nachwachsender Rohstoffe. Tische, Stühle, Trennwände etc. sowie die gesamte großflächige Dachkonstruktion aus weit gespannten Brettschichtholzträgern sind aus Holz und – besonders beachtenswert – aus Holzarten, die in der Region gewachsen sind und hier auch zu den Endprodukten verarbeitet wurden. Angesichts dieser Atmosphäre und der dort situierten Cafeteria hätten wir es sicherlich noch länger ausgehalten. Doch der Blick auf die Uhr bzw. das Nachmittagsprogramm forderte einen zügigen Aufbruch und ein erneutes „Nullen“ der Kilometerzähler, um nach gut 60 km auf sorgfältig ausgewählten und somit attraktiven Straßen/Nebenstrecken – wiederum pünktlich – als nächstes Ziel das Nationalparkzentrum Kellerwald zu erreichen.

Der Buchenwald im Nationalpark Kellerwald-Edersee trägt seit 2011 das besondere Prädikat UNESCO-Weltnaturerbebestätte. In ihrem Informationszentrum ließ uns eine ambitionierte Mitarbeiterin bereits bei der Begrüßung in einem großzügigen Kinosaal spüren, dass sie nicht einfach ihren „Job“ macht sondern



Begrüßung in der Kantine, die ein Bio-Restaurant mit Designmöblierung unter einer nachhaltigen Holz-Tragwerkskonstruktion ist.

dort aus Berufung arbeitet und äußerst fachkundig präsentiert. Ausgestattet mit 3D-Brillen erlebten wir einen ausgiebigen 4D-Rundgang durch die dortige Region mit einer der größten zusammenhängenden Buchenwaldflächen Europas.

4D ??? Ohne Vorwarnung kamen Windstöße aus den Kopfstützen der Sitze und – während auf der Leinwand eine Wildkatze durch den feuchten Herbstwald strich – stieg vor ihr Bodennebel im Raum auf, wie man ihn sonst von Konzerten auf der Life-Bühne kennt. Insbesondere die Brillenträger werden sich erinnern, dass plötzlich ein leichter Regenschauer zur Sichtbehinderung beitrug. Nach kurzem Rundgang durch das angeschlossene Museum sowie hessischem Blechkuchen und Kaffee im dortigen Restaurant ging's zurück nach Frankenberg. Auf dem Weg hielten wir bei einer relativ kleinen Tankstelle und brachten mehr als 80 l in den Tank. Als dann noch Ralf Hummel mit seiner Rolls-Royce Corniche III vor einer Zapfsäule erschien, musste ich der KassiererIn erläutern, dass hier ein Treffen von Rolls-Royce und Bentley Enthusiasten stattfindet. In bühnenreifem „Hessisch“ ließ sie mich wissen, dass hier auch am Sonn- und Feiertag ganztags für weitere Enthusiasten geöffnet sei.

Zurück im Hotel mussten wir dann bald gerüstet sein, um mit dem Shuttlebus vor die Tore der Stadt zum Landgut Walkemühle gefahren zu werden. Das harmonische Ensemble aus teilweise über 600 Jahre alten denkmalgeschützten Gebäuden der früheren Mühle, Außenanlagen und weitläufigem Gastgarten sowie der Festscheune ist ein Bestandteil der Viessmann Real Estate. Dieser Konzernbereich beschäftigt sich mit Immobilien, Hotels und Gastronomie. Die Festscheune greift mit ihrem hoch aufragenden Satteldach und der innen komplett sichtbaren Tragwerkskonstruktion die charakteristische Formensprache der früher dort üblichen landwirtschaftlichen Gebäude auf. Bei genauerem Hinsehen besteht

die traditionelle Tragwerkskonstruktion jedoch nicht aus langen Balken vom Sägewerk. Vielmehr ist sie aus modernem Brettschichtholz, das aus verleimten Fichtenbrettern sauerländischer Wälder kommt und vermutlich im nahegelegenen Olsberg bei der Firma Hüttemann/Meyr-Melnhof produziert wurde.

Wieder einmal war der Haupteingang gut an einem bereits bekannten Gesicht zu erkennen. Herr Langenstedt begrüßte uns ein weiteres Mal und zeigte den Weg zu den festlich eingedeckten Tischen. Es war ein Abend für alle Sinne:

- **Holzbau, Ambiente und Tischdeko – visuelle Wahrnehmung**
- **Duft und Geschmack von frisch Gegrilltem: Wildschweinbratwurst, besten Rindersteaks und Gambas – olfaktorische und gustatorische Wahrnehmung**
- **feine Gläser und gestärkte Stoffservietten – haptische und taktile Wahrnehmung**

ABER – der Höhepunkt des Abends kam wohl der auditiven Wahrnehmung zugute. Das Jazzer-Septett war genial. Die Musiker spielten uns wahrlich fantastisch auf und brachten damit unsere Enthusiasten im wörtlichsten Sinne „auf die Beine“. Teilweise war die Tanzfläche richtig voll. Was auch nicht unerwähnt bleiben sollte: Es wurde eine gut zusammengestellte Musikauswahl präsentiert und die in einer wohl dosierten Lautstärke, dass man sich an den Tischen sogar noch richtig gut unterhalten konnte. Eine echte Seltenheit! Der bei der Mitgliederversammlung genannte Altersdurchschnitt der Mitglieder – so zwischen 60 und 70 – war an diesem Abend, beispielsweise mit Blick auf Karl Brinkmann auf dem Tanzparkett, beileibe nicht erkennbar. Und etliche von denen, die vorher an mich appelliert hatten – „Martin, sprich doch mal mit dem Hans-Werner, dass der Shuttlebus nicht erst um 24:00 Uhr zurück fährt“, stiegen wohl recht ungern in den ersten Bus um 22:30 Uhr.

Offensichtlich hatten die Jazz-Rhythmen die Blutkreisläufe so angekurbelt, dass man dann nach der Ankunft im Hotel doch nicht ins Bett wollte. So nach und nach landeten zahlreiche Enthusiasten in der Hotelbar und haben das Personal teilweise echt überfordert. Ich – als enthusiastischer Rotweintrinker – habe entgegen jeder persönlichen Gepflogenheit und wohl auch durch die persönliche Anregung durch Axel Zogbaum, tatsächlich noch Bier getrunken. Beim Frühstück machte es die Runde, dass sich so manche Bierambitionen wohl noch deutlich bis in den frühen Sonntag hinein entwickelt haben.



Noch wirkte das Kino im NationalparkZentrum Kellerwald ganz normal – doch dann bekamen wir 3D zu sehen und 4D zu spüren.





Wenn schon Herbsttreffen – dann richtig verpackt und dann auf zur Bob-Bahn in der Veltins-Arena, mitten im Mittelgebirge und immerhin auf annähernd 800 m Höhe über NN.

Am Parkplatz bzw. beim Eingang Bobstart wussten wir noch nicht, was uns Alles erwartet.



Sonntag – Regen!

Auch hier machte sich wieder die generalstabsmäßige Planung des Herbsttreffens bemerkbar:

- Nach dem Abend in der Scheune nicht ausschlafen!
- Zügig, weil doch nicht früh genug aufgestanden, frühstücken!
- Mit Regenschirm raus zum Fahrzeug.
- Start your engine

und dann rund 35 km durch die landschaftlich wunderschöne Mittelgebirgsregion zur Bob-Bahn in der Veltins-Arena. Wenn man hier im Hochsauerland am Startpunkt der Bahn ein Panorama von Bergen zwischen 800 und 840 m Höhe vor Augen hat, dann

ist es kaum zu glauben, dass man sich im Bundesland NRW befindet. Zum Vergleich: Wo der Rhein das Bundesland verlässt liegt der „Gipfel“ des Klever Berges auf 100 m und der Ort bei gerade mal 12 m über NN.

Rund um die Veltins Eisarena hat sich eine vielfältige Sportregion mit Mountainbikestrecken, Sommerrodelbahn und anderen Attraktionen entwickelt. Da gibt es sogar Vierersessellifte, wo im Rücken der Nutzer ihre vier Mountainbikes aufgehängt sind, damit sie bequem in die Höhe kommen, um dann mit Helmen und rundum mit Protektoren verpackt schnellstmöglich wieder ins Tal zu kommen. Doch unser Exkursionsziel war definitiv die Bob-Bahn. Sie hat inklusive Auslauf eine Gesamtlänge von 1.609 Metern mit insgesamt 15 Kurven. Im sogenannten Labyrinth zwischen den Kurven 12 und 13 kann eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 140 km/h erreicht werden. Die Eisoberfläche beträgt ungefähr 6.500 Quadratmeter und das durchschnittliche Gefälle 9,8 Prozent. An der steilsten Stelle erreicht es 15 Prozent. Die Kurven haben Radien von 16 bis 55 m und eine Höhe zwischen 2,5 bis 5 m. Unter dem Eis liegen ca. 70 Kilometer Rohrleitungen, durch die 40 Tonnen Ammoniak laufen, um die Bahn zu kühlen und das Eis zu erhalten. Von Mitte Oktober bis Ende Februar findet der Bahnbetrieb statt. Laut unserem

Unsere Bobbahn-Guide „Brauny“ spulte nicht nur einen üblichen Touristen-Text runter sondern erzählte auch fundiert aus dem Nähkästchen und gab Anweisungen zum Probesitzen und -liegen: Damen-Zweierbob, Herren-Viererbob und Skeleton.



Nein – nein! Nicht so – runter mit den Rüben!



So wird 's schon langsam besser, aber für Tempo 140 im Eiskanal reicht 's nicht!

Da schaut die Gruppe noch entspannt, aber dann ging's richtig runter – rund 1,3 km mit bis zu 15 % Gefälle.



Und während Brauny noch erklärte, saßen die anderen schon im Zielhaus und bekamen Nix, weil sie auf uns warten mussten.

Bobbahn-Führer „Brauny“ sollten die Eismaschinen in der Woche nach unserem Besuch anlaufen.

Brauny (Dieter Braun) hat innerhalb unserer rund zweieinhalb Stunden vor Ort all die oben genannten Zahlen erwähnt. Viel wichtiger waren jedoch seine persönlichen Erläuterungen und die konkrete Einbeziehung von uns. Die Fotos zeigen, in welchen Positionen er uns auf Rodel- oder Skeletonschlitten bzw. in Einer- und Viererbob authentisch Platz nehmen ließ. Vermutlich war es unser Glück, dass noch kein Eis da war, denn ansonsten hätte er uns wohl animiert, mit dem Bob-Taxi die Bahn hinunter zu rasen. So eine Fahrt kann man übrigens im Internet für etwas über 100 € buchen.

Es ist kaum zu glauben, wie vier Körper und acht Beine von sportlich gebauten Menschen beim Anschieben in weniger als 6 Sekunden in der „Zigarre auf Kufen“ untergebracht werden. Mit Brauny wanderten wir die gesamte Bahn hinunter. In den über-

höhten Betonkurven legte er einen Meterstab an, um uns zu zeigen, wie dort die Bobs bei Tempo 100 an der Wand hängen. Interessant waren auch die verschiedenen „Zugänge“ in die Bahn, wo der Nachwuchs allmählich an die Fahrt in der Eisbahn herangeführt wird. Anders als bei Ski alpin endet die Fahrt jedoch nicht kurz nach der Ziellinie. Vielmehr geht die Bahn ca. 270 m geradeaus bergauf, damit die Ziel-Durchfahrtsgeschwindigkeit von 140 km/h bis zum Stillstand heruntergebremst werden kann. Offensichtlich hatte unsere Gruppe bei „Brauny“ die größere Informationsfülle erhalten – oder es lag an den zahlreichen Fotostopps, die wir einlegten. Jedenfalls mussten die anderen Mitglieder rund eine halbe Stunde am Buffet auf uns warten, bis es endlich eröffnet werden konnte. Der anschließende Verdauungsspaziergang zu den auf verschiedensten Parkplätzen stehenden Fahrzeugen brachte nochmals etwas körperliche Bewegung. Denn nach nur wenigen Fahrtkilometern erreichten wir das Gästehaus der Firma Viessmann. Die Einfahrt in das weit-



Glückliche Ankunft im Ziel – so sehen echte Enthusiasten aus.



Bei der Teatime im Viessmann-Gästehaus hab´ ich nur die Scones mit Clotted Cream und Jam sowie die Sandwiches fotografiert; da wusste ich ja nun nicht, dass ich für das Magazin fotografiere und den Bericht schreiben werde.



Für den Gala Abend haben sich alle hübsch gemacht – auch der Nachwuchs.



Aufmerksam und entspannt wird der Eröffnungsansprache unseres Chairmans Dr. Klaus Konopizky gelauscht.

Da die Empfänger der hier dokumentierten Trophies nur lückenhaft fotografiert wurden, belasse ich es bei diesem einen Bild.



Traditionell gibt es nicht nur eine Dankesrede an den Organisator sondern auch ein materielles Dankeschön, das jeweils vom Chairman überreicht wird.



läufige Grundstück war gut zu finden, denn an der Einfahrt stand gutschichtbar wer? Herr Langenstedt! Er winkte uns ein. Langsam erinnerte er mich an den Wettlauf von Hase und Igel. Fast immer, wenn wir wo ankamen, war er schon da!

Im Gästehaus gab's so ziemlich Alles, was man bei so einem Afternoon Tea erwartet: It was really english. Unterschiedliche Teesorten, individuelle Zeitmesser für die richtige Zeit des Ziehens, Scones mit Clotted Cream und Jam, Sandwiches ... Einmal mehr wurden wir bestens bewirtet und genossen die Zeit. Anschließend fuhren wir ohne Zeitdruck ins Hotel und hatten da auch noch ein wenig Entspannung bis zum festlichen Abend.

