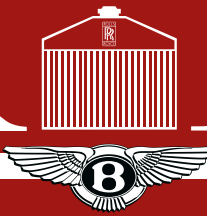


R · R · R · E · C



Schottland at its best
Über die Reise zur Isle of Skye

29th BCCM St. Moritz
Ein Treffen englischer Oldtimer

Genuß Trophy Vol. VII
In Dresden



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.

Verehrte Enthusiastinnen und Enthusiasten,

jeder Club lebt von den Aktiven, den Mitgliedern, die sich in den Club einbringen, durch Event-Organisieren, durch Wissensvermittlung, durch Lebensfreude.

Wir in der deutschen Sektion des RREC haben erfreulicherweise viele davon, denn anders wäre die stattliche Zahl von Veranstaltungen in 2023 gar nicht erklärlich: 20 Events, kleine, große, regionale und überregionale, gesellige und spektakuläre – Termine von April bis Dezember, Gelegenheiten, sich zu treffen, sich auszutauschen, Freundschaften zu schließen oder zu vertiefen.

Dank an alle Aktiven: für Euer Engagement, Euren Enthusiasmus, für die Zeit und Mühen, die Ihr investiert habt, um uns besondere Stunden zu schenken. Und Dank an die Teilnehmenden, die trotz manch schwierigen Anfahrten mit ihrer Freude und Begeisterung den Organisatoren Anerkennung vermittelten.

Doch es gibt noch mehr Aktive, ohne deren Beitrag der Club nicht so wäre, wie er ist. Da sind die zahlreichen Beiträge für unsere RREC-Magazine, Reportagen mit Fotos über die Events, somit quasi Dokumentationen unseres intensiven Clublebens. Dank an alle, die die Berichte geschrieben und illustriert haben. Und auch an jene, die technische Berichte über alle relevanten Themen verfasst haben, mit hohem Sachverstand und beachtlicher Tiefe. Diese Beiträge machen unsere Magazine zu wertvollen Wissensspeichern, lohnend, gesammelt zu werden.

Und da gibt es ja noch unsere Antje Zogbaum, die das alles koordiniert, redigiert, druckfertig macht, Jahr für Jahr, viermal jährlich, jedes Mal eine Menge Arbeit und Stress. Danke, Antje, ohne Dich hätten wir jetzt zum Beispiel diese Ausgabe unseres RREC-Magazins nicht in Händen.

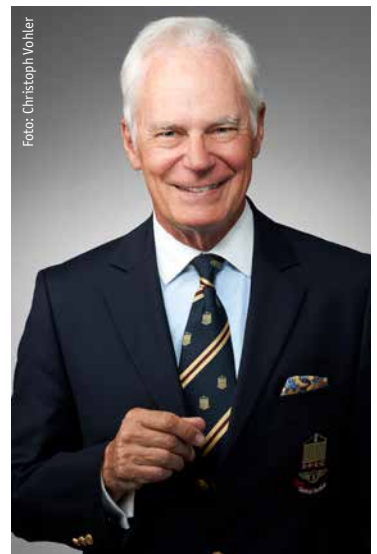
Und da gibt es noch einen sehr Aktiven, der zwar nicht Club-Mitglied ist, aber viel für unseren Club tut: Klaus-Josef Roßfeldt. Seine Beiträge sind immer hochinteressant und informativ, seine Kenntnisse unsere Marken betreffend grenzenlos. In diesem Magazin macht er uns mit einem Kuriosum bekannt: einem Bentley S 2 von einem deutschen Karosseriebauer eingekleidet. Wendler, bekannt Leichtbau-BMWs und Renn-Porsches schuf ein Bentley-Unikat im Jahre 1960. Lesen Sie mehr auf den Seiten 78 bis 83.

Also: Beschließen wir das aktive Jahr 2023 mit einem Rückblick in großer Zufriedenheit, und freuen wir uns auf das kommende, mit ähnlich vielen Events, mit einem Frühjahrestreffen im Harz und einem Herbsttreffen im Münsterland. Und wenn Sie 2023 nicht aktiv waren, nicht aktiv sein konnten, dann nehmen Sie es sich für 2024 vor – es lohnt sich allemal!

Mit enthusiastischen Grüßen!
Klaus Konopizky



CHAIRMAN'S NOTES





16 Duesenberg düst davon!

Concorso d'Eleganza 2023

In dieser Ausgabe lesen Sie:

- | | |
|--|--|
| <p>3 Chairman's Notes</p> <p>6 Termine
– Was? Wann? Wo?</p> <p>6 Einladung – Harzreise
Frühjahrestreffen 2024
Klaus Becker & Andreas Lingenfelser</p> <p>7 Einladung – RREC beim
Oldiefeeling/Golfclub
Schloss Maxlrain
mit anschließender
Chiemgau-Tour</p> <p>8 Vorstellung –
Dr. Andreas Lingenfelser
Deputy Chairman</p> <p>9 Torsten geht – Chris kommt
Müller-Ötvös übergibt das Steuer
an Chris Brownridge</p> <p>10 RREC Frühlingsausfahrt 2023
Region Berlin-Brandenburg</p> <p>16 Duesenberg düst davon!
Concorso d'Eleganza 2023</p> | <p>30 Schottland at its best
Über die Reise mit einem Bentley
R-Type zur Isle of Skye und zurück</p> <p>38 Spargel & Höhenflug
RREC Region OST
& Berlin-Brandenburg</p> <p>44 Ausfahrt im
Salzkammergut
RREC German Section „Süd“</p> <p>49 “Sleep well”
Meeting bei Schutzenbach
Automobile in Anzing</p> <p>50 29th BCCM St. Moritz
Ein Treffen englischer Oldtimer</p> <p>55 Bentley Beyond 2000
Es ist die Wende der Wende im
Energie-Puzzle der Autoindustrie</p> <p>56 Sommertreffen
der Sektion Süd-West
Wie immer im Rappenhof ...</p> <p>58 Genuß Trophy Vol. VII
In Dresden</p> |
|--|--|