Dr. Klaus Konopizky eröffnete des Galaabend mit seinen traditionellen Elementen im festlich eingedeckten Saal des Hotels. Dabei bedankte er sich herzlich beim Organisator dieses überaus gelungenen Treffens und überreichte Dr. Hans-Werner Dildei, wohl wissend was der „Convener der Genuss-Trophy“ brauchen kann, einen Korb mit genussreichen Inhalten. Nach dem gelungenen Menu/Bufferet wurde der Küchenchef mit seiner hochengagierten Crew herein gebeten und mit gebührendem Applaus bedacht. Ein weiterer Höhepunkt der Galaevents ist traditionell die Prämierung der „Schönsten“. Deren Besitzer nahmen die Pokale strahlend, wie Emily und Flying Bee bei Sonnenschein, entgegen. Da die Veranstaltung kurzfristig von der Walkemühle ins Hotel verlegt worden war, verkürzte dies praktischerweise den Weg von den Roundtables zum Ausklang an der Bar.

Montag – Farewell und Epilog – kein Regen!!!

Am Epilog konnten meine Frau und ich, auch wenn wir ihn zunächst eingeplant hatten, leider nicht mehr teilnehmen. Denn am Abend sollte unser Gemeindepfarrer in Rosenheim – in immerhin über 500 km Entfernung – im Gemeindehaus gebührend verabschiedet werden. Und dafür war ich aktiv sowohl mit einem kulinarischen als auch einem kleinen kulturellen Beitrag eingeplant.

PS: Leider habe ich erst am Sonntagabend erfahren, dass ich den Bericht fürs Magazin schreiben soll. Hätt' ich's vorher gewusst, dann hätt' ich mir unterwegs ein paar Notizen gemacht und darauf geachtet, dass ich auch Alle auf Bildern drauf habe. Insofern hoffe ich auf Verständnis, dass die „Bildokumentation“ nicht vollständig ist.



Und zu guter Letzt noch ein kleines Dankeschön von mir an unseren Organisator:

Lieber Hans-Werner,
wenn du so schaust, dann wissen DEINE Gäste, dass du zufrieden bist mit dem, wie es läuft!

Ein Blick zurück

Die Pokale des RREC – German Section



Text und Fotos: Dr. Dr. Axel Zogbaum

Die Historie:

Am 10./11. Mai 1975 trafen sich aufgrund einer kleinen Anzeige des Apothekers F. Luckenburg im Hotel Kronberg die 7 Herren: Friedhelm Luckenburg (Nr. 1), Rolf Sabel (Nr. 2), Michael Ebinger (Nr. 6), Karl Rolf Muth, Rudi Gather, sowie Paul Heydt und Ulrich Voskamp zur Gründung des RREC – German Section. Bereits im August 75 zählte die German Section schon 25 Mitglieder, zu denen dann bereits Ernst Biemer (Nr. 17), Wolfram Schmid (Nr. 26), Karl Brinkmann (Nr. 28) und Hanno Kaufmann (Nr. 31) gehörten! Die Mitgliedsnummern wurden damals in der Reihenfolge des Eintritts vergeben.

So nachzulesen im Gründungsbericht RREC – German Section von unserem, leider viel zu früh verstorbenen Past-Chairman Heinz-Günter Schuhl.

Bei dieser Gründung des RREC – German Section wollte man auch an die Tradition der Trophy-Verleihung des Mutterclubs anknüpfen. In England ist es üblich, den Pokal für ein paar Minuten feierlich überreicht zu bekommen um ihn nach dem obligaten Foto wieder zurückzugeben – zur Aufbewahrung im Clubhouse.

In der German Section durften damals die Gewinner ihre Pokale sogar behalten. Heute dürfen unsere Mitglieder ihren Wanderpokal wenigsten noch das halbe Jahr bis zum nächsten Haupttreffen mit nach Hause nehmen. Aber – als schöne bleibende Erinnerung – bekommen sie heute zum Verbleib ein RREC Badge auf einem Mahagonisockel mit graviertem Schild dazu. Das gibt es nur bei der German Section!

Um die Historie der Pokale des RREC – German Section aufzulisten, habe ich unseren erfahrenen Past Chairman, Hans Rudolf Koch (Nr. 108 von 1979) dazu befragt. In seinen Analen fand er:

Ab 1975 wurden von der German Section auf den Haupttreffen diverse Trophy´s gestiftet und vergeben. Diese teils als Wanderpokale, teils als zum Verbleib. Einige wurden nicht weiter gepflegt, da sich niemand als „Pokalmaster“ fand.

■ LUCKENBURG TROPHY: ab 1976 für die meisten Teilnahmen an RREC Veranstaltungen.

Diese stiftete als erster der damalige Mitgründer des RREC – German Section, der Apotheker Friedhelm Luckenburg als die „Luckenburg Trophy“ für denjenigen, der im Vorjahr mit seinem Rolls-Royce oder Bentley die meisten Teilnahmen an unseren Treffen zu verzeichnen hatte. Wanderpokal, der eingestellt wurde, da schwierige Auswertung und Kontrolle.

■ SECTION TROPHY: für die weiteste Anreise zu den RREC Treffen.

Schnell stellte sich heraus, dass die Dokumentation dieser „Leistung“ als es noch kein Google Maps gab, nur schwer zu überprüfen war. So gab es einmal von zwei Teilnehmern eine heftige Diskussion über die weiteste Anreise da beide im dem gleichen Bezirk in Wien wohnten. Ein Wanderpokal, er verblieb nach 3 x Gewinn in Wien.

■ **RUDI GATHER POKAL: für besondere Leistungen oder Einsatz für den Club.**

■ **WALTER POKAL: für das am besten restaurierte Fahrzeug auf einem Treffen.**

■ **LADIES TROPHY: an die Dame, die selbst mit einem RR oder B zu einem Treffen gefahren ist.**

■ **FLYING LADY: Pokal von Rolls-Royce International Lausanne für den Organisator eines RREC-Treffens.**

Der **Flying Lady Pokal** – der Veranstalterpokal – war eine wunderbare geschreinerte Schatulle als Einzelanfertigung aus poliertem Wurzelholz. Er bestand aus einer originalen Emily auf einem geschliffenen Eichenholzsockel und wurde aufbewahrt in dieser wunderbaren handgefertigten, mit Samt ausgeschlagenen Wurzelholzschatulle. Aussen herum befanden sich angeschraubt 3 Tafeln aus poliertem Edelstahl, auf denen chronologisch die Veranstalter eingraviert waren. Auf jedem Haupttreffen wird er dem jeweiligen Veranstalter verliehen.

Als die 3 polierten Edelstahltafeln mit Veranstaltern gefüllt waren, wanderte dieser erste **Veranstalterpokal** zusammen mit anderen nicht mehr vergebenen Pokalen und weiteren Devotionalien im **RREC Showroom** bei unserem Clubfreund H. G. Schneider – siehe unten!

Als die letzte Tafel dieses wunderbaren Veranstalterpokals kaum mehr Platz für weitere Namensgravuren zeigte, hat unser Past Chairman H. R. Koch beschlossen, einen neuen, zweiten gleichen Pokal, also wieder eine originale Emily auf geschliffenem Eichensockel in einer hochglanzpolierten Wurzelholzschatulle in Auftrag zu geben.

Dazu kamen wieder die 3 polierten Edelstahltafeln für den Eintrag des jeweiligen Veranstalters eines Haupttreffens. Dieser gesamte Pokal ist, wie der erste von RR Lausanne, wieder ein echter Hingucker! Vielen Dank lieber Hans Koch an dieser Stelle!

Dieser **Veranstalterpokal** veranschaulicht auch eine wunderbare Handwerkskunst und stellt eine große Anerkennung für den jeweiligen Veranstalter dar!

Unsere 7 heutigen Pokale:

Zusätzlich zum Veranstalterpokal wurden vor ca. 20 Jahren nach sehr reiflicher Überlegung, u. a. mit großer Unterstützung des damaligen Ehren-Chairman, Heinz-Günter Schuhl, unsere heutigen **6 Wanderpokale** in den 6 Kategorien für die beiden Haupttreffen als „**member´s choice**“ beschlossen. Die Teilnehmer selbst sollten wählen:

1. **schönster Vorkriegs RR**
2. **schönster Vorkriegs Bentley**
3. **schönster Nachkriegs RR**
4. **schönster Nachkriegs Bentley**
5. **Ladies Trophy**
6. **Gentlemen´s Trophy**

Mit diesen 6 Wanderpokalen sind für unsere beiden Marken alle exponierten Kategorien abgebildet einschließlich aller älteren und neueren Modelle.





Durch den häufigen Versand hatten die ersten Pokale enorm gelitten und einige mussten leider aussortiert werden. Unsere jetzigen, sehr sehenswerten 6 Pokale sind durch den Einsatz von unserem Clubfreund Dr. H. W. Dildei von großzügigen Stiftern wie Rolls-Royce Motorcars, VW-Bentley, Roederer Champagner sowie einer aus unserer Clubkasse und einer von Dr. Dildei selbst dem Club für die Kategorie „member´s choice“ vermacht worden. Diese **Sponsoren** werden auch immer auf dem Stimmzettel benannt.

Die Wahl dieser 6 Trophy´s hat auf den Haupttreffen über all die Jahre während der gemeinsamen zweitägigen „members choice“ immer eine große Resonanz gefunden. Die Vergabe am Galaabend in einem kleinen Zeitfenster (!) hat für Spannung und für viel Spaß und Freude gesorgt und das nicht nur an den „Gewinnertischen“. Leider sind diese 6 Pokale bis zum nächsten RREC Haupttreffen an den „**Trophy-Master**“ wieder zurückzugeben.

Diese 6 Pokale sind daher von Größe und Stabilität so gewählt, dass sie gut und sicher per Post zu versenden sind ohne selbst Schaden zu nehmen. Der Vorstand um Chairman Helmut Eichhorn hatte dann eingeführt, dass jeder Gewinner, als nette Erinnerung an seinen Erfolg, ein „Memory“ erhalten sollte. So entstand ein kleiner Mahagoni Sockel mit Gravurschild und einer RREC Badge als Erinnerung zum Verbleib beim Gewinner.

Ich selbst bin vor über 13 Jahren gebeten worden, als „**Trophy Master**“ zu fungieren und das Procedere um die 7 Pokale zu jedem Haupttreffen zu koordinieren sowie für die korrekten Gravuren im gleichen Schrifttyp zu sorgen.

Neben einer persönlichen Wertschätzung für den jeweiligen gewählten Wagen bewirken genau diese 6 Pokale des „member´s choice“ aber auch schöne Nebenwirkungen:

Auf unseren beiden Haupttreffen werden somit alle Teilnehmer angeregt, sich doch etwas eingehender sämtliche teilnehmenden Wagen anzusehen, sich mit diesen zu beschäftigen, sich darüber untereinander auszutauschen und somit auch leichter in Kontakt kommen. Durch die Ladies Trophy werden explizit auch unsere Damen um ihre ganz persönliche Einschätzung gebeten. An der Entscheidung zur Gentlemen´s Trophy reiben sich die Herren auf. So ergibt sich stets ein nicht zu unterschätzender Wissensaustausch mit einem großen Unterhaltungswert!

Mit der Vergabe dieser sehenswerten **6 Wanderpokale** ergibt sich auch eine nicht unerhebliche Wertschätzung für die gewählten Wagen selbst. Damit verbunden ist für alle Teilnehmer eine dezente Anregung, dass sie mit ihren schönsten bzw. ältesten Wagen zu den Treffen angefahren kommen und das zur Freude aller!



Die Freude, ein RREC Badge auf dekorativem Mahagoni-Klötzchen mit Gravurschild zur Erinnerung zu bekommen, hat seinen zusätzlichen Reiz!

Und was passierte mit den „abgelaufenen“ Pokalen? Diese abgelaufenen Pokale nebst vielen weiteren sehr sehenswerten Memorabilien zu den Marken Rolls-Royce und Bentley befinden sich sämtlich im **Fundus, nämlich in den Vitrinen** der so ansehnlich aufgeräumten **Oldtimergarage von H. G. Schneider**. Dort können sie jedes Jahr gern auf seinem einzigartigen Garagentreffen neben anderen schönen Devotionalien bewundert werden.

Latest News:

Unser Clubfreund Hans-Peter Ternes wird die „**Section Trophy**“ neu aufleben lassen. Er hat eine neue Trophy gestiftet und wird sie selbst bei jedem Treffen für die weiteste Anreise verleihen.

Auch die seiner Zeit von **Tiffany** gesponserte hochwertige wunderbare Lady´s Trophy, die durch Rücktransporte stark deformiert war, wird unter „neuer Flagge“ wieder verliehen!

Dr. H.-W. Dildei hat sie aufwendig wiederherstellen lassen. Sie wird nun wieder jedes Jahr als „**Genuß Trophy**“ anlässlich seiner grandiosen Genuß-Rally verliehen.

Somit sind es zukünftig nun 9 Pokale in der German Section.



**Tolle Ideen!
Vielen Dank an unsere Clubfreunde
H. P. Ternes und Dr. H.-W. Dildei!**

To the club! Cheers!

*Ihr Trophymaster
Dr. Dr. Axel Zogbaum*



News aus Crewe

Text: Ralf Bernert

Fotos: Bentley Motors

Zwei Meldungen aus dem Bentley Headquarter in Crewe haben uns erreicht. Dabei geht es um eine neue Ausstellung im Werk und um den nachhaltigsten aller Bentayga.



Heritage Garage



Wir fangen mit der Ausstellung an, die wir gleich mit der Empfehlung „unbedingt ansehen“ versehen. Die Briten haben ihre 103-jährige Geschichte zum Leben erweckt und eine ganze Flotte von historischen Modellen in einem besonderen Ort auf dem Werksgelände in Crewe in Stellung gebracht. Die Liste der Fahrzeuge ist nicht weniger beeindruckend als die Tatsache, dass alle Ausstellungsstücke fahrbereit sind

22 Exemplare, beginnend mit dem EXP 2, dem zweiten von W.O. Bentley konstruierten Bentley und dem ältesten noch existierenden Bentley. Dem EXP2 folgen Legenden wie: zwei Blower, ein Speed Six 1930, ein 8 Litre 1930, ein Mark VI, ein 1938er 4 1/4-Litre, ein Type R Continental aus dem Jahr 1952 und so weiter.

Die Ausstellung ist auf dem Gelände des Werks in Crewe untergebracht und öffentlich zugänglich.



Bentayga Odyssey Edition – Der nachhaltigste aller Bentayga



Als PlugIn-Version ist der Bentayga der erste aller Bentley mit elektrifiziertem Antrieb und als Botschafter der Bexond100-Strategie ein ganz besonderes Exemplar aus Crewe unterwegs. Mit dem Odyssey zeigt Bentley nun, wie man den Begriff Nachhaltigkeit weiter voran treiben kann. Im Odyssey arbeitet ein größerer Akku, der den Wagen nun bis zu 45 Kilometer antreiben kann. Im Innenraum werden Materialien wie Tweed, offenporige Furniere und besonders langlebiges Leder verwendet.

RREC-Messestand



Unser 150 m² Messestand mit den fünf Schätzchen einiger RREC-Mitglieder aus der German und der Austria Section – mal von links



Classic Expo Salzburg 2022

Text und Fotos: Dr. H. Martin Illner

In den vergangenen Jahren hatte ich auf dieser Messe regelmäßig die Stände der Porsche-, Mercedes SL- und Jaguar-Clubs besucht. Und im November 2021 fragte ich dann mal, auf Empfehlung des Jaguar-Club Austria, bei der Messe nach. Postwendend kam die Antwort, dass auch wir vom RREC, unter Einhaltung einiger weniger Vorgaben, einen Messestand bekommen können: Ohne Mietkosten für die Fläche!!! Am 13. Oktober 2022 bauten dann Karl Gollob vom RREC Austria und seine Frau Andrea zusammen mit mir unseren Messestand auf. Vom 14. bis 16. Oktober haben wir unseren Club mit fünf Fahrzeugen und einem attraktiven Ambiente auf der Messe repräsentiert.



– und mal von rechts dokumentiert.

Bei dieser traditionellen Veranstaltung, die auch in 2020 und 2021 – im Gegensatz zu vielen anderen Oldtimer-Events – das große Glück hatte, trotz Corona nicht abgesagt zu werden, waren in diesem Jahr alle verfügbaren Hallen mit etwa 350 Ausstellern belegt. Das umfangreiche Angebot rund um die rollenden Stars reichte von klassischen Händlerfahrzeugen, über Dienstleister, Clubs, Vereine ... bis zu einem hochwertigen, gut sortierten Teilemarkt. Mit über 170 Fahrzeugen waren heuer auch die Privatverkaufsflächen bis auf den letzten Stellplatz gefüllt.

Ein beehrter Fixpunkt im Messeprogramm ist die ebenfalls schon traditionelle Dorotheum-Auktion. Am Samstag, 16. Oktober, starteten 66 Fahrzeuge ins Rennen um den Bestbieter. Abschließender Kommentar: „Wir sind wieder sehr zufrieden. Bis auf fünf Fahrzeuge haben alle Autos den Besitzer gewechselt.“

Nun – wir wollten und durften nicht anbieten oder verkaufen, auch wenn wir mehrmals nach Preisen gefragt wurden. Genau das ist die Vorgabe für die Clubs. Wir müssen NC, also Non Commercial/Profit Aussteller sein. Das ist die Grundbedingung für die unentgeltliche Überlassung der immerhin rund

In der Woche nach der Messe schrieb mir das Veranstalter-Team die folgende Mail:

Sehr geehrter Herr Illner!

Schon wieder gehört unser liebstes Oktoberwochenende der Vergangenheit an. Das nostalgische Farbenspiel, das die zahlreichen Oldtimer in unsere Messehallen bringen, macht selbst dem schönsten Herbsttag Konkurrenz! Mit der Classic Expo wurde das Messezentrum Salzburg einmal mehr zum beliebten Szene-Treff für Oldtimerfans. Dank Ihrer Unterstützung dürfen wir auf ein erfolgreiches Messewochenende mit über 20.000 Besuchern zurückblicken.

Der Wahnsinns-Messesamstag wird uns wohl allen noch lange in Erinnerung bleiben und beschert uns einen besonders motivierten Start für die Planungen 2023. Dürfen wir wieder auf Sie zählen?“





Der Bentley „Blue Train“ unseres Mitglieds Oliver Mayer war einer der absoluten Stars – nicht nur bei uns sondern auf der Messe insgesamt. Hätten wir für jedes Foto, das von ihm während der drei Messtage gemacht worden ist einen Euro verlangt, dann könnten wir jetzt einen ordentlichen Betrag für einen guten Zweck spenden.

150 m². Da ich jedoch nicht drei ganze Tage lang neben unseren Fahrzeugen stehen wollte und auch hoffte, dass Clubmitglieder und andere Gesprächspartner/Interessenten auf unseren Stand kommen, habe ich kurzerhand einige Möbel zum Sitzen und zur Präsentation von Rolls Royce- und Bentley-Modellen und einigen anderen Exponaten angemietet. Im Vorhinein bekam ich ein Bild der kleinen Sitzgruppen: Schwarze Cocktailsessel mit schwarzen Tischchen auf schwarzem Messehallenboden. Das ging gar nicht!!!

Ich hatte auch schon eine Idee: Absenden einer Mail. Umgehende Rückantwort mit weiterem Vorschlag. Nachhaken mit besonderen Wünschen hinsichtlich Qualität und Ausstattung. Ergebnis: Ich bekam genau das, was ich mir vom ersten Moment an vorgestellt hatte – und das zu einem echten Freundschaftspreis. Zwei Tage vor dem Messeaufbau erreichte mich ein großes Paket von unserem Mitglied Rita Müller-Brenner: Cocktailkissen 40x40 cm², weiße Baumwolle, kuschlige Füllung mit echten Federn und bedruckt mit einem großen Clublogo! Super! Wie so ein Kissen aussieht? Das zeigt ein Foto im Artikel: Sleep well!



Ausführliche Informationen zu diesem besonderen Fahrzeug erscheinen in einer meiner nächsten Episoden im Magazin, die in der kommenden Winterzeit eine Fortsetzung erfahren.

Den Messestand baute ich zusammen mit Karl und Andrea Gollob (RREC Austria) auf. Die beiden hatten jedoch nicht nur zwei Bentleys dabei. Von einem befreundeten RR-Besitzer – Günther Sittenthaler aus Wels – hatten sie so viele goldfarbige Absperrpfosten und rote Samtkordeln ausgeliehen, dass wir unseren Stand mit den fünf Fahrzeugen großzügig umgeben und gegen allzu neugierige Hände/Fingerabdrücke abgrenzen konnten. Und weil´s halt wirklich gut aussieht, hatten sie von diesem Günther auch noch jede Menge rote Teppichläufer sowie ihren altbewährten Vorwerk-Staubsauger dabei. So konnte der Messestand – mit RREC-Roll-ups/Beachflags, der mit Modellen etc. bestückten Glasvitrine und frisch gesaugten roten Teppichen – zur Abnahme durch die Messeleitung in einen optimalen Zustand versetzt werden.



Genauso hatte ich mir unsere Messeteilnahme vorgestellt – gemütliche Runden unserer Clubmitglieder – beim Mittagsimbiss und mit unserer Lounge-Möblierung.

Die Bilder vorne zeigen unseren kleinen Fuhrpark – wunderbar hinter den roten Teppichläufern und Absperrkordeln in Szene gesetzt:

Bentley Blue Train von Oliver Mayer
Bentley Mallalieu u. Bentley R-Type von Karl Gollob
Rolls Royce Silver Shadow von Markus Bergmann
Bentley Azure Mulliner von mir

Am Freitag war es auf der Messe relativ ruhig. So konnte ich den Stand auch mal für eine Weile verlassen, um mit Lutz Janssen, Hans Goss und Jan Boge ins benachbarte Messerestaurant zu gehen. Leider spürte man auch dort die allgegenwärtigen Personalprobleme der Gastronomie. Auf dem Messestand war es jedoch nie langweilig, denn unsere Fahrzeuge – allen voran Blue Train und Azure – erregten reichlich Aufmerksamkeit und waren Anlass für etliche Gespräche.

Am Samstag manifestierte Salzburg wieder einmal sein Image: Es regnete. Vermutlich auch dank des Wetters wurde die Messe ab 9:00 Uhr quasi gestürmt. Um 9:30 Uhr war es bereits voller als am Freitagmittag. Nahezu ständig gab's Gesprächsbedarf und ich konnte nur mit unseren Clubmitgliedern/-familien Bergmann, Müller-Brenner, Kunze und meiner Frau ins Messerestaurant, weil Oliver und Martha Mayer den Standdienst übernommen haben. An diesem turbulenten Messetag hätte ich unseren Präsentationsbereich auf keinen Fall ohne die wachen Augen eines Mitglieds alleingelassen.

Den Abend haben wir dann in kleiner Runde aber bei sehr gemütlicher Atmosphäre im Restaurant „Zum Eulenspiegel“ ausklingen lassen. Die Qualität und der trotz aller Gastro-Probleme sehr freundliche Ser-

vice haben mich dann wieder etwas mit unserer Dachkammer im Hotel Elefant versöhnt. Als ich diesen Raum erstmals betrat, da fragte ich mich, ob da wohl eine versteckte Kamera meine Reaktion aufzeichnen soll. Als ich meinen Pullover auszog, verharrte ich mitten in der Bewegung, denn ich war mit den Fingerknöcheln an der Decke hängen geblieben. Dort, wo in den Zimmern auf der Homepage normale Fenster abgebildet sind, hatte diese Kammer nur ca. 50-60 cm hohe Belichtungsschlitze in Fußbodennähe. Upgrades hatte ich ja schon erlebt – aber ein Downgrade war mir neu. Bei meiner Reklamation an der Rezeption meinte man nur, dass das Haus ausgebucht sei und es keinen anderen Raum gebe. Eine weitere Überraschung kam dann mit der Abrechnung; Dachkammer statt Hotelzimmer für mehr als 300,-/Nacht!!!

Sehr positiv dagegen waren die wirklich netten Kontakte zu Mitgliedern von SL- und zwei Jaguar-Clubs. Mal sehen, ob sich da etwas entwickelt und wir beim nächsten Maxlrainer Oldiefeeling eventuell neue Club-Nachbarn bekommen.

Am Sonntag war es dann wieder deutlich ruhiger. Jedoch kam da weniger das Massenpublikum des Schlechtwettersamstags. Bei strahlendem Sonnenschein kamen nun wirklich interessierte Besucher, die uns mit ihren Fragen und ihren Oldie-Erlebnissen bestens unterhalten haben.

So ab 16:00 Uhr wurde es sehr schnell leerer und wir begannen mit dem Einpacken, sodass alles wieder gut verstaut war und es kurz nach 17:00 Uhr/Messeschluss schon hieß: Start your engines. Im Gegensatz zu den benachbarten Porsches säuselten wir mit unseren Aggregaten geradezu dezent aus der Halle.

Goodwood News

Neues vom Spectre



Text: Ralf Bernert

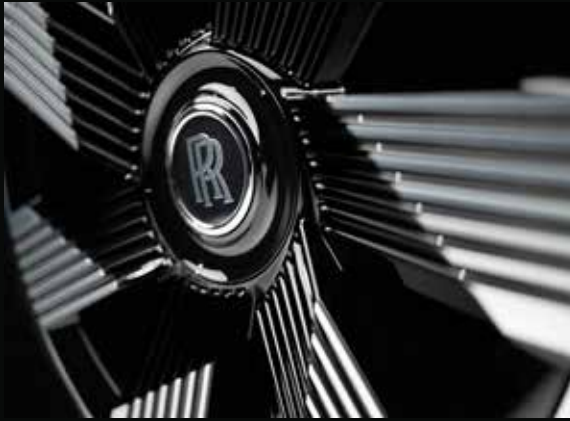
Fotos: Rolls-Royce Motorcars

Seit Monaten scheint Rolls-Royce nur noch ein Thema zu kennen. Das Gespenst aus Goodwood. Wir haben frische Fotos und die Geschichte zum Namen „Spectre“.



An den Fakten hat sich im Grunde nichts verändert. Knapp drei Tonnen leicht, davon rund 700 Kilo für den Akku, der dann 108 kWh an elektrischer Energie speichern kann. Zwei Motoren, insgesamt rund 585 PS und eine Reichweite von 500 Kilometer, wenn man das Gespenst in Ruhe durch die Gegend geistern lässt. Ansonsten dürfte der Radius mit einer Akku-Ladung spürbar sinken. Die Leute in Goodwood sind sicher, dass der Spectre eher am heimischen Ladepunkt betankt wird und dass kann dauern, der Spectre wird wohl bei der Ladegeschwindigkeit keine Rekorde aufstellen. Maximal 200 kW sind machbar, Fahrzeuge mit 800 Volt-Ladetechnik (Porsche Taycan, Audi E-Tron oder KIA/Hyundai) können bis zu 350 kW an Ladegeschwindigkeit verkraften.

Und noch ein paar Zahlen und Infos schreiben wir auf: Länge: 5,45 Meter, 23 Zoll-Räder, 4,5 Sekunden bis Tempo 100, 900 Newtonmeter Drehmoment, Radstand 3,21 Meter und einen Preis können wir auch schon nennen: 380.000,- Euro inklusive MwSt.