44 Ausfahrt im Salzammergut

RREC German Section „Süd“

66 RREC Herbsttreffen 2023
In Wittenberg und Köthen

74 RREC-Shopping Day
In „Wertheim Village“

76 Mit dem RREC-Messestand
auf der Classic Expo Salzburg

78 Bentley S2, Baujahr 1960
Einzelstück als Shooting Brake

84 GPS-Alarmanlagen
Ein zuverlässiger Schutz für unsere Wagen?

86 Zu Besuch bei „Mr Connolly“

89 Kleiner Marktplatz
Private Angebote

90 Kontakte

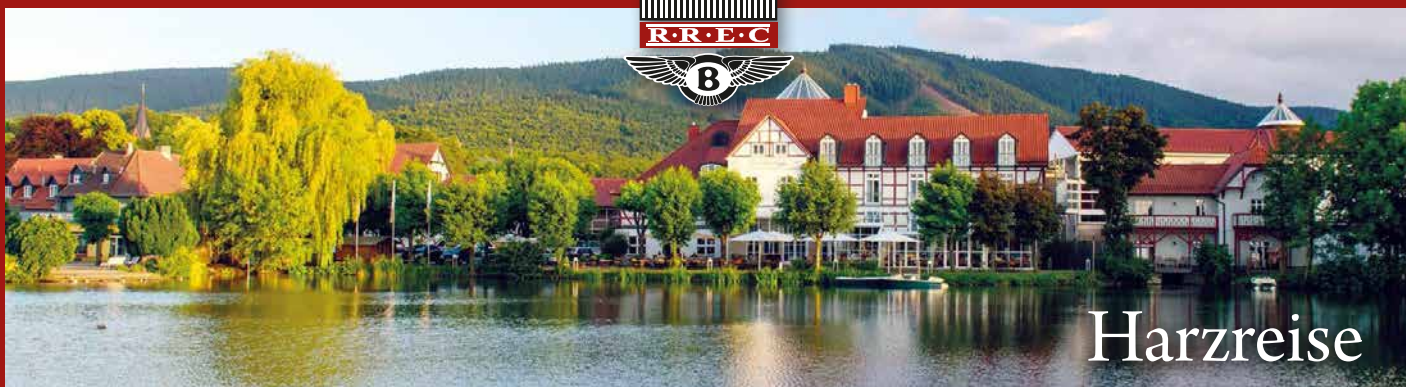
91 Impressum



Bentley S2, Baujahr 1960

Einzelstück als Shooting Brake

78



Harzreise

Frühjahrstreffen 2024

2. bis 5. Mai 2024

Wir werden in dem idyllischen Städtchen Ilsenburg, von dem aus Heinrich Heine seinen Weg auf dem Brocken nahm, unser Quartier an einem See beziehen. Von dort werden unsere Autos uns nach Wernigerode und zu dem Weltkulturerbe des Bergwerkes Rammelsberg fahren. Auf den Brocken kommen wir im Salonwagen der Harzer Schmalspurbahn, das Luftfahrtmuseum öffnet für unseren Club die Tore. Abschluss bildet nach einer romantischen Fahrt durch das Bodetal eine Besichtigung der Welterbestadt Quedlinburg.

*Klaus Becker
Dr. Andreas Lingenfelser*

R·R·E·C

CLUB

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

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

Termine 2024

RREC CLUBTREFFEN / VERANSTALTUNGEN

www.rrec-germany.de

24. März 2024

Frühjahrsausfahrt der Region West im Bergischen Land
– Infos Rudolph Bergsch

20. April 2024

Garagentreffen in Siegen bei Hans-Georg Schneider mit Ausfahrt zum Automuseum "The Loh Collection"
– Infos folgen h.schneider@ufar.de

2. – 5. Mai 2024

Frühjahrstreffen 2024
– Organisation Klaus Becker und Andreas Lingenfelser, siehe oben

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

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

19. Mai 2024

Garagentreffen in Melle bei Zogbaums

30. Mai 2024

RREC beim Oldiefeeling/Golfclub Schloss Maxlrain
und direkt anschließend

31. Mai bis 2. Juni 2024

RREC Chiemgau-Tour
– Organisation Area-Manager Süd, Prof. Dr. M. Illner, siehe Einladung S. 7 und Beileger im Heft

23. – 24. November 2024

Jahresausklang der Region West auf der Wasserburg Anholt
– weitere Informationen beim Organisator Dr. Frederik Vongehr

Kurzfristige und neue Termine finden Sie auf www.rrec-germany.de



Einladung

30. Mai 2024
bis 2. Juni 2024

auf das Grün vom Golfclub Schloss Maxlrain
mit anschließender **Chiemgau-Tour**

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

©Jochen Klüniger-Illner



Bereits im neunten Jahr organisieren Prof. Dr. H. Martin Illner und seine Frau Jorun die RREC-Präsentation im Rahmen des Oldie-Feelings in Maxlrain, das als Auftaktveranstaltung der 35. ADAC Bavaria Historic stattfindet. Dieses Jahr gibt es zum wiederholten Mal im Anschluss an diese Auftaktveranstaltung zwei Tage mit Ausfahrten im Voralpenland.



Programm:

DONNERSTAG, 30. MAI 2024

Individuelle Anreise zur RREC-Lounge auf der Terrasse des Golfclub-Restaurants Schloss Maxlrain neben dem Oldie-Feeling der ADAC Bavaria Historic in Maxlrain (ab 11 Uhr)

Abends einchecken Hotel St. Georg Bad Aibling / Aperitif / Abendessen

FREITAG, 31. MAI 2024

Gemeinsames Frühstück im Hotel

Ausfahrt: Richtung Tegernsee mit Besichtigungstermin / Mittagessen am Berg / Genießen schöner Strecken / Kaffee & Kuchen

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

SAMSTAG, 1. JUNI 2024

Gemeinsames Frühstück im Hotel

Ausfahrt: Rundfahrt durchs Voralpenland / Mittagessen / Kaffee & Kuchen / Gemeinsames Abendessen im Hotel

SONNTAG, 2. JUNI 2024

Gemeinsames Frühstück + Farewell / Individuelle Abreise

Die Teilnahme am Donnerstag in Maxlrain kann auch einzeln gewählt werden. Die Konsumation im Golfclub ist nicht im Nenngeld enthalten! Für die Teilnahme an der Ausfahrt Donnerstag-Abend bis Sonntag beträgt das Nenngeld 375,- €.

Bitte um Anmeldung bis spätestens 15. April 2024 an area-manager.sued@rrec-germany.de mit offiziellem Anmeldeformular.

Bitte um eigenständige Hotelreservierung: Kontingent-Stichwort „RREC“ bis 15. April 2024 (185,- €/DZ)

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

Haftungsausschluss: Die Teilnahme erfolgt vollständig auf eigenes Risiko.

Für etwaige Schäden befreit sich der Veranstalter sowie das Organisations-Team von jeder Haftung.

Eine Absage, sowie Änderungen oder Einschränkungen sind nicht auszuschließen.

PROLOG

Nachdem Wolfgang Lachermund wiederholt signalisiert hatte, dass sein Gesundheitszustand einen Verbleib im Vorstand nicht mehr zuließ, war ich mehr als traurig, denn Wolfgang machte einen tollen Job, zunächst als Treasurer, dann als Deputy Chairman, und auch menschlich war es stets eine Freude, mit ihm zusammen zu arbeiten.

Aber das Glück hat den Vorstand nicht verlassen, denn Dr. Andreas Lingenfelser erklärte sich bereit, die Position des Deputy Chairman zu übernehmen. Ich kenne Andreas seit vielen Jahren, von Burghley House und vielen anderen RREC-Treffen hier und in halb Europa. Sein Perfektionismus ist bewundernswert und motivierend, seine Energie schier grenzenlos. Seine beiden Autos, eine Bentley Corniche III DHC und ein Bentley Turbo, so makellos, dass sie in Burghley House mit Trophäen belohnt wurden. Ich kenne kaum einen Menschen mit so vielen verschiedenen Eigenschaften, Fähigkeiten und Interessen. Ein Schwerpunkt ist seine Liebe zu unseren Marken und ihren wunderbaren Autos. Doch lesen Sie selbst, wie er sich und seine vielen Neigungen sieht.

Klaus Konopizky

Dr. Andreas Lingenfelser

DEPUTY CHAIRMAN

War es die französische
Küste mit ihrer Corniche,



war es der wahr gewordene Traum ein Automobil mit dem Namen zu besitzen, war es gar meine liebe Frau Birgit, der ich nach vielen entbehrungsreichen Jahren in Familienfahrzeugen mit vielen Sitzplätzen eins der schönsten Autos der Welt, eine Ikone der Marke Rolls-Royce, auch eine Ikone des handwerklichen Autobaus, schenken wollte?