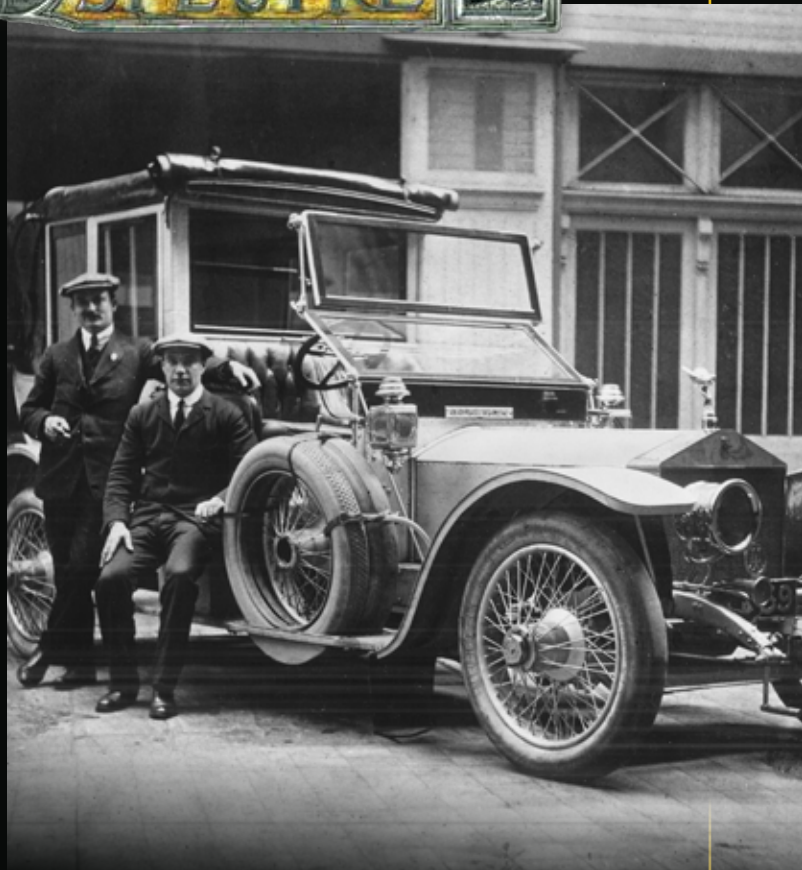


THE SILVER R SPECTRE

Der Name Spectre folgt nicht nur der Tradition des Herstellers, er wird James-Bond-Fans sehr bekannt vorkommen. Immerhin nennt sich eine Verbrecher-Organisation Spectre. Und James sieht in einigen Filmen das Gespenst als Logo auf diversen Ringen seiner Gegner.

Nun hat uns aus Goodwood ein Papier erreicht, dass die Herkunft des Namens erklärt. Die erste offizielle Erwähnung des Namens „Spectre“ durch Rolls-Royce ist für den Monat August im Jahr 1910 bestätigt. Der damalige Geschäftsführer Claude Johnson nutzte damals Chassis Nr. 1601 als Repräsentations- und Versuchswagen und er persönlich nannte den Wagen „Spectre“. Fünf Jahre blieb der Wagen im Werk, er wurde 1915 verkauft.

1934, ein zweiter Rolls-Royce, diesmal ein Experimental-Car, mit der Bezeichnung 30EX, wurde mit dem Namen „Spectre“ versehen. Das Fahrzeug wurde für Straßen-Tests verwendet. Neun weitere EX-Modelle wurden intern als Spectre bezeichnet, am Ende der Testreihe 1936 stand der Phantom III.



Meeting bei Schuttenbach Automobile in Anzing

„Sleep well“

Text und Fotos: Dr. H. Martin Illner

„Alle Jahre wieder ...“ oder „same procedure as every year!“ Der Kalender wird langsam dünn; wir erinnern uns an die vom ADAC und von Fachleuten alljährlich proklamierte Eselsbrücke „Von 0 bis 0“, die an den Wechsel auf Winterbereifung appelliert.



Nach der Begrüßung durch den Area Manager Süd – Dr. H. Martin Illner – erhielt Wolfgang Deuting, Geschäftsführer des Autohauses Schuttenbach, als kleines Dankeschön dafür, dass wir mal wieder die Räumlichkeiten nutzen durften, eines der neuen, für die Messe in Salzburg kreierten Club-Kissen.



Genau in der Zeit schließt sich allmählich das Zeitfenster in dem unsere Schätzchen mit den Saisonkennzeichen 04/10 unterwegs sein durften. Schöne Events hatten wir in diesem Jahr gehabt und etliche Kilometer hinter uns gebracht. Sicher denkt auch der Eine oder Andere von uns dran, dass er das tolle Sommerwetter häufiger für Ausfahrten hätte nutzen sollen.

In den letzten Wochen von 04/10 konnte man ja noch an etlichen Tagen den Goldenen Oktober genießen. Auch unser Azure durfte noch einige Male auf den Asphalt, wenn auch nicht grade zum diesjährigen Herbsttreffen. Dessen Wettersituation wurde ja schon im Bericht über das Treffen beschrieben.

Einen knappen Monat danach war es dann wieder so weit. Die Planung sah vor, dass der Azure am letzten Freitag im Oktober wieder zu Schuttenbach ins Winterquartier geht. Deshalb wurde für diesen 28. Oktober 2022 zum „Sleep well“ mit Tee/Kaffee und den ersten adventlich anmutenden Plätzern eingeladen.

So nach und nach kam an dem Nachmittag eine fröhliche Runde zusammen, die von mir, Geschäftsführer Wolfgang Deutinger und unserem Chairman begrüßt wurde. Man ratschte, fachsimpelte, betrachtete und diskutierte die Exponate in den Showrooms und ... freute sich über das Wiedersehen mit Clubfreunden und fühlte sich wohl. Genau darum geht's – der Wohlfühlfaktor soll bei so einem Meeting im Vordergrund stehen.



Bei Kaffee und Tee wurden die Teller mit den Plätzern erfreulicherweise weitgehend leer gegessen; offensichtlich stimmte die Auswahl. Danach ging es bei herrlichem Herbstwetter nach draußen. Raumgreifend erhebt sich auf dem Tisch nur noch der Stapel mit den klassischen Walker Short Breads, die es diesmal als kleines Give-away gab.



Beim „Sleep well“ – immerhin am 29. Oktober – hatten wir, genau einen Monat nach dem Herbsttreffen, das Wetter, das sich Dr. Hans Werner Dilde für Frankenberg und Winterberg und für den Clubherbst gewünscht hatte.



Sektions Treffen „im“ Great Barrier Reef

Text und Fotos: Oliver O`Keefe

Am Samstagnachmittag, den 29. Oktober 2022 trafen sich Mitglieder der RREC Sektion Süd-West am ehemaligen Gasometer in Pforzheim. Es bietet seit einiger Zeit im inneren Thementausstellungen an. Bis Ende dieses Jahres ist dort das australische Great Barrier Reef „ansässig“.



Guido Mehl und
Susanne Gassmann



Der Autor ist
begeistert



Martina und
Angelina O'Keefe



Der riesige Aussichtsturm
in Mitten des „Reefs“

Man muss sich das folgendermaßen vorstellen: Die innere Wand des Gasometers ist ringsherum, von oben bis unten mit einer riesigen Fotoleinwand bespannt, die indirekt beleuchtet ist. Durch ständig wechselnde Lichteinflüsse hat man zu dem noch ein Tag und Nacht-szenario geschaffen.

Von der oberen Plattform des mittig aufgestellten Turmes hat man eine wunderschöne, Rundumsicht in die Unterwasserwelt des Riffs. Aus eigener Erfahrung ist zwar ein echter Tauchgang im Great Barrier Reef mit nichts zu vergleichen, dennoch wurde hier im Pforzheimer Gasometer eine tolle Illusion geschaffen, die es sich lohnt anzuschauen.

Im Anschluss sind wir in das nahe gelegene Restaurant Seehaus Pforzheim gefahren, um zusammen bei einem guten Essen den Tag ausklingen zu lassen.

Danke an alle die dabei sein konnten, es war ein schöner Nachmittag und Abend.

Oliver O'Keefe



Gruppenfoto vor dem Gasometer



Belohnung im Restaurant Seehaus nach dem „Tauchgang“



Sektionshund Armani



Gemütliche Runde im Seehaus. Elisabeth und Wolfram Schmid, Susanne Gassmann, Guido Mehl, Martina und Angelina O'Keefe, Renate und Olaf Engels, Wolfgang Lachermund und Margot Schneider (v.l.n.r.)

19. – 20.11. 2022

Jahresausklang 2022 des RREC Region West ohne Corona

Text: Rudolf Bergsch

Fotos: Ralph Pass und Rudolf Bergsch

Tatsächlich sind über 40 Enthusiasten dem Ruf von Herrn Dr. Vongehr gefolgt und kamen in den westlichsten Teil von NRW nach Schloss Anholt.

Der Beginn war auf 15.30 Uhr gelegt. Und begann mit Champagner um dann in eine englische Tea Time überzugehen. Zu dieser wurden schmackhafte Sandwiches, Scones und feinstes Gebäck serviert. Dazu wurden die verschiedensten Tees mit den Informationen der unterschiedlichen Ziehzeiten gereicht. Da ein großer Teil der Teilnehmer um die Qualität der Tea Time wissen, waren auch alle pünktlich versammelt.

Unterbrochen wurde die Tea Time durch die Begrüßung durch den Veranstalter Herrn Dr. Vongehr. Sicher etwas Besonderes, unser Chairman war extra aus München zu dem Tagestreffen angereist. Wer allerdings glaubt, dass das die weiteste Anreise war, war getäuscht. Die Gäste mit der weitesten Anreise kamen aus dem Schweizer Raum. Familie Kress war mit Ihren Söhnen angereist. Das war auch gleich der Grund, dass die Altersspanne zwischen dem ältestem zum jüngsten Teilnehmer weit über 80 Jahre lag. Wir hatten also eine gut gemischte Gruppe von Mitgliedern vor Ort. Die Stimmung war ausgesprochen gesellig und kurzweilig, denn alle hatten nach der langen Pause viel zu erzählen. So dauerte die Tea

Time aufgrund der nicht enden wollenden Gespräche etwas länger.

Bis zum nächsten Programmpunkt blieben so nur 10 Minuten, um einen Mantel oder ähnlich wärmendes aus Zimmer oder Auto zu holen. Denn trotz des sonigen Nachmittags wurde es nach Sonnenuntergang recht kühl, und Teile des folgenden Überraschungsprogramms mussten draußen stattfinden. Ja das Überraschungsprogramm, es war eine Idee und gesponsort von unserem Mitglied Ralph Pass und seinem Geschäftspartner Burkhard Blandfort.

Wir durften an einer Champagner Verkostung teilhaben

Der fachkundige Vortrag von Frau Agnes Buschendorf erklärte uns mit entsprechender Bebilderung den Unterschied zwischen Sekt und Champagner. Sie erläuterte, warum die Trauben für Champagner nur von Hand in der Champagne geerntet werden dürfen. Warum die Deutschen so viel mit dem doch so französischen Champagner zu tun haben und wieso so viele Champagnermarken auf Deutsche Namen zu-

rückzuführen sind. Dass die kalkhaltigen Böden der Region Marne-Reims und Epernay die Grundlage für Champagner sind. Dass als Trauben zu 28% Chardonnay – 38% Spätburgunder und 34% Schwarzriesling genutzt werden. Das richtige Glas ist die Champagner-tulpe. Die mit langem Stiel, leicht bauchig, aber schmaler Randöffnung dafür sorgt, dass sich das Bouquet entfalten aber die Feinperligkeit länger im Glas gehalten kann. Die ideale Trinktemperatur liegt zwischen 8 – 10°.

Der kurzweilige Lehrgang hat uns alle – was den Umgang mit Champagner angeht – sicher einen gewaltigen Schritt kundiger gemacht.

Aber alles reden kann natürlich den Selbstversuch nicht ersetzen. So konnten wir schon während des Vortrages Champagner der Marke GUSBOURNE verkosten. Nach der Theorie durften wir dann auf die Terrasse um unter Fachanleitung zwei Flaschen verschiedener Marken, fachgerecht mit dem Säbel zu sabrieren. Eine Dame und fünf Herren konnten diese besondere Art des Öffnens einer Flasche Champagner ausprobieren. Die Zuschauer, dieser doch selten zelebrierten Art eine Flasche Champagner zu öffnen, waren sehr verzückt. Der Spaß hörte auch nicht auf, denn wir durften die geöffneten Flaschen der Marken La Fond ein Rosé Champagner und zum Abschluss Champagner der Marke Louis Roederer auch reichlich verkosten.

Die Gespräche, jetzt geführt darüber welcher Champagner schmeckt am besten und welchen muss ich auch noch einmal probieren, waren mindestens so interessant wie die über unsere passenden Autos. Das führte jedoch dazu, dass der Programmpunkt „Glühwein im Schlosshof“ ausfallen musste. Was sich jedoch viel später noch als „Glücksfall“ herausstellte.

So kam es, dass wir ohne Pause gleich zum Appetitiv ins Kaminzimmer wechselten, um dort einen Cocktail zu genießen und der Ansprache unseres Gastgeber Herr Dr. Vongehr Gehör zu schenken.

In diesem Zusammenhang wurde auch unser Chairman, und für die weiteste Anreise das Ehepaar Kress ebenso wie das anwesende Gründungsmitglied Karl Brinkmann gebührend begrüßt. Die Hausherren bedankten sich für das seit 2010 entgegengebrachte Vertrauen und der Küchenchef informierte uns grob über die vorbereiteten Speisen. Nachdem uns auf diese Art auch genügend Appetit gemacht wurde, machten wir uns auf, in das schon bestens vorbereitete Gartenrestaurant.

Nachdem alle an den vorgegebenen Plätzen Platz genommen hatten, wurde mit den Getränken auch gleich der „Gruß aus der Küche“ serviert. Unser Gastgeber Dr. Vongehr hatte es wieder einmal geschafft die Gäste so zu platzieren, dass sich alle wohlgeföhlt haben und die neuen Mitglieder mit den alten Hasen gut gemischt waren.

Die weitere Speisenfolge – Wachtelterrinen mit kleinem Spinatsalat – Kürbis-Mistosuppe mit Tataki vom Fjordlachs – Kalbsfilet und Ochsenbacke mit Rotkohl im Brickteig und dann gebackene Kartoffelbirne. Als Nachtisch kleines Nusstörtchen mit Quitteneis und Vanilleglace. Hier kam dann als Extra, unser Glühwein vom Nachmittag, der uns als weiteres Glühweineis vom Küchenchef zusätzlich serviert wurde.