So kam es, nach über zehnjähriger Suche fand ich meine Corniche III 2016 europäischer Provenienz, gewann mit ihr die Captain Simmons Trophy at Burghley House Annual Rally 2018 als most elegant car of the rally, fuhr, besser gleitete bisher 60.000 km mit der Corniche durch Europa. Sic! Die Corniche ist ein Auto, dass auch Gesellschaft sucht und braucht, was gibt es Schöneres als ein Picnic in Gemeinschaft. Diese Gemeinschaft wurde mir mit allergrößter Offenheit, Gesten der Freundschaft geboten im RREC – German Section unter unserem Chairman Dr. Klaus Konopizky, dem Vorstand und den vielen aktiven Mitgliedern auf unseren Treffen im Jahreskalender. So denke ich, haben ich und meine Familie viel vom Clubleben partifiziert, auch geschenkt bekommen und ich sehe meine neue Aufgabe in der Verantwortung, dieses Angebot durch meine Aktivität im Vorstand zu bereichern.

Geboren 1961 in Dortmund, verließ ich meine Heimatstadt 1980, um ein Studium der Medizin in Münster aufzunehmen. Dieses Studium sollte ich fortan in Kiel/Lübeck, Bonn, Zürich, Exeter und Denver fortsetzen, bevor ich mich in Tübingen und Bonn in der Kinderheilkunde und später in der Inneren Medizin, Pneumologie und Umweltmedizin spezialisierte.

In Münster heirateten meine Frau Birgit und ich 1991, gründeten hier unseren Lebensmittelpunkt mit unseren fünf Kindern. Nach Jahren der intensiven klinischen Tätigkeit wechselte ich in die Niederlassung 1998 mit Gründung einer Facharztpraxis in Münster.

Sportlich versuche ich mich nach Reiten, Hockey, Tennis, Bergsteigen im Golfspiel, besuche und organisiere Kulturveranstaltungen auf dem Gebiet des Musiktheaters, der Literatur und Baukunst. Unser Garten, das Gardening, das Zubereiten von Speisen, der Genuss guten Weines, Reisen sind die erholsamen Bereicherungen meines Lebens.

Müller-Ötvös übergibt das Steuer an Chris Brownridge

Torsten geht – Chris kommt



Text: Ralf Bernert

Fotos: Rolls-Royce Motorcars

14 Jahre im Amt und damit Rekordhalter. Kein anderer Chef hat bei Rolls-Royce Motorcars so lange die Zügel in der Hand gehalten. Und er hat eine Zeit des Wandels erlebt und gestaltet. Bis zu sechs verschiedene Modelle hat der heute 63-Jährige miterlebt und er hat dank seiner ruhigen und gelassenen Ausstrahlung das kleine aber sehr feine Schiff in seinem Heimathafen Goodwood stets mit der notwendigen und erwartbaren, britischen Höflichkeit gesteuert.

Unter seiner Führung rollte der Umsatz, bis auf die 2009-Krise, stets bergauf. Vor allem die beiden Worte „Black Badge“ bereitetem ihm große Freude, besser hat die britische Traditionsmarke noch nie ein jüngeres Publikum zu den Händlern gelockt. Individualisierung at its best. Und dann? Der Spectre, allein der Name ein echter Coup. Wir dachten an Bond und sahen hörten ein Gespenst. Das Interesse: gigantisch. Und nun?

Chris Brownridge kommt, übernimmt den Schlüssel und das Ruder. Rolls-Royce im Wandel. Im heftigsten Wandel der Marke. Verbrenner raus, E-Motoren rein. Die leiseste Limousine der Welt, der Phantom wird sich wundern. Es soll bis 2030 keinen Tropfen Öl mehr in allen Produkten aus Goodwood geben. Brownridge ist ein BMW-Gewächs. Chef von BMW UK, verantwortlich für MINI. Er kennt den Laden. Wir drücken die Daumen.



Thorsten Müller-Ötvös



Chris Brownridge

Rathenow & so – Samstag, 29. April 2023

RREC Frühlingsausfahrt 2023 Region Berlin-Brandenburg

Text und Fotos: Jens Meggeneder

Es war nicht das schönste Wetter, als wir uns auf den Weg machten, aber wen stört's, wir machen das Beste daraus. Und los ging es, über Landstraßen nach Rathenow.

*Rathenow ist eine amtsfreie Stadt an der Havel, etwa 70 Kilometer westlich von Berlin und Kreisstadt des Landkreises Havelland in Brandenburg. Seit dem 13. Mai 2013 führt die Mittelstadt offiziell die Zusatzbezeichnung „Stadt der Optik“.

Schon in prähistorischer Zeit wurde die Gegend um Rathenow besiedelt. Mehrere slawische Burgwälle, wie der Burgwall Stremmewiese sind nachweisbar und als Burgställe erhalten. Im Jahr 1157 wurde auf dem Gebiet der heutigen Steckelsdorfer Gemarkung am Westufer der Havel der Burgwall „Alt Rathenow“ erwähnt, der als Ursprung der Stadt gilt. Die erste urkundliche Erwähnung des Ortes als „Ratenowe“ datiert auf den 28. Dezember 1216, als der Brandenburger Bischof Siegfried II. bei seiner Amtsübernahme dem Brandenburger Domkapitel seine Archidiakonatsrechte bestätigte. 1220 entsteht eine spätromanische Kreuzbasilika als Vorgängerbau der heutigen Sankt-Marien-Andreas-Kirche auf dem Kirchberg. 1288 erhält der Ort die Gerichtsbarkeit. Im Jahre 1295 verließ Markgraf Otto IV. Rathenow das Stadtrecht. 1517 bis 1562 erfolgte der Umbau der Kirche zu einer spätgotischen Hallenkirche. 1564 erfolgt der Bau des 1945 zerstörten Rathauses. Unter dem Dreißigjährigen Krieg hatte die Stadt schwer zu leiden. Im Jahr 1648 wohnten nur noch 40 Menschen in der Stadt.

Nach dem Schwedeneinfall 1674/75 fand während des Schwedisch-Brandenburgischen Krieges am 25. Juni 1675 die Schlacht von Rathenow statt, die die brandenburgischen Truppen gewannen. In der Schlacht bei Fehrbellin erlitten die Schweden drei Tage später die kriegsentscheidende Niederlage. ...

*Quelle: Wikipedia

In Rathenow wurden wir bereits auf dem Kirchberg erwartet und schlenderten, gut verpackt, an den schönen, alten, geschichtsträchtigen Häuschen vorbei.



Ankunft Rathenow



Altes Fachwerk – wird nun gepflegt und gehegt

*Bis zum Jahr 1288 war es möglich, durch ein kleines Tal die beiden Hügel, den Kirchberg und den Weinberg in der mittelalterlichen Stadt zu erreichen. Diese Senke wurde zum Zwecke eines durchgehenden Schutzes der Stadt zur Havel durchbrochen und geflutet. Im selben Jahr wird erstmals der fossatum ipsius civitatis, der Stadtgraben beschrieben. Eine von 1548 bis 1559 erbaute Kesselschleuse gewährleistete eine durchgängige Schiffspassage. An deren Stelle befindet sich noch heute die Stadtschleuse Rathenow. Dieser Havelarm nennt sich heute Rathenower Stadtkanal. *Quelle: Stadt Rathenow



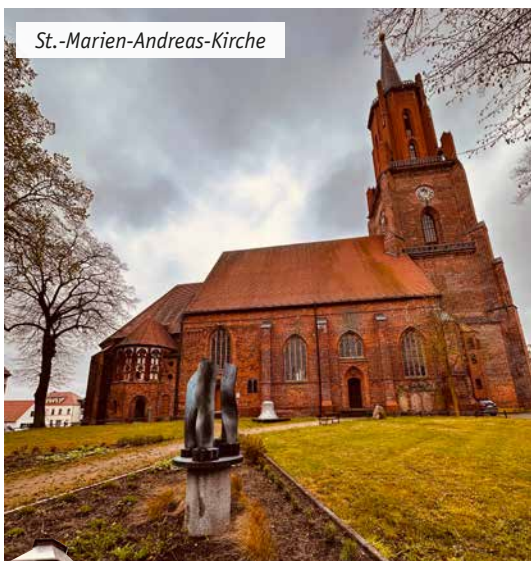
Auf dem Kirchberg



Doch noch mal die Daunenjacken gezückt



Ansichten in Rathenow



St.-Marien-Andreas-Kirche



Habt ihr's gewusst? – Hier lebte der Schöpfer der deutschen optischen Industrie





Gut gelaunt – Angelika Schroeder Datow freut sich auf den Lunch



Nun wird erst einmal gegessen – und es schmeckt

Gut informiert und mit vielen aha Momenten ging es nun zu Tisch, in die „Zur Alten Schmiede“.