Alles in allem wieder einmal ein ganz besonderes Geschmackserlebnis

Die Mehrheit der Enthusiasten blieb noch bis kurz vor Mitternacht, bis sich so langsam die Gesellschaft in die Zimmer verzog. Die meisten nicht ohne sich zum Frühstück wieder zu verabreden.

So wurde das reichhaltige Buffet zum Sonntagsfrühstück in neuer Tischbesetzung ausgiebig genossen und der Abend in neuer Gesprächsrunde noch einmal Revue passieren gelassen. Aber auch in der neuen Runde war das Ergebnis, dass es wieder ein wunderschöner Abend war, den man unbedingt spätestens am 25.–26. November 2023 wiederholen sollte.




Mulliners Zukunft

Bentley Batur

Text: Ralf Bernert

Fotos: Bentley Motors



The image shows the interior of a Bentley Batur. The dashboard is black with three round gauges on the left and a circular air vent on the right. The word "BATUR" is embossed on the dashboard. The center console and door panels are upholstered in bright red leather with black stitching. The seats are black with red stitching. The text is overlaid on the upper part of the image.

In Pebble Beach wurde er der Welt präsentiert, wir sahen ihn schon vorher und weil Adrain Hallmark, der CEO von Bentley ein paar Journalisten den Job des Batur erklären wollte. Wir haben uns umgesehen und zugehört.

Alle waren da, in London. Ein Hinterhof-Studio. Handy abgeben, Geheimhaltungserklärung unterschreiben. Rund ein Dutzend Journalisten, kurz bevor der nagelneue Bentley das Licht der Öffentlichkeit erblickte, durften wir ihn sehen, anfassen, sogar Platz nehmen.

Vorher ein paar Worte über Beyond100, über Elektrifizierung, Emotionalität, Kraft und Visionen. Adrian Hallmark, Bentley's CEO, sprach von „design direction“, „the most powerfull engine ever build“, „future hybrids and BEVs“ und den nächsten Schritt in Mulliner's Zukunft.

Andreas Mindt, seit März 2021 Designchef in Crewe steht neben uns und er erzählt über Designregeln, die er mit seinem Team neu erfunden hat, über neue Vokabeln der Bentley-Designsprache und der ewigen Herausforderung den Spagat zwischen Tradition und Moderne. Das Design eines Bentley muss immer potent, inspirierend und harmonisch sein. Die Kombination aus Eleganz und Kraft ist enorm wichtig. Ein Tiger im hohen Gras liegend, kurz vor dem Sprung.





Mindt, der für Audi maßgeblich am Design des E-Tron GT mitwirkte, hat den Batur mit einer eindrucksvollen Nase und Motorhaube versehen, deren Linien zum Heck reichen. „Making the car long and lean.“ Wir wollen wissen, wer für die Aussengriffe der Türen verantwortlich zeichnet. Ein Zeitproblem wird genannt, ob der Serien-Batur dann später andere Griffe, vielleicht, weil im Trend liegend, versenkbare. Wir sind gespannt.

Sitzprobe. Es schimmert, es leuchtet. Man möchte diesen Wagen in der Nacht erleben. Die Mischung aus Tradition und Moderne. Rundinstrumente, ein Wahlhebel, der so maskulin und mächtig wirkt und drum herum Tasten, die sensibel reagieren. Die Fingerkuppe muss die Taste nur sachte berühren, ein kurzer Impuls und es geht los. Natürlich alles digital, sensitiv, sensorisch, zukünftig. Früher waren Flugzeugcockpits das A und O, morgen sind es Spaceships. Viel mehr erleben wir hier nicht. Eine Stippvisite in die Zukunft aller Bentleys. Den Nachfolger des Continental haben wir gesehen. Noch mit Verbrenner.





Ein paar profane technische Fakten hätten wir noch zu diesem speziellen Batur:

Motor: W12 BiTurbo

Leistung: > 740 PS

Drehmoment: > 1.000 Nm

Stückzahl: 18

Preis: 1,9 Mio. Euro plus Steuer

Der Bugatti von F. Henry Royce

Text: Klaus-Josef Roßfeldt

Fotos: Roßfeldt-Archiv

Im Jahr 1916 sandte Frederick Henry Royce einen Mitarbeiter mit Namen A.G. Elliott nach London mit dem Auftrag, ihm einen Bugatti zu besorgen. A.G. Elliott erwarb solch ein Automobil und das wurde von F. Henry Royce über die Periode bis in die letzten Monate des I. Weltkrieges genutzt, also bis in das Jahr 1918. F. Henry Royce reagierte so auf eine behördliche Anordnung, die wegen Benzin-Rationierung zu Kriegszeiten seine Kraftstoff-Zuteilung auf lediglich ca. 4 Liter pro Woche limitiert hatte. Mit so wenig Kraftstoff den von F. Henry Royce eigentlich als ‚Experimental Car‘ wie als Privatwagen genutzten Rolls-Royce Silver Ghost zu fahren, war unmöglich. Folglich kam es zum Kauf des Bugatti und dessen Einsatz mit F. Henry Royce am Steuer über nahezu 2 Jahre.

Bugatti Typ 13, ‚Serienwagen‘ mit zweisitzigem Werksaufbau; wassergekühlter 4-Zylinder-Reihenmotor, 1.327 ccm (oder 1.368 ccm ab Dezember 1913), obenliegende Nockenwelle, 2 Ventile pro Zylinder; 4-Gang-Getriebe mit Rückwärtsgang; Kardanwellen-Antrieb; Spurweite vorn und hinten 1.150 mm, Radstand 2.000 mm (oder 2.400 mm beim Typ 15 bzw. 2.550 mm beim Typ 17 – beide technisch identisch mit Typ 13, aber für 3-sitzige oder 4 sitzige Aufbauten vorgesehen).



The Rolls-Royce of the light car world


You do not always wish to use your large car for short journeys, but you do always wish to drive one of equal excellence. The Bugatti is full of power and is admirably suited for touring purposes. Steering, clutch, and change gears are as light as a feather. The car par excellence for a lady to drive herself. With a petrol consumption of 35 miles to the gallon and a chassis weight of 7½ cwt., your petrol and tyre bills will be obviously small.

10-12 h.p. BUGATTI

2 or 4-SEATER.

Monobloc Engine 6½ x 100. Speed up to 60 miles an hour.
Overhead Enclosed Valves. Consumption 35 miles to gallon.
Four Speeds and Reverse. Extraordinary Hill-climber.

Chassis 7½ cwt.



PRICES.

Type 13, Suitable for 2 seater, chassis and tyres. £250
Type 15, Suitable for 2 or 4-seater chassis and tyres £300
Type 17, Suitable for 4-seater, chassis and tyres. £300

**CONTINENTAL
SUCCESSES, 1912.**

Tour de France, 1st prize and Gold Medal for best performance of smallest car contest.
Meeting de la Sarthe, 8 1st prizes.
Mont Ventoux Hill-climb, 1st prize.

Represented for the first time in England by
The Redfield Motor & Garage Co., 4, Redfield Lane, 11 St. Earl's Court Road, S.W.
Telephone—261 200-2010.

— WRITE or CALL for TRIAL RUN and full particulars. —

Bemerkenswert an der Anzeige aus November 1912 ist die Angabe in der ersten Zeile mit direktem Bezug auf die Marke Rolls-Royce.

Ein Blick in die Frühzeit der Marke Bugatti zeigt, dass Ettore Bugatti die Produktion seiner Automobile mit einem ‚Kleinwagen‘ begonnen hatte. In der Fertigungsstätte von Bugatti in Molsheim/Elsaß war 1910 die Produktion des Bugatti Typ 13 angelaufen.

Vieles spricht dafür, dass Bugatti bereits zuvor viel Entwicklungs-Aufwand in das neue Projekt investiert hatte. Sein Vertrag als „Berater, Chefingenieur und Leiter des Konstruktionsbüros“ vom 1. September 1907 mit der Gasmotorenfabrik Deutz, Köln, enthielt eine Klausel, die ihm ausdrücklich erlaubte, separat an eigenen Projekten zu arbeiten. Nachdem dieser Vertrag per 15. Dezember 1915 vorzeitig aufgelöst wurde (wofür Bugatti den damals erheblichen Betrag von 20.000 Mark ausgefolgt bekam) begann er umgehend noch im gleichen Monat mit der Einrichtung der eigenen Fabrik für Bugatti-Automobile in Molsheim. Diese Fakten mögen erläutern, warum manche Quellen die Fertigstellung des ersten Bugatti Typ 13 bereits angeben, mehrere Monate bevor Deutz in Köln sich zur Trennung von Bugatti entschlossen hatte.

Die Abmessungen – salopp formuliert: „Knapp größer als ein Spielzeugauto“ – boten den Vorteil geringen Gewichts. In Verbindung mit seinem leistungsfähigen 4-Zylinder-Reihenmotor wies der Bugatti Typ 13 ansprechende Fahrleistungen auf, bei sehr geringem Benzinverbrauch. Henry Royce hatte die Entwicklung bei Bugatti aufmerksam studiert – der Bugatti erfüllte seinen Anspruch nach einem Leistungslevel „with a bit of fizz“. Vor allem aber war er so genügsam, dass Royce trotz Benzin-Rationierung mobil – und zwar automobil – blieb. Indessen

dürfte es nur eine geringe Zahl von Bugatti im Vereinigten Königreich gegeben haben. Denn Bugatti hatte erst im Jahr 1912 den regulären Export der eigenen Produkte aufgenommen. Ein Händler in England bot den Bugatti Typ 13 erstmals mit einer Anzeige aus November 1912 mit der Bezeichnung „10-12 h.p. BUGATTI“ an.

Über die kurze Zeitspanne ab November 1912 bis zum Ausbruch des I. Weltkrieges in 1914 wird allenfalls eine überschaubare Anzahl solcher Automobile in das Vereinigte Königreich importiert worden sein. Der Bugatti-Experte Dr. Robert King (Australien) hat mitgeteilt: „Alle Auslieferungen von Bugatti vor dem I. Weltkrieg im Vereinigten Königreich erfolgten über Jarrott & Letts. Das erste Fahrzeug war ein Typ 15 (Chassis-Nummer 598), dem zwei Wochen darauf noch ein Typ 15 folgte. Alle weiteren Fahrzeuge hingegen waren vom Typ 22 mit 2.550 mm Radstand (ansonsten identisch mit dem Typ 15). Die Gesamtzahl der von Jarrott & Letts bis zum Kriegsausbruch importierten Bugatti beträgt 25 Exemplare. Das letzte Modell hatte die Chassis-Nummer 689 und kam am 29. Juli 1914, eine Woche nach Beginn des I. Weltkrieges auf die Insel.“ Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit wird das von seinem Mitarbeiter A.G. Elliott für F. Henry Royce erworbene Automobil ein Bugatti Typ 22 gewesen sein mit einer Fahrgestellnummer aus der Serie, die zwischen 598 und 689 gelegen hatte. Mit Beginn der Kampfhandlungen entfiel die Versorgung mit Ersatzteilen. Denn Molsheim gehörte, gelegen in Elsaß/Lothringen, von 1871 bis 1918 zum Deutschen Kaiserreich; mithin waren in England die Bugatti ‚Erzeugnisse aus dem Land des Kriegsfeindes‘.

Bugatti.
BUGATTI, late 1913, long wheelbase model, 2-seat., special body, dickey, oversize tyres, nickel fittings, car just overhauled and re-painted, perfect; £190.—Stretton and Smith, 23, Woodstock St., Bond St., W. [4629]

Archiv Tom Clarke (UK)

Anzeige aus „The Autocar“, vom 6. Februar 1916 – nur 1 Bugatti wird angeboten.

Bei solchen Gegebenheiten kann nicht verwundern, dass sich für das Jahr 1916 nur zwei Anzeigen (in Ausgaben von „The Autocar“ aus Januar 1916 sowie aus Februar 1916) finden ließen, in der Automobile von Bugatti als Gebrauchtwagen zum Kauf angeboten wurden. Weitere Verkäufe über andere Kanäle sind selbstverständlich nicht auszuschließen.

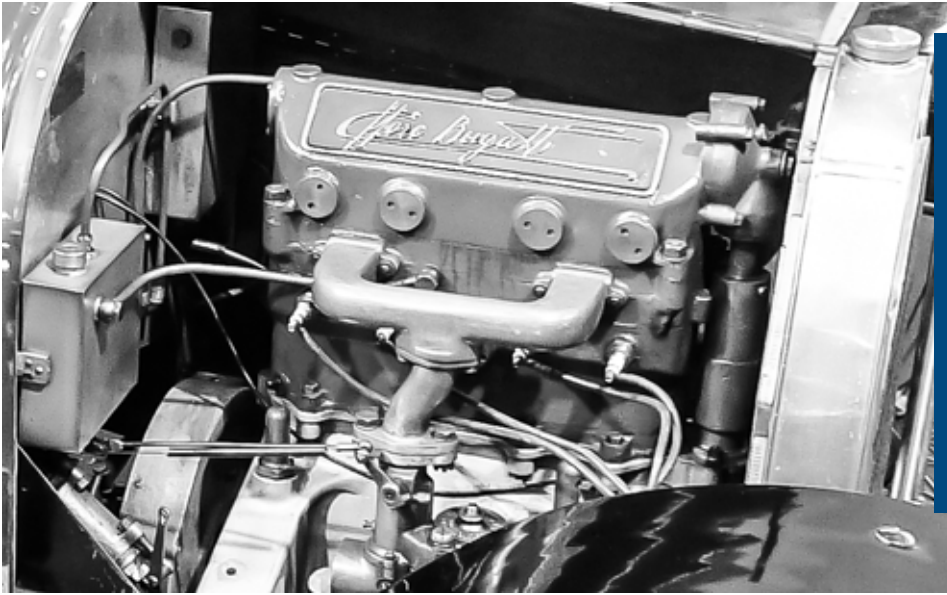
Mehr als ein Jahrhundert später lassen sich nur fragmentarisch Informationen zusammen puzzeln. Da bleibt ein breiter Raum für Spekulationen. Aber als „begründete Annahme“ ist davon auszugehen, dass A.G. Elliott für seinen Boss F. Henry Royce einen Bugatti Typ 22, Baujahr 1913, erworben hat. Das wäre hinsichtlich technischer Auslegung eine auf dem Typ 13 basierende Variante gewesen, die sich mit 2.550 mm Radstand (long wheelbase) für den Aufbau einer Karosserie mit 2 Sitzen plus „Schwiegermutterstutz“ (2-seater plus dickey) anbot. Falls es sich um einen ab Dezember 1913 (late 1913) produzierten Bugatti gehandelt hat, profitierte der vom auf 1.368 ccm vergrößerten Hubraum (vorher waren es lediglich 1.327 ccm). Statt eines ausgeprägt sportlichen Aufbaus, der Kompromisse bei Ein- und Ausstieg bedingte, wird Royce eine Karosserie mit Türen bevorzugt haben. Denn seit einer komplizierten Unterleibs-Operation im Jahr 1911 war er als Invalide auf permanente Betreuung durch eine

Krankenschwester angewiesen (mit einem Seitenausgang – zu einer Zeit als es noch keine Antibiotika gab – ein ‚Hochrisiko-Patient‘).