*In der heutigen Gaststätte „Zur alten Schmiede“... hat bis in die 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts tatsächlich ein Schmied gearbeitet. Das Gebäude wurde aufwändig saniert. Eine Vielzahl originaler Schmiedewerkzeuge kann besichtigt werden. Die jahrhundertalte Stadtmauer ist ein Gebäudebestandteil der „alten Schmiede“ und wurde im Originalzustand gelassen. Bei der Sanierung der „alten Schmiede“ wurden weitere Reste der Stadtbefestigung freigelegt, diese sind ebenfalls zu besichtigen.

*Quelle: www.rathenow.de/kultur-tourismus/sehenswertes/sehenswertes-in-der-region/zur-alten-schmiede

Einigen von uns hats so gut gefallen, sie haben einen weiteren Ausflug nach Rathenow geplant.



Museales in der Gastwirtschaft

Unsere Fahrt ging weiter, unser nächstes Ziel: Brandenburg an der Havel.

Erste Station war der Dom St. Peter und Paul.

*Brandenburg an der Havel ist eine kreisfreie Stadt im Land Brandenburg. Sie ist mit 73.609 Einwohnern (31. Dezember 2022) die drittgrößte und gemessen an der Fläche die größte kreisfreie Stadt des Landes. Zudem ist die Stadt Brandenburg an der Havel eines der vier Oberzentren des Landes. Die slawische namensgebende Brandenburg wurde im Winter 928/29 durch König Heinrich I. erobert, die Gründungsurkunde des gleichnamigen Bistums (durch Otto I.) ist auf das Jahr 948 datiert. Stadtstrukturen entwickelten sich erst nach der deutschen Eroberung im 12. Jahrhundert. Eine Urkunde aus dem Jahr 1170 nennt in Brandenburg erstmals die Altstadt als Stadt deutschen Rechts. Wegen ihrer langen Geschichte und weil sie namensgebend für das ganze Land Brandenburg war, wird sie auch als „Wiege der Mark“ bezeichnet. *Quelle: Wikipedia

Gegensätze ziehen sich an, so wurden unsere Emilys & Flying B's von einem Bettelmönch erwartet und wir sollten eine der lustigsten Führungen bekommen.



Auch das Wetter meinte es mit uns gut

Erste Erklärungen vor der Führung in Brandenburg



Stadtansichten



Money, Money, Money. Gib mir Taler und du bekommst ein Stück Brandenburg



Thomas Walter bei kleiner Pause



Da schaut Heinz Dreps doch mal genauer hin



Viel Platz im Dom



Vom Dom ging es zum Pauli Kloster und wir beendeten den Rundgang auf dem Neustädtischen Markt, es war Blumen- und Pflanzenmarkt. Nach einer kleinen Erfrischung ging es auch schon weiter und wir steuerten das letzte Ziel an diesem, dann doch sonnigen Tag an, Beelitz.



Dagmar Lindenau Czempiel hat was für's Beet gefunden



Blumenmarkt in Brandenburg

Zum Abendessen fanden wir uns in einem historischen Gebäude, „Zur Alten Brauerei“ ein.

*Seit etwa 1650 werden in der „Alten Brauerei“ in Beelitz Gäste bewirtet, Bier wird gebraut und Landwirtschaft betrieben. Die eigene Bierherstellung musste 1925 vom Wirt und letzten Beelitzer Braumeister Emil Baatz, meinem Urgroßvater, aus Altersgründen eingestellt werden. In den 30er Jahren wurde hier vom damaligen Wirt August Mahlow, meinem Großvater, die Beelitzer Spargelabsatzgenossenschaft mitbegründet. Diese hat wesentlich zur Entwicklung und dem Anbau des Edelgemüses in und um Beelitz beigetragen und den Namen „Beelitzer Spargel“ weit über die Grenzen hinaus bekannt gemacht. Im Jahr 1953 wurde von den Behörden der DDR der Betrieb der Gast- und Landwirtschaft zwangsweise eingestellt. Erst 1991 konnte die Familientradition fortgeführt werden.
*Quelle: zuraltenbrauerei.de



Shuttleservice Oliver Arendt



Beelitz – „Zur Alten Brauerei“



Mit vielen, tollen Eindrücken ging es dann nach Hause.

Concorso d'Eleganza 2023



Duesenberg düst davon!

Text und Fotos: Christoph Vohler

Jonas Kaufmann, weltberühmter Tenor, zu Gast auf den größten Bühnen der Welt, hat einen Gehörschaden. Gut – ich gebe zu, das sind jetzt Fake News, die ich soeben in die Welt gesetzt habe.



Motorstart – Handies hoch!

Trotzdem: wie konnte es geschehen, dass besagter Herr Kaufmann beim Concorso d'Eleganza 2023, auf dem heiligen Rasen der Villa d'Este, als Juror des dieses Jahr neu geschaffenen Pokals für den „Schönsten Sound“ (der Italiener nennt dies sehr viel wohlklingender „Trofeo IL Canto Del Motore“) sein Votum an den Porsche 917 K von 1970 vergab – und nicht an den Duesenberg SJ Speedster aus dem Jahr 1935?



Jonas Kaufmann



Hören Sie ihn auch? – (Porsche 917 K)

Dieser Duesenberg erhielt gerechterweise die „Trofeo BMW Group“, also „Best Of Show“ (was bekanntlich nicht zu überbieten ist), aber hatten Sie schon einmal das Vergnügen, oder eher das Erlebnis, diesen Wagen zu hören?

Schon damals gab es drei Einstellungen für den Auspuff: NORMAL (in Beverly Hills wacht nur das nächste Nachbarhaus auf), LAUT (mindestens zehn Nachbarvillen wachen auf) und UNVERSCHÄMT LAUT (der ganze Stadtteil wacht auf).

Ich gebe ebenfalls zu, dass die Bezeichnungen der Lautstärketypen so nicht im SJ-Bedienungshandbuch stehen – aber sie verdeutlichen die Variationen der Tonalität eines (nun ja, fast ganz normalen) amerikanischen Coupés der Dreißiger doch sehr gut, nicht wahr?

Und da wähle ich doch dann keinen Porsche 917 K zum Klang-König – dessen Ballern und Brüllen kennt doch jeder (aus meiner Altersgruppe zumindest) ...

Aber von Anfang an.