Bei F. Henry Royce blieb der Bugatti von 1916 bis in die letzten Kriegsmomente 1918 im Einsatz. Laut Erinnerungen von A.G. Elliott, der in ständigem Kontakt mit F. Henry Royce stand als enger Mitarbeiter in dessen Konstruktionsbüro, hatte der Chefindingenieur von Rolls-Royce nicht gezögert, die von Bugatti umgesetzten Konstruktions-Merkmale akribisch zu studieren. Als ‚fernes Echo‘ ist eine spätere Anmerkung von Ettore Bugatti zu notieren, dass sich „... Henry Royce für den Ventiltrieb seiner Flugzeug-Motoren des I. Weltkrieges an meiner Ausführung orientiert hatte“. Auf jeden Fall ist zutreffend, dass die Entscheidung für Claudel-Hobson Vergaser für Flugzeugmotoren von Rolls-Royce eindeutig mit Royce’s Prüfungen der Vergaseranlage bei seinem Bugatti in Verbindung zu bringen ist. Dazu sind in den originalen Werksunterlagen von Rolls-Royce aus damaliger Zeit etliche Memoranda archiviert. Die alle anzuführen oder daraus zu zitieren, würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen. Aber ein prägnantes Beispiel findet sich weiter unten als Bestätigung, dass Royce den Bugatti keineswegs ausschließlich als ‚Personal Transport‘ sah, sondern wie ein Objekt aus der Testabteilung.

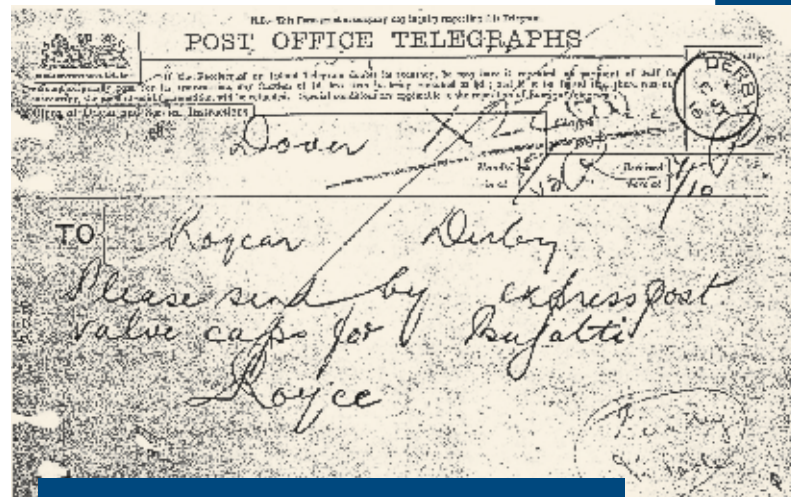
Bugatti Typ 22, Baujahr 1913, 2-sitziger Tourenwagen mit Klappsitz im Heck. Nach allen vorliegenden Informationen dürfte dieses ‚digital image‘ dem von F. Henry Royce wegen Benzin-Rationierung angeschafften Bugatti entsprechen.





Bugatti Typ 22, Baujahr 1913, 4-Zylinder-Reihenmotor. Als „Windfall Profit“ aus der Nutzung des Bugatti durch F. Henry Royce ergab sich für den Chefingenieur von Rolls-Royce die Möglichkeit zum detaillierten Studium der technischen Feinheiten, mit denen Ettore Bugatti's Motor-Konstruktion bei kleinem Hubraum und geringem Benzin-Konsum beachtliche Leistungswerte erzielte.

Es verdient auch Erwähnung, wie sorgsam der Chefingenieur von Rolls-Royce – der bei den eigenen Produkten durchweg englische Maßeinheiten verwendete – bei Modifikationen an seinem Bugatti auf metrische Maße wechselte. In seinen Zeichnungen trug er Millimeter-Angaben ein.



Telegramm von F. Henry Royce aus dem Jahr 1916 an Rolls-Royce in Derby, mit dem per Express-Post Ersatzteile für den Ventiltrieb des Bugatti angefordert werden. Das Dokument belegt, dass Royce 'abgeschnitten von der Versorgung mit Teilen aus dem Land des Kriegsfeindes' aus der eigenen Fabrik Teile für seinen Bugatti bezogen hat.

6/7/16
To EH, from R.
c. to J.

COPY. R7/74716.
July 4th, 1916.

RE CARBURATOR FOR BUGATTI.

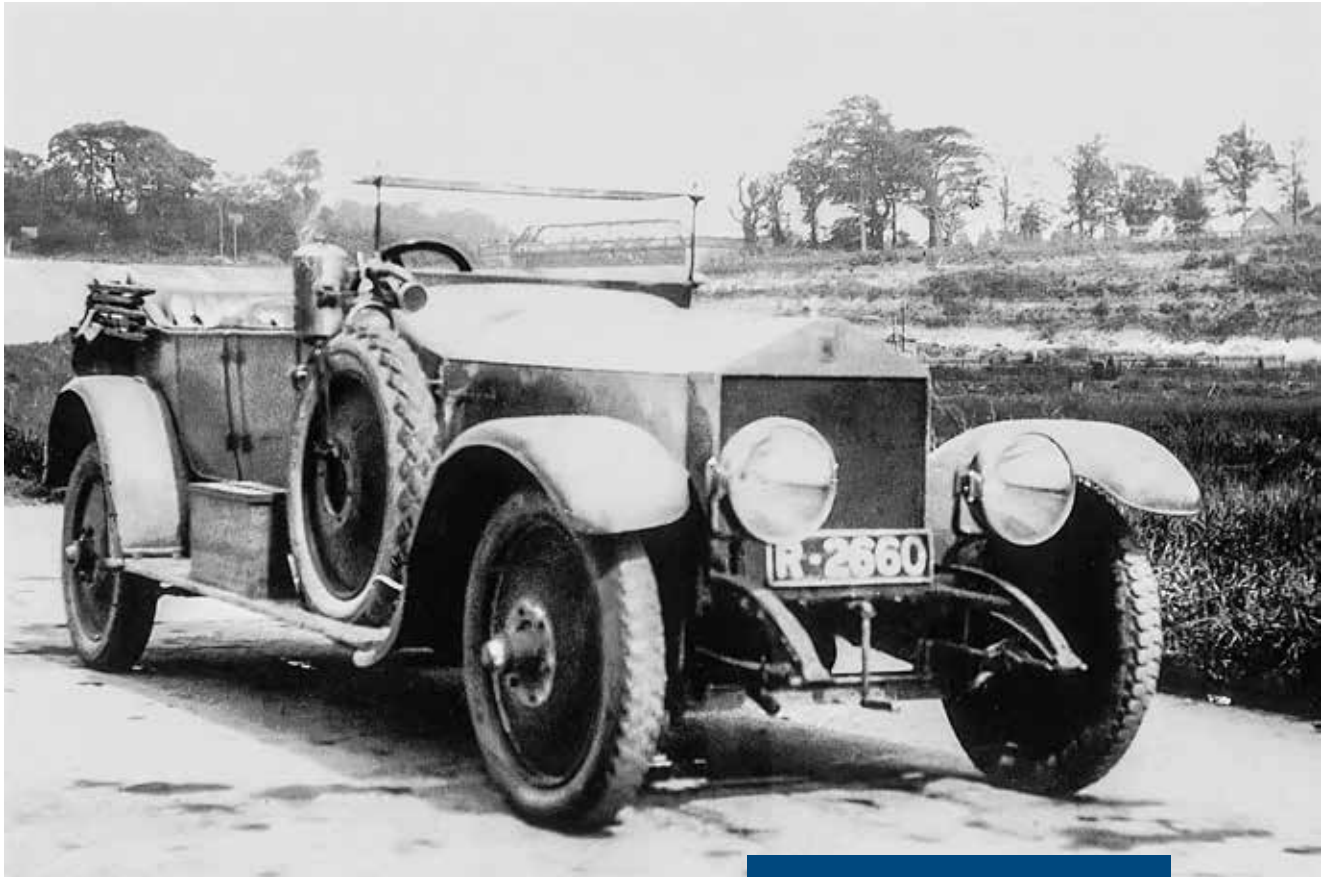
Having had some experience with the Zenith carburettor on the Bugatti which shows considerable delicacy of adjustment requiring the exact size nozzles, or else mixing fire pretty badly, we would like to see how this same engine would run on a Claudel carburettor, and Mr Elliott is sending you partical of the flange to which it is to be attached.

The bore of the induction pipe is 30 mm. The venturi tube in the Zenith is bored 16 mm, but as the Zenith jet is only of small diameter it is possible that this part may be slightly larger in the Claudel. We are going to try this with the present induction pipe, but as it has nasty dog leg in it we may have to fit a new induction pipe to prevent the bad distribution of petrol which we believe is taking place because of this bend.

A sketch of the pipe is shown on this memo.

TEMPLATE ATTACHED

Memorandum aus Juli 1916, dass mit den Werksunterlagen archiviert ist, hinsichtlich Vergaser von Royce's Bugatti. Die Abkürzungen „To EH. from R.“ (Kopfzeile) sind zu de-codieren „To Ernest Hives from Royce“, d.h. vom Chefingenieur an einen der leitenden Mitarbeiter im Werk in Derby. Die technischen Details sowie die Skizze von Royce's eigener Hand zeigen die Umsicht, mit der Royce sich besserer Gemischaufbereitung widmete. Dazu wollte er den originalen Zenith-Vergaser gegen einen des Zulieferers Claudel tauschen.



Rolls-Royce Silver Ghost, Baujahr 1914, #49GB, ‚Experimental Car‘ mit modifizierten Bremsen, elektrischem Anlasser, Stahlscheibenrädern – und erstmals Aluminiumkolben. 1915 – 1916 ‚Personal Transport‘ von F. Henry Royce. Stillgelegt wegen Benzin-Rationierung und erst über die letzten Kriegesmonate im Jahr 1918 erneut als Testwagen in Betrieb genommen.

Gegen Ende des Krieges erhöhten die Bürokraten die ‚petrol allowance‘ für F. Henry Royce. Prompt nahm der wieder seinen Rolls-Royce Silver Ghost in Betrieb. Mit erzwungener Benzin-Rationierung hatten die Behörden dieses ‚Experimental Car‘ über etwa zwei Jahre ‚aus dem Verkehr gezogen‘. Damit war eine absurde Fehlentscheidung getroffen worden! Denn das war der Testwagen, bei dessen Motor erstmals Aluminium-Kolben eingesetzt waren. Die sollten daraufhin geprüft werden, ob im Dauerbetrieb die viel versprechenden Vorteile von leichtem Gewicht, besserer Wärmeableitung und folglich höherer Motorleistung gesichert blieben – um die gewonnenen Erkenntnisse dann auf die kriegswichtigen Flugzeugmotoren übertragen zu können.

Der von F. Henry Royce zwischen 1916 und 1918 verwendete Bugatti wurde verkauft. Damit wurde erneut A.G. Elliott betraut, dessen Notiz zum ‚perfekt überholten Motor‘ ein Euphemismus dafür war, dass Henry Royce mit seinen Mitarbeitern das Aggregat zu Kontrollzwecken mehrmals zerlegt und penibel wieder zusammengesetzt hatte. Der Earl of Rocksavage in London interessierte sich für das Auto. Das erschien A.G. Elliott verblüffend, weil

Seine Lordschaft (der später den Titel Marquis of Cholmondeley erbte – ausgesprochen ‚Schomlei‘) seit langem Kunde von Rolls-Royce war und „in den Garagen etliche hubraumstarke Fahrzeuge standen“. Vermutlich darbtete auch der Earl of Rocksavage wegen Benzin-Rationierung und war deshalb an dem sparsamen Kleinwagen interessiert. Er ließ sich von A.G. Elliott in der Handhabung, vor allem hinsichtlich Gangwechsel, einweisen und kaufte besagten Bugatti. Das hatte ein Nachspiel: Der Aristokrat und seine Frau, beide autobeegeistert, erwarben über die folgenden Jahre etliche weitere Bugatti; als ersten gleich nach Kriegsende aus der wieder aufgenommenen Produktion bei Bugatti einen Typ 22 (der

eine modifizierte Ausführung des ‚Ur-Modells‘ Typ 13 >sowie 15 und 17< war). Andererseits blieben sie treue Kunden bei Rolls-Royce – sie kauften Neuwagen aus diversen Modellserien bis weit in die Zeit nach dem II. Weltkrieg.