Ich war also wieder an den Comer See gepilgert, und da ich das seit 2006 mache, kannte ich die Strecke gut – man zählt dann gern rückwärts: noch 200 km bis hin zu wunderschönen Automobilen, noch 150 km zu wunderschönen ... und schon steht man im Dauer-Stau von Como.



„It's a Duesy!“



„Und hier jetzt ohne Schalldämpfer!“



Nur Fliegen ist schöner (Duesenberg SJ Speedster, 1935)

Hat man aber die majestätischen Torflügel zur Villa d'Este durchschritten und alles Profane am Empfangsdesk abgegeben, dann setzt spontan Vorfreude ein, während man auf einem herrlichen Weg durch den Hotelpark zum Seeufer des Hotels läuft: die Nostalgie kann beginnen!



Michael Moran,
Secretary des
RREC Polen

Das schönste Freilichtmuseum





An der Grenze des Machbaren (Bugatti W16 Mistral)

Nun, noch nicht gleich: als Erstes fielen einem heuer fünf fein säuberlich aufgereihete Concept Cars ins Auge, und nach deren Bewunderung fragt man sich – noch den Stau im Gedächtnis –, wo sich diese weit über 300 km/h (beim Bugatti W16 Mistral über 400 km/h) schnellen Studien wohl jemals ausfahren lassen werden, aber sei's drum: man sieht den Designern an, dass sie hier von keinem Fußgänger-Aufprallschutz oder einer vorgegebenen Kofferraumgröße heruntergebremst worden waren und in herrlichen, dramatisch fließenden Formen schwelgen durften – hier ist das Armaturenbrett für das Kind im Manne gebaut: so viele schöne Schalter, so schön unübersichtlich und unpraktisch, aber herrlich anzuschauen!

Schweizer Ganggenauigkeit (Piccard-Pictet R2 Torpedo-Ponte Saoutchik, 1920)



Doch weiter: losreißen jetzt, schließlich bin ich wegen der Klassiker hier.

Hat man die Seefront des Grand Hotels passiert, öffnet sich der Park zu einem gekiesten Rondell, und hier betritt man einen Raum ehrfurchtsvollen Schweigens: kreisförmig aneinandergereiht stehen Duesenberg, Packard und drei Rolls-Royce in majestätischer Größe, gefolgt von unterschiedlichsten Porsche-Modellen (man feiert auch hier 75 Jahre Porsche), den Kreis abschließend dann Le Mans-Klassiker, die schon im Stand mit den Hinterrädern zu scharren und den Geruch heißen Öls zu versprühen scheinen: welch ein Anblick!



Gut behütet



Es muss nicht immer Wurzelholz sein (Lancia Astura 4th Series Stabilimenti Farina, 1937)

Weiter geht es auf das nächste Rasenstück, und hier gibt sich edelste, aber dezentere Vorkriegs-Klassik die Ehre: vom Schweizer Piccard-Pictet R2 Torpedo-Ponté Saoutchik von 1920 über einen Chrysler Custom Imperial CL Convertible Sedan (1933), einen weißen Lancia Astura 4th Series Stabilimenti Farina (1937), einen Alvis Speed 25 SC (1937), einen Lagonda V12 Rapide Drophead Coupé James Young (1938) bis hin zu einem Bentley 4 ½ Litre Coupé De Ville (1938) reicht das Angebot: zu viel, um noch normal atmen zu können – es verschlägt einem denselben einfach. Atmen kann man zu Hause noch.

Haben Sie sich übrigens beim Lesen diese herrlichen Namen auf der Zunge zergehen lassen? Viel schöner als „Audi e-tron“, „Nissan Quashquai“ oder „Mercedes E-Klasse“, finde ich.

Weiter: die Edelsteine automobilen Fahrzeugbaus der Fünfziger bis Siebziger Jahre im Vorhof des später erweiterten Hotelanbaus. Hier reicht der Reigen vom 1954er Bentley R-Type Continental Drophead Coupé Mulliner über einen Alfa Romeo 6C 2500 SS Berlinetta Riva „La Serenissima“ bis hin zum giftgrünen Lamborghini Miura P400 SV von 1971 – und ganz viele weitere Preziosen habe ich jetzt nicht erwähnt (bei über fünfzig Fahrzeugen ein hoffnungsloses Unterfangen, wie jedes Jahr).

Da dieser Artikel (und ich) jeglicher Struktur entbehren, bleiben wir doch gleich beim Miura: am Sonntag, dem sogenannten „Public Day“ auf dem Gelände der Villa Erba, wurde diese Ikone beim Concorso nicht von seinem japanischen Eigentümer Eizo Tomita vorgefahren, sondern vom inzwischen längst pensionierten Lamborghini-Chefmechaniker, der die Miura-Baureihe damals unter seinen Fittichen hatte. Als dieser ausstieg, brauste tosender Applaus von den Tribünergästen auf – und das sind dann Momente, wo Gänsehaut auf den Oberarmen erscheint und man nur noch gerührt ist: nur in der italienischen Oper geht es mir ähnlich. Das kann eine very sophisticated Villa d'Este nicht bieten, da lohnt sich der Besuch des Public Day (inmitten von geschätzten 6000 weiteren Enthusiasten) allemal!

Schweifen wir völlig strukturlos weiter – schließlich überschlagen sich hier ja die Eindrücke.

Brillenmode
Nr. 421 & 752



Filigranes Kunstwerk (Chrysler Custom Imperial CL Convertible Sedan, 1933)



Die Mäuler der 60er bis 80er



Ein rührender Moment



Die Liebhaberin



Regen kann so schön sein (Porsche 904 Carrera GTS, 1964)

Dieses Jahr war wieder alles beim Alten. Corona hatte die letzten drei Jahre viel durcheinandergewirbelt, aber heuer war der Samstag wieder der Villa d'Este vorbehalten, der Sonntag gehörte dem Volk. Ungewöhnlich war diesmal, dass es am Samstag (und bis in den Nachmittag des Sonntag hinein) regnete – für den Fotografen ein Genuss: haben Sie schon einmal Wassertropfen so ehrfürchtig von aufwändigst poliertem Lack abperlen, ja respektvoll abhüpfen sehen? Und dieses weiche, mystische Licht: schöner kann man automobile Kunst nicht präsentieren – und wie gern haben sie diese immer wieder zart abgetupft, die Eigentümer! Wenn das die Ehefrauen sähen – der kann also doch wischen!

Ein Themengebiet war „Incredible India: The dazzling Motoring Indulgences of the mighty Maharajas“, und hier hatten einige Rolls-Royces von Neuem ihren großen Auftritt.



Richtung Eschnapur (RR 40/50 H.P. Silver Ghost Open Tourer Windovers, 1922)

Einen 40/50 H.P. Silver Ghost Open Tourer Windovers hatte Seine Hoheit der Maharadscha von Mayurbhanj seinerzeit 1922 geordert, und speziell für Großwildjagden besaß dieser Wagen spezielle riesige Gabriel-Jagdlampen, dazu Halterungen für zwei Gewehre und verschiedene Notsitze. Wieviele Tiger wohl in diese Jagdlampen geblickt haben – ein letztes Mal ...



Tiger-sicheres Glas

Dann der 20 H.P. Allweather Tourer Windovers von 1925, den der Maharadscha von Bharatpur seiner Frau kaufte: zwar mit hochglanzpolierter Karosserie, aber auch mit dunklen, blauen Gläsern im Fond versehen, reiste die Maharani stets unerkant durchs Land, wobei der Chauffeur das Publikum und heilige Kühe mit unterschiedlichsten Hupen, Hörnern und Klingeln warnte, die er, dem Anlass entsprechend, einzusetzen hatte.