Der im Jahr 1919 erworbene Bugatti Typ 22 blieb in der Familie lange nach Wechsel des Titels von Earl of Rocksavage zu Marquis of Cholmondeley (weshalb in der Literatur mal der eine, mal der andere Name auftaucht). Diesem Wagen mit Chassis-Nummer #777 ist dann später wiederholt ‚angedichtet‘ worden, es sei der zuvor von F. Henry Royce gefahrene Bugatti. Das ist eine Falschankunft. Wie das bei ‚Fake News‘ so ist, halten sie sich hartnäckig obwohl durch Tatsachen widerlegt. Denn als Produkt aus dem Jahr 1919 und mit einer erst für die Periode nach dem I. Weltkrieg dokumentierten Chassis-Nummer versehen ist es schlicht unmöglich, dass dieser Bugatti Typ 22 das Auto von F. Henry Royce gewesen sein könnte. Der Vollständigkeit halber wird eines der Bilder dieses Bugatti 22 aus den Fotoalben des Marquis von Cholmondeley nachstehend eingefügt.

Herzlichen Dank für Hilfe und Unterstützung an Reinhard Bartel (D), Tom Clarke (UK), Steve Hubbard (UK) und Dr. Robert King (AUS).

Bugatti Typ 22, Baujahr 1919, #777, 2-sitziger Tourenwagen mit Spitzheck. Die Vermutung ist erlaubt, der im Jahr 1918 vom Earl of Rocksavage (später Marquis of Cholmondeley) erworbene Bugatti Typ 22, den zuvor über etwa 2 Jahre F. Henry Royce genutzt hatte, bezauberte den englischen Adligen dermaßen, dass er umgehend nach Beendigung des I. Weltkrieges diesen Neuwagen von Bugatti anschaffte. F. Henry Royce hatte seinerseits den ‚Vorgänger‘, d.h. einen Bugatti Typ 22, Baujahr 1913, als Gebrauchtwagen im Jahr 1916 gekauft.

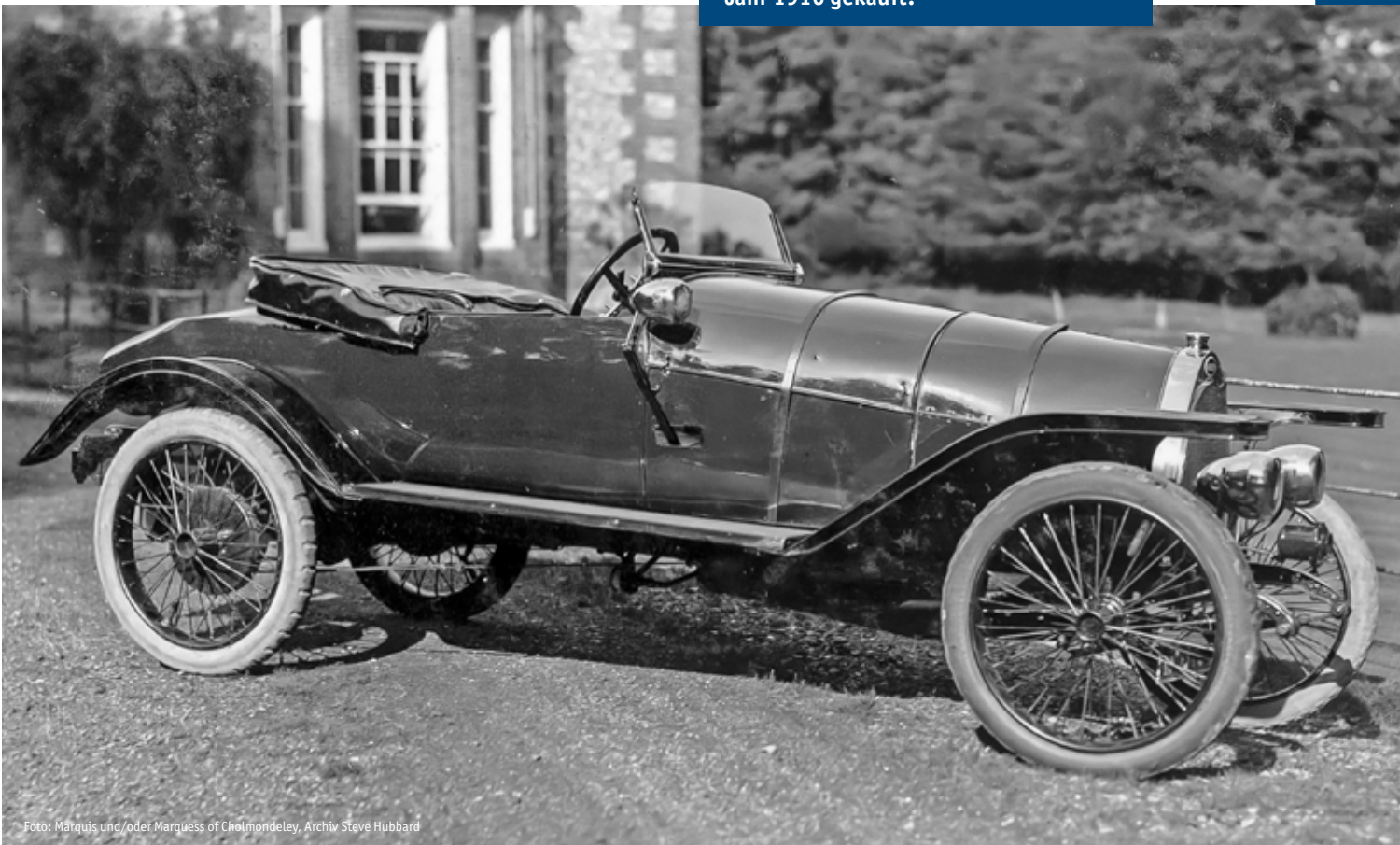


Foto: Marquis und/oder Marquess of Cholmondeley, Archiv Steve Hubbard

Bentley Bentayga Hybrid 2022

Update aus Crewe

Text: Ralf Bernert

Fotos: Bentley Motors

Die Technik des besten Pferdes im Stall haben die Briten in Ruhe gelassen. Der Bentayga, für fast die Hälfte der Verkäufe verantwortlich, wurde optisch modernisiert und davon profitiert auch der Hybrid.





Hybrid



Wer SUVs nicht leiden kann, darf umblättern. Das Grobholz unter den britischen Edelgewächsen verkauft sich wie Nordmanntannen kurz vor Weihnachten, vor allem in China werden die hohen Wagen aus Crewe gerne geordert. Wie hoch der Hybridanteil dort ist, wissen wir leider nicht. Hierzulande spielt der elektrifizierte SUV keine nennenswerte Rolle. Wie oft sich der elektrifizierte Flying Spur verkauft, wissen wir leider auch nicht. Bentley hält sich mit konkreten Angaben zurück.

Weshalb fahren wir diesen Wagen? Weil wir wissen wollten, ob wir es mit diesem Bentayga endlich mit einem PlugIn-Hybrid zu tun haben, dessen Werte auf dem Beipackzettel mit der Realität übereinstimmen. Wir lasen: „2,8 Liter pro 100 Kilometer“ und weiter: „700 Kilometer Reichweite“.

Also fahren wir los. Vorher freuten wir uns über einige wirkungsvolle Schönheits-OPs an der Karosserie. Vorn und hinten neue Lampen. Schlanker, filigraner, moderner. Die Kühlermaske aufrecht stehend. Stolz und selbstbewusst. Innen eine neue Instrumentierung. Analog adieu, welcome digital. Die Sitze bieten reichlich Komfort, mehr Stellmotoren wird man in einem Stuhl kaum unterbringen können, weshalb man die Kopfstütze mit Muskelkraft bewegen muss, bleibt ein Geheimnis. Seitenhalt? Wunderbar. Man mag die

Sessel und wäre da nicht irgendwann ein Bedürfnis nach Bewegung, der Mensch würde in den Bentayga mitsamt seiner Schrankwand einziehen. Ein HeadUp-Display gibt es auch an Bord, Apple CarPlay und Android Auto gehören zum Standard. Die komplette Armada an Assistenten, die über den großen Monitor zum Dienst gerufen werden, arbeitet wunderbar präzise. Vor allem das Thema Wankbewegungen, ist in diesem Bentley keines. Er wankt nicht.

Nach den ersten Kilometern dann der Blick auf die Akku-Anzeige. Es schrumpft deutlich. Der Pegel senkt sich immer weiter. Fast so schnell, wie ein Softeis im August. Und wir lernen, dass Gasfüße unbedingt einen Lehrgang in Sachen Sensibilität brauchen. Diesen Bentley bewegt der Mensch energieeffizient, wenn er vorab die verschiedenen Fahrmodi studiert: „E-Drive“, der Wagen fährt ausschließlich per E-Motor. Ist der Akku leer, springt der V6 aus dem Gebüsch und übernimmt den Vortrieb. „Hybrid“, beide Motoren kümmern sich, Hand in Hand, um die notwendige Bewegungsenergie, der Bentayga surrt und brummt zugleich. „Hold“, meint im Grunde die Vermeidung elektrischer Energie zur Bewegung des Wagens. Der V6 arbeitet, der E-Motor wartet wie ein Nebendarsteller auf seinen Einsatz, beispielsweise, wenn man des nächstens durch ein Dorf fährt und die Bevölkerung davon nichts wissen soll.



Und wir testen. 100 Kilometer mit Blei in den Sohlen. 254 kann er, es dauert, aber er schafft es. 5,5 Sekunden bis Hundert. Handgestoppte 5,8. Immerhin. Die E-Reichweite konnten wir kaum messen, so schnell verschwand sie im Nirgendwo. Der V6 erschien zum Dienst und das Thema 254 km/h verschwand mit der Akku-Ladung. Über die 5,5 dachten wir nicht mehr nach. Dass dieser Brite seine Akkus nicht über den Verbrenner laden kann, finden wir sehr gut, weil es das Gegenteil von nachhaltig ist. Wir halten das Offensichtliche fest: Vollgas und Energie-effizient werden in diesem Leben keine Freunde. Wir drehen den Spieß um.

Samtene Sohlen, extreme Konzentration auf den Verkehr vor uns. Vorausschauend fahren. Jede Beschleunigung kostet, jedes Gaslupfen bringt was. Rekuperation. Das ist nicht viel, aber es läppert sich. Der Akku, für 40 Kilometer im Bestfall gerüstet, leert sich trotzdem. Wir fahren im Hybridmodus, oder besser wir rollen. In der Stadt laufen die Dinge gut, langsam an die Ampel heran rollen, der Hintermann kocht. Und in aller Ruhe bei Grün den Wagen nach vorn bitten. So kann das weitergehen, bis man sich fragt, weshalb ein 2,5-Tonnen-Bentley nur in der Stadt bewegt werden sollte. Also auf die Landstraße und weitestgehend auf Bremsenergie-rückgewinnung verzichten, den Gasfuß ab 100 km/h

über dem Pedal schweben lassen, Kurvenausgänge werden sachte genommen und immer dann, wenn man britisches Feuer in den Kurven vermisst, sollte der Bentayga mit V8 oder W12 bestellt werden. Der Hybrid kann es, aber dann steht auf dem Verbrauchszettel eine zweistellige Zahl. Was auch logisch ist, denn die Physik sagt, dass zu bewegende Masse Energie braucht und schnell bewegte Masse eben mehr Energie.

700 Kilometer weit, ohne Tank- und Ladestopp? Theoretisch ja, praktisch nein. Der Grund: siehe oben.

Ein Fazit. Das Kleeblatt aus Crewe erfreut uns mit lautlosem Antrieb, irre viel Komfort und einer Hülle, die man nicht mehr als Grobholz bezeichnen darf. Er ist moderner, digitaler und auch lifestyleiger. Dass manche Menschen den Diesel im Bentayga vermissen, ist verständlich, denn der fuhr echte 700 Kilometer weit. Und wir warten auf den ersten vollelektrischen Bentley.



DIE TECHNISCHEN DATEN:

Modell: Bentley Bentayga Hybrid SE

Motor: V6-Benziner mit Turboaufladung

Hubraum: 2995 ccm

Elektromotor: 94 kW / 128 PS / 350 Nm

Gesamtleistung: 330 kW / 449 PS

Höchstgeschwindigkeit: 254 km/h

Beschleunigung 0 – 100 km/h: 5,5 Sekunden

Normverbrauch: 2,8 Liter / 22,6 kWh / 62 g CO₂

Elektrische Reichweite: 40 km

Kofferraumvolumen: ab 431 Liter

Preis: ab 165.000,- Euro



Pflege bei längeren Standzeiten

Verluste bei Starterbatterien



Text und Fotos: Dr. Dr. Axel Zogbaum

Memo zur Nomenklatur: eine Batterie ist ein **Speicher für elektrische Energie** auf elektrochemischer Basis. Die Bezeichnung Batterie wird heute sowohl für eine Primärbatterie, die nicht (!) aufladbar ist verwendet, als auch für eine Sekundärbatterie. Diese ist aber korrekt als Akkumulator zu bezeichnen, denn nur ein solcher ist wieder aufladbar.

Hier interessiert vor allem die wieder-aufladbare **Starterbatterie**, auch Autobatterie genannt. Sie liefert in unseren Wagen die elektrische Energie für den Anlasser zum Starten des Verbrennungsmotors sowie zur Beleuchtung. Diese Batterien sind sehr häufig Blei-Säure-Batterien (Blei-Säure-Akkumulatoren). Auf die verschiedenen Bauarten der Batterien soll hier nicht weiter eingegangen werden.

Die in unseren Starterbatterien gespeicherte elektrische Ladung wird als Kapazität in **Amperestunden (Ah)** gemessen. Eine Batterie mit einer **Kapazität von 85 – 100 Ah** ist für unsere Wagen sicher als angemessen zu bezeichnen, so hat man etwas mehr Reservekapazität.

Die **Leistung** der Batterie/Batteriezelle ist die elektrische Ladung, die pro Zeiteinheit entnommen wird. ▶



Sie wird in Watt (W) angegeben und ist das Produkt aus Entladestrom (Ampere) und Entladespannung in **Volt (V)**. Bei unseren Marken **12 V**.

Das Anlassen eines Verbrennungsmotors durch den elektrischen Anlassmotor erfordert kurzzeitig sehr hohe Stromstärken von bis zu 1000 Ampere. Bei gut gewarteten Motoren dauert der Startvorgang ca. drei bis fünfzehn Sekunden und bis einhundert Sekunden bei älteren Fahrzeugen. Bei dieser kurzen Entladung zum Starten verliert eine Batterie bis etwa 0,3–0,5 Ah beim Benziner bei zwei Sekunden Startzeit und bis etwa 0,5–0,7 Ah beim Diesel (7 Sekunden Startzeit mit Vorglühen).

Hinweis: den Anlasser sollte man nie länger als max. 10 sec. am Stück betätigen, sonst nimmt er Schaden. Nach ca. 10 sec. kurze Pause, ca. 1 min, danach der nächste Versuch den Motor zu starten.

Sobald der Motor läuft, übernimmt die **Lichtmaschine** (Lima) die gesamte Spannungsversorgung der elektrischen Anlage und lädt dabei über den **Regler** auch die Starterbatterie wieder auf. Nach den Verbrauchern *Starter, Licht* und *Zündung* (engl. Ignition) werden Starterbatterien auch mit der englischen Abkürzung als **SLI-Batterie** bezeichnet.

Der Regler hat die Aufgabe den von der Lichtmaschine überzähligen Strom zurück in die Batterie zu laden. Ist sie voll, regelt er die Stromzufuhr ab, daher der Name! Ein Überladen der Batterie kann diese massiv schädigen, durch eine elektrochemische Zersetzung entsteht **Knallgas** und diese übermäßige Gasproduktion kann sie sogar zum Zerbersten (explodieren) bringen!

Hinweis: die Jahrzehnte alten Regler verbrauchen mit ca. 3,5 Ampere selbst sehr viel und dieser Strom fehlt beim Ladevorgang durch die Lichtmaschine. Noch bis in die 1970er Jahre wurden diese elektromechanischen Laderegler verbaut.

Daher besser den alten Regler in seinem Gehäuse (!) gegen einen elektronischen ersetzen. Diese **elektronischen Regler** verbrauchen selbst nur noch ca. 0,5 A. Ladegeräte sollten ebenso wie die Kfz-Lichtmaschinenregler eine Spannungsbegrenzung besitzen, die die Ladespannung beim schnellen Laden bei 14,4 V (bzw. bis zu 14,8 V bei AGM-Akkumulatoren) und bei Dauerladung bei 13,8 V abregelt.

Die **Lichtmaschine** übernimmt nach dem Starten neben dem **Zündvorgang** sofort die gesamte weitere Stromversorgung im gesamten Wagen einschließlich der Aufladung der Batterie. Um den beim Startvorgang durch den Anlasser verbrauchten Strom wieder aufzuladen, benötigt eine gut gepflegte Drehstromlichtmaschine bei modernen Wagen ca. 5–10 min Fahrzeit.

Bei unseren Oldtimern sind das ca. 15–30 Minuten oder gar länger an Fahrzeit. Das hängt sowohl von der Größe der zu ladenden Starterbatterie (85–100 Ah) als auch der Leistung und dem Zustand der Lichtmaschine ab. Ebenso sind der **Eigenverbrauch** durch die jeweilig **eingeschalteten** Verbraucher (**Licht, Radio, Uhr, Navi etc.**) beim Fahren sowie der des Reglers zu berücksichtigen (siehe oben).

Ein weiterer **Verlust** an kostbarem Strom in unseren Batterien entsteht auch in der **Standzeit** durch den so genannten **Ruhestrom**. Egal, ob nur ein paar Tage vor dem Hotel oder gar Wochen in der Garage!

Es gibt für die Zigarettenanzünder-Steckdose so wunderbare Stecker für USB Anschlüsse und in der Mitte kann man direkt die aktuelle Bordspannung ablesen und während der Fahrt das Laden kontrollieren (siehe Foto).



Ein moderner PKW verbraucht während der **Standzeit** **einen Ruhestrom** von durchschnittlich ca. 0,02A bis 0,04A pro Stunde u. a. für den Stand-by-Betrieb von Motorsteuergeräten, Zentralverriegelung, Speicherehalt des Radios, Navis etc. ... Dies summiert sich in 24 Stunden leicht auf ca. 0,5A Ah.

Bei unseren älteren Autos entfallen die meisten dieser „Stand-by-Verbraucher“. Dafür haben die älteren Lichtmaschinen nicht die Kapazitäten und bzw. sind nicht mehr so effektiv in ihrer Leistung, haben also einen **geringeren Wirkungsgrad**.

Selbst bei der Unterbrechung des Stromkreises durch einen Schalter, wie er häufig bei unseren älteren Wagen verbaut ist, gibt es immer noch eine **Selbstentladung während der Standzeit** als interne elektrochemische Reaktion, wie bei allen galvanischen Zellen!

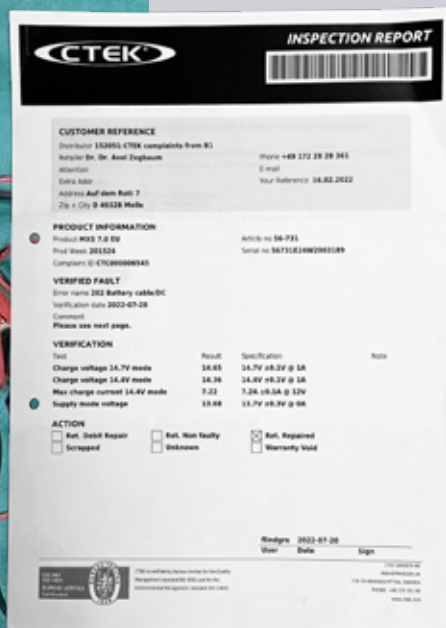
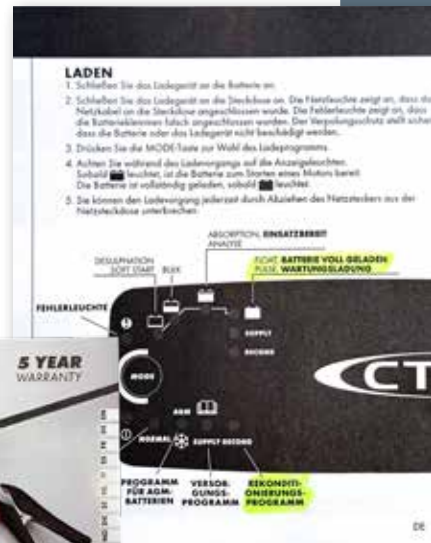
Wird ein Fahrzeug über 3 Monate oder länger nicht benutzt, kann schnell ein **Standsschaden** durch einen unter **10,8 Volt Ruhespannung** tiefentladenen Akkumulator entstehen. Der zu niedrige Ladezustand führt zu einer Sulfatierung und/oder Schlammbildung in der Batterie. Solche Standsschäden treten typischerweise bei nur saisonal benutzten Fahrzeugen auf.

Eine notwendige Ladezeit lässt sich nicht durch irgendwelche Maßnahmen verkürzen, da **Bleiakkumulatoren nicht schnellladefähig** sind und eine Lichtmaschine hat bereits knapp über der Leerlaufdrehzahl des Motors ihre volle Ladeleistung. Daher hat besonders schnelles Fahren für das Nachladen einer Starterbatterie keinen Nutzen.

Fazit: für **längere Standzeiten** und das gilt besonders für die **Wintermonate**, sollten unsere Starterbatterien an ein gutes Batterieladegerät angeschlossen sein. Wichtig ist, dass die Batterien nicht überladen werden, denn das verkürzt ihre Lebensdauer ebenfalls enorm!

Es sind Batterieladegeräte zu empfehlen, die zusätzlich zur Batterie-Ladung extra auch einen „**Erhaltungsmodus**“ (**Supply**) aufweisen, wie z. B. die „high end“ Ladegeräte der schwedischen **Fa. CTEK**.

Ein Highlight wäre es, wenn das Batterieladegerät über ein Programm „**Recondition**“ verfügt. Damit können selbst sehr weit entladene Starterbatterien wieder zum Leben erweckt werden, eben reconditioned.



Persönliche Anmerkung:

Eines meiner 6 CTEK Battery Charger, inzwischen 7 Jahre alt, versagte plötzlich seinen Dienst. Obwohl die Garantie bereits nach 5 Jahren abläuft habe ich es als Versuch, mit nettem Begleitschreiben und dem Foto von meinen 6 CTEK-Geräten per Päckchen nach Schweden an die Fa. CTEK geschickt – und es dann völlig vergessen. Nach 6 Monaten bekam ich plötzlich Post aus Schweden (siehe Foto), darin das überholte Ladegerät, (Ursache war ein Kabelbruch) mit dem netten Hinweis, ich könne es auch im Laden abgeben, wo ich es gekauft hatte – doch den gibt es schon lange nicht mehr ...

CTEK bietet eben doch „lifetime service“!

*Happy motoring!
Dr. Dr. Axel Zogbaum*



Lust auf Neues?

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

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

DIE ERSTE ADRESSE FÜR IHRE CHROMJUWELEN

Für RREC-
Mitglieder
jetzt 10%
Discount*



*10% Discount auf Service und Ersatzteile, ausgenommen Fahrzeugkauf

SCHUTTENBACH
AUTOMOBILE



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: area-manager.sued@rrec-germany.de

Artikelannahme

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

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

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

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

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

Area-Manager Berlin, PLZ 1 ohne 19

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

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

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

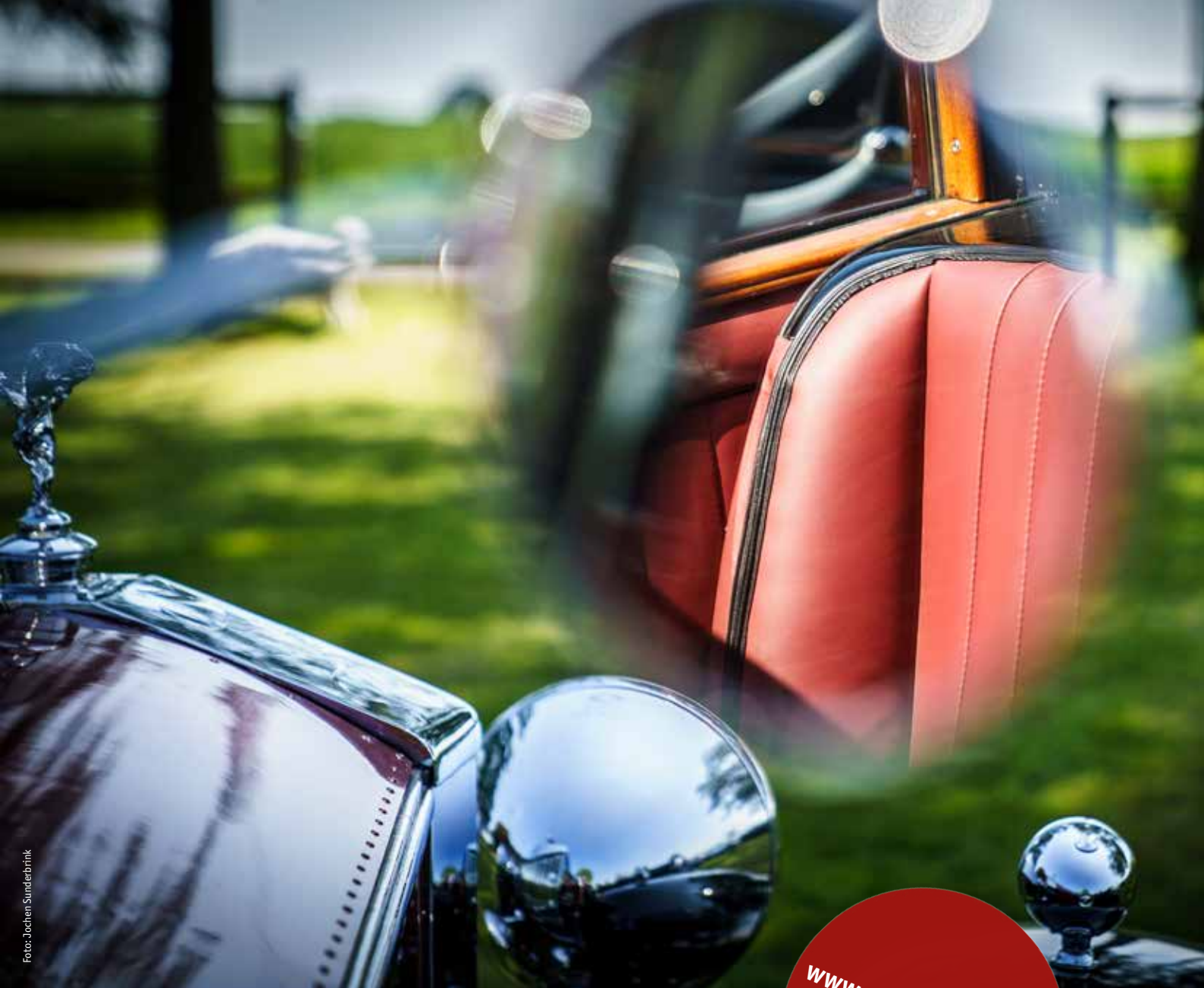
Relationship Officer – Bentley und Rolls-Royce Motorcars

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

Info:

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





Impressum

Herausgeber:

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

Redaktion:

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

Anzeigen- und Artikelannahme:

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

Layout:

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

Druck:

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

Verkaufspreis:

Pro Heft: 20,- Euro

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 1/2023 am 15. Februar
Ausgabe 2/2023 am 15. April



BRABO

Rolls-Royce & Bentley

Wartung

Restaurierung

Fahrzeugdiagnose

Teilverkauf, neu,
gebraucht und alternativ

Revision

Kaufinspektion

Konsignationsverkauf

Transport



BESUCHEN SIE UNSEREN NEUEN ONLINE-SHOP