Hier wurde also wohl das (nicht überlieferte) Konzert für drei Hupen, zwei Hörner und vier Klingeln erfunden, mit der Angabe der Spieldauer in Kilometern.



Wer weiß, was die Fotografen liefern ... lieber selber machen

Rennwagen versus Jagdwagen



RR Sports Phantom Prototype Experimental, 1928 und RR 40/50 H.P. Silver Ghost Open Tourer Windovers, 1922



Das ist eine Sonnenterrasse

Als Nächstes ein 1949er Silver Wraith Drophead Coupé von James Young in herrlichem Nelkenrot, das an Seine Hoheit den Maharadscha von Mysore geliefert worden war. Das Interieur hatte man mit rotem und grauem Leder ausgeschlagen, zudem waren umfangreiche Extras und Insignien an Bord: massives Silberbesteck, Sandwichboxen, Wasserfläschchen, Haarbürsten, eine Seifendose und ein Porzellan-Teeservice. Die Maharani konnte ihren Schmuck diskret in einer geheimen Juwelenschatulle aufbewahren. Ein königlicher Standartenhalter und beleuchtete Wappen aus massivem Silber bezeugten den Reichtum und den Status des Eigentümers. Dafür gab es die „Trofeo BMW Group Classic“ von der Jury: den Pokal für die einfühlsamste Restaurierung. Zu Recht.

Aber Henry Royce konnte auch wild: der 1928er Sports Phantom Prototype Experimental ist eines von drei sportlichen und schnellen Experimentalfahrzeugen, die Henry Royce bauen ließ, um endlich auch als Sport- und Rennfahrzeughersteller reüssieren zu können. 17EX wurde mit seiner sehr sportlichen Experimentalkarosserie in „Sax Blue“ lackiert, der Farbe, die auch Malcolm Campbells Rekordwagen „Blue Bird“ trug. Am 22. Dezember 1928 wurde das Fahrzeug an Maharadscha Hari Singh von Kaschmir ausgeliefert, als einziger der drei Experimentalfahrzeuge, der unmodifiziert an einen Endkunden verkauft wurde – mit auf fast 7,8 Liter vergrößertem Hubraum. Heute zeigt sich dieser Sports Phantom bis hin zu seinem unvergleichlichen Blau in einem originalgetreuen Zustand. Und sein Eigentümer, Alexander Schaufler aus Wien, passte bestens zum lauten Auftritt! Was ich jedoch überhaupt nicht verstand, war die Tatsache, dass dieses wilde Ding die „Trofeo Rolls-Royce“ verliehen bekam, und zwar für den „most elegant Rolls-Royce“!

„Elegant“??? „Niederbretternd“ würde ich das nennen!

Hier stecken 18 kg Silber drin (Rolls-Royce Silver Wraith Drophead Coupé James Young, 1949)



Schöner wohnen (RR Silver Wraith Drophead Coupé James Young, 1949)



Das Armaturenbrett eines Renn-Rolls-Royces (RR Sports Phantom Prototype Experimental, 1928)



Das Ehepaar Schaufler



Man bekommt Reiselust



Das Fahrzeug für 28-jährige Maharadschas (Duesenberg SJ Speedster, 1935)



Wachhund im Lancia Florida



320 PS? Sieht aus wie 600! (Duesenberg SJ Speedster, 1935)



Früh übt sich

Überspringen wir aus Platzgründen den majestätischen Packard Standard Eight (1934 an den Maharadscha von Nawalgarh ausgeliefert, nach 30 Jahren Wartezeit endlich in die USA verschifft, dort von Schauspieler Kirk Douglas gefahren und sogar zum Schmuggeln von Rauschgift missbraucht worden) und kommen zum Star: dem 1935er Duesenberg SJ Speedster Gurney Nutting (!).

Hier verblassten sogar die Rolls-Royces.

Fred und August Duesenberg waren 1880 aus Westfalen in die USA ausgewandert. Nach dem Bau von Fahrrädern, später Motoren, setzten sie sich mit dem Bau exklusivster Automodelle an die Spitze des Marktes. Die Krönung war der SJ: bei zugeschaltetem Kompressor standen bis zum 320 PS zur Verfügung, und das reichte für rund 220 km/h. Die Große Depression traf auch Duesenberg (in den USA mit „ue“ geschrieben), und dieser letzte von nur 36 gebauten SJ wurde zu John Gurney Nutting nach London verschifft, um die spektakuläre Boattail-Speedster-Karosserie zu montieren. Der damals erst 28-jährige Maharadscha Holkar of Indore ließ den Wagen aufgrund einer drohenden Invasion aus Japan zunächst auf seinen kalifornischen Landsitz liefern und erst später nach Indien bringen, als sich die Situation beruhigt hatte. 1959 kehrte der Speedster in die USA zurück, seit 1980 darf ihn William Lyon sein Eigen nennen. Ganz abgesehen davon hat Herr Lyon auch eine etwa fünfjährige Tochter, die den Rummel und das Präsentieren bei einem Concorso anscheinend schon gewohnt ist: wie ein Starlet winkte die hübsch mit Haarschleifchen dekorierte kleine Dame unermüdlich ins Publikum, das stürmisch applaudierte (dem Wagen natürlich).

Gäbe es doch mehr solcher Innenhöfe!





Ein Leben ohne den 911 – undenkbar



Bluetooth –
nein, Blueear

Verweilen wir ein wenig bei Porsche, schließlich feiert man ja dieses Jahr den 75. Geburtstag – da kann man sich dieser kleinen Firma aus dem Volkswagen-Konzern schon kurz widmen, nicht immer nur den Bentleys, Lagondas, Delahayes ...

Natürlich beeindruckt ein 936 von 1977 – vor allem, wenn man „schnell mal“ die riesige Heckabdeckung abhebt und dann den Motor startet: die Ohren der dem Spektakel Beiwohnenden verändern sich hierbei aufgrund des Luft- und Schalldrucks schnell wie im Windkanal geformte Fließmasse.

Natürlich liebt man den riesigen Heckflügel eines 935, der 1979 die 24 Stunden von Daytona gewann.

Und auch ein 911 GT1 ist ein in eine höchst elegante Form gegossenes Geschoss, von dem 21 Exemplare mit Straßenzulassung an treue Kunden geliefert wurden, nur eines in Polarsilber – das hier vorgestellt.

Aber wenn dann Alois Ruf, bestens bekannter Porsche-Tuner aus dem Allgäu, mit Frau und Tochter im 1963er 901 Prototyp „Quickblau“ am Public Day vorfährt und aussteigt, um die Trophäe für den Klassengewinn und die „Trofeo Vranken-Pommery“ für das beste „iconic car“ in Empfang zu nehmen, dann kommen wieder diese Gänsehaut-Emotionen hoch, die vom brandenden Applaus nur noch geschürt werden. Ferdinand Piëch erprobte mit diesem Wagen die neue Baureihe, 1968 ging er dann an Alois Ruf. Dessen Vater befahl ihm, er müsse diesen unfallgeschädigten Wagen jetzt selber instandsetzen, damit er das auch „g’scheit“ lerne. Diese Erziehungsmaßnahme trug bekanntlich beste (Blech-)Früchte.



Soundcheck (Porsche 936/77, 1976)



Der Beginn eines Mythos (Porsche 901 Coupé Prototyp „Quickblau“, 1963)



Alois Ruf



Die erste 911er-Wohlfühlstube (Porsche 901 Coupé Prototyp „Quickblau“, 1963)

England unter sich



Bentley R-Type Continental Drophead Coupé Mulliner, 1954 vor Alvis Speed 25 SC, 1937

Machen wir wieder strukturlos weiter, trotzen wir dem Regen: es gab auch die Kategorie „Here comes the sun: ‚Topless‘ done differently!“

(Wer hat eigentlich diese Titel entworfen?

Ein Schlagertexter?)

Das dort vorgestellte Bentley R-Type Continental Drophead Coupé Mulliner hat eine bewegte Geschichte hinter sich: 1954 als Fastback nach Lissabon ausgeliefert, bei einem Wettrennen mit einem Porsche stark demoliert, deswegen bei Mulliner nachgefragt, ob man dann gleich ein Drophead Coupé daraus machen könne. Kalkulation von Mulliner zu hoch, daher bei Chapron umgebaut – leider sehr eigenwillig: Chapron hatte wohl sein Pulver im ebenfalls hier vorgestellten dramatisch schönen Delahaye 145 Coupé verschossen. Schließlich 2005 exakt so neu aufgebaut, wie es H.J. Mulliner ursprünglich vorgesehen hatte: Stephen Brauer aus den USA ist nun glücklicher Eigentümer. Und wir haben jetzt einen schönen Anblick. Bei der Abnahme durch die Jury funktionierten übrigens die Bremslichter nicht, worauf Stephen Brauer sagte: „Dieser Bentley ist zum Fahren gebaut – nicht zum Bremsen!“



Chapeau, Monsieur Chapron!
(Delahaye 145 Coupé Chapron, 1938)

Trotz der guten Antwort Punktabzug von der Jury.

Bleiben wir kurz in Frankreich. Karoseriespezialist Heuliez startete 1970 ein ambitioniertes Projekt: der Umbau eines Citroën SM in eine offene Variante, mit zwei Dachöffnungen und zusammenschiebbaren Lamellen, dazu noch versehen mit einem mutigen Interieur aus grünem Veloursleder. Citroën sagte für eine Kleinserie zu, dann wieder ab, also gibt es nur zwei gebaute Modelle. Den vorgestellten SM nutzte Henri Heuliez bis 2012, Thierry Dehaeck aus Belgien ließ ihn 2018 wieder in seinen Urzustand zurückbauen, in Aubergine-metallic. Silberner Lack und schwarze Ledersitze kann ja jeder.



La Jeunesse d'Orée



Damit fährt
sicht's besser



Guter Geschmack macht einsam
(Citroën SM Espace Heuliez, 1971)

Und jetzt lassen Sie sich (wie ich) täuschen: dieses Auto ist KEIN Italiener – der Apollo 3500 Gran Turismo Spyder von 1963. Drei amerikanische Unternehmer wollten Anfang der 1960er-Jahre einen Sportwagen für die Top-Liga in den USA bauen. Man nehme also einen amerikanischen Antriebsstrang, lasse Franco Scaglione die Linien zeichnen und alles dann bei Intermeccanica in Turin fertigen – und schon haben wir einen ... nun ja, eben einen Apollo! Missmanagement führte dazu, dass das Projekt, welches großen Anklang fand, nach nur 88 Fahrzeugen



Das ist doch ein ... nein, ist es nicht! (Apollo 3500 Gran Turismo Spyder, 1963)

Letztes Jahr war
sie noch blond



scheiterte. Der hier vorgestellte Spyder ist ein wunderschönes Unikat, das eine Serienproduktion mehr als verdient gehabt hätte – Missmanager dieser Welt, entschuldigt euch!

Schließlich der Gewinner des „Coppa d’Oro Villa d’Este“, vom kompetenten Publikum gewählt: der Ferrari 250 GT Spyder California von 1961, den ursprünglich die französische Schriftstellerin Françoise Sagan chauffierte. Ihr Credo: „Whisky, Spielen und Ferraris sind besser als Hausarbeit“ war ein berühmtes Bonmot, und auch heute könnte ich mir vorstellen, dass wohl JEDER die Fahrt in diesem Kunstwerk jeglicher Art von Hausarbeit vorzöge! À propos „Hausarbeit“: selbst ein so perfekt restauriertes Fahrzeug ist nicht unfehlbar: beim Concorso am Public Day mussten es die starken BMW-Classic-Mannen vom roten Teppich schieben ...



Ferrari 250 GT Spyder California
Pinfarina/Scaglietti (1961):
Coppa d'Oro Villa d'Este-Gewinner

Kehren wir zu den Rennfahrzeugen zurück, die den 100. Geburtstag der 24 Stunden von Le Mans verkörpern – und auch hier kann ich nur wenige herausgreifen.



Alle zeigten sie
Le Mans
die Stirn



Er kam, sah und siegte (Mercedes-Benz 300 SL, 1952)

Mecedes-Flügeltürer? Pah, kennt man doch, hatten wir doch schon zur Genüge!

Den aber nicht: Am 14. Juni 1952 starteten Hermann Lang und Fritz Rieß im für Le Mans völlig untermotorisierten 300 SL Coupé, aber weil der Mercedes so fehlerfrei lief, wartete der erste Sieg, dem viele folgen sollten. Bruce McCaw hat dieses Fahrzeug 2002 wieder in seinen Originalzustand zurückversetzen lassen – ebenfalls mit herrlichem Klangvolumen, ganz unlike Mercedes! (Die Ohren-Fließmasse haben wir ja schon seit dem 936er Porsche.)

Ferrari darf nicht fehlen.

Der 250 Testa Rossa von 1959 gewann Le Mans 1960 mit Paul Frère und Oliver Gendebien am Steuer (was

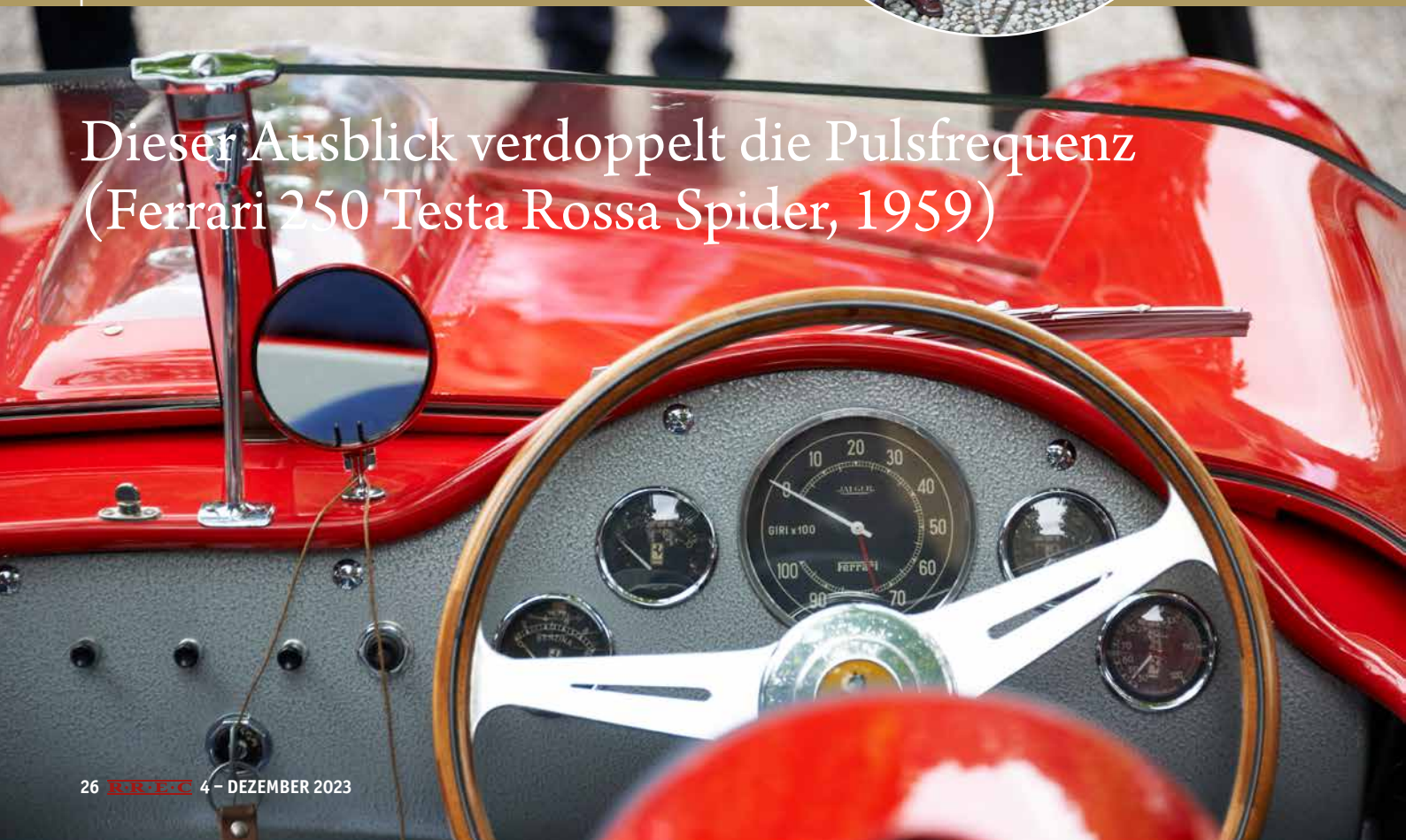


*Welches Heck ist, schöner?
Ferrari 212 Export, 1951
vor Ferrari 288 GTO, 1985*



*Auch die Auslands-
presse ist interessiert*

Dieser Ausblick verdoppelt die Pulsfrequenz (Ferrari 250 Testa Rossa Spider, 1959)





Das momentan zweitteuerste Auto der Welt (Ferrari 250 GTO, 1962)

natürlich beeindruckend ist), aber noch mehr faszinierte mich der 250 GTO von 1962, der 1963 Vierter wurde. In der Zeitschrift MAGNETO hatte ich gelesen, dass ihn David McNeil für geschätzte 80 Millionen Dollar gekauft hatte (O-Ton David: „Man sagte mir, dass er 70 Millionen kosten würde – aber es war viel mehr, einige Bugattis mehr!“), dann aber erst noch so penibel restaurieren ließ, dass er sich heute im Zustand von 1963 präsentiert – sogar die per Hand damals zittrig aufgetragenen weißen Streifen über den Abschleppösen wurden ebenso zittrig auf diese nun zum Geschichts-Juwel erstarkte Karosserie aufgetragen! Mehr Originalität geht wohl nicht. Als Herr McNeill dann als Klassensieger den Pokal überreicht bekam, sah man ihm an, dass er den Lohn für so viel Akribie und Durchhaltevermögen tief einatmend nun endlich genießen konnte. Auch bewegend! (Ich sage jetzt bewusst nicht: armer Mann.)

Eine neue Erkenntnis kam mir schließlich am Public Day. BMW (der Veranstalter, dem ich nach wie vor sehr, sehr dankbar bin für sein Engagement, diesen Concorso weiter am Leben zu erhalten) hatte auf einem separaten Teil der großen Rasenflächen die aktuellen 7er, iX und M's aufgereiht, und jetzt weiß ich endlich, woran mich diese neue achteckige Wahnsinns-Niere erinnert: an ein Waffleisen, das man hier nicht mit Teig füllt, sondern mit dem Fahrzeug, das kurz vorher noch vor einem auf der Autobahn fuhr und einen nicht sofort vorbeigelassen hatte.

Man lernt doch immer noch dazu.



*Kein Motor – ein Kunstwerk
(Ferrari 250 GTO, 1962)*



*Der/die Schlüssel zum Glück
(Ferrari 250 GTO, 1962)*

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



Letzter Versuch, mit wenig Text viel einzufangen: der Rolls-Royce Spectre, präsentiert auf einem separaten Podest, mit Blick auf die malerische Muschel-Grotte zum Hügel hinauf.

An der Grenze des Machbaren, edelst, majestätisch, beeindruckend, fast einschüchternd, in jeder Hinsicht – natürlich. Aber irgendwie plopten bei mir sofort Bilder auf, wievieler Windräder es wohl bedurfte, dieses E-Mobil mit Strom zu versorgen – aber das ist jetzt ein sehr profaner Gedanke, pfui. Hatten wir doch am Empfangsdesk abgegeben.

Möchten Sie noch mehr wissen? Details über das herrliche schwarz-grüne Bentley 4 ½ Litre Coupé de Ville? Cadillac Series 62 Ghia? Lancia Florida Coupé Pinin Farina? Maserati A6G/54 Berlinetta Zagato? Geht nicht – es gibt schließlich noch andere äußerst lesenwerte Artikel in diesem Magazin!

Ein wohlmeinender Rat: fahren Sie 2024 Mitte Mai nach Como!



Sehr einladend (RR Spectre)



Ja – das ist ein Cadillac (Cadillac Series 62 Ghia, 1953)



Alles ist mit Leder bekleidbar



Tiefgarage einmal anders

Über die Reise mit einem Bentley R-Type zur Isle of Skye und zurück



Schottland at its best



Text und Fotos: Rolf Weidmann

High Noon am Sonntag, 28. Mai 2023: Zwei abenteuerlustige Rentnerehepaare machen sich bei strahlendem Sonnenschein auf zu einer Reise nach und durch Schottland. Mit ihrem gleichaltrigen Bentley R-Type (Bj. 1955) müssen sie es bis um 16:00 Uhr zum Fähranleger der **DFDS in Ljmuiden** (bei Amsterdam) schaffen. Die bange Frage, ob das betagte Auto wenigstens die rund 150 Meilen des ersten Reiseabschnitts packen würde, war dreieinhalb Stunden nach dem Start positiv beantwortet. Die argwöhnenden Ehefrauen der Enthusiasten, die es sich auf den hinteren Fauteuils zwischen restlichem Kleingepäck gemütlich gemacht hatten, zeigten sich sogar von der Bequemlichkeit des betagten Reisewagens begeistert. Alle Zweifel waren verflogen: Wenn dieser wunderbare Bentley die ersten 150 Autobahnmeilen mit einem Schnitt von 55–60 mls.p.h. schaffte, dann würde er auch die restlichen 1.300 mls. problemlos meistern.

Aus NRW und den süd- oder östlicher gelegenen Landesteilen bietet die Fährverbindung der DFDS über **Ljmuiden nach Newcastle** eine unmittelbare und sehr entspannte Route nach Schottland. Die Fähre verkehrt täglich und legt pünktlich um 17:30 Uhr ab, während die Passagiere sich auf dem achterlichen Sonnendeck mit einem „Sundowner-Drink“ von den Anstrengungen der Anreise erholen können. Beim Kauf der Tickets über das Internet (www.DFDS.com) sollte man das Dinner, wenn man im à la carte-Restaurant essen möchte, und das Frühstücksbuffet gleich mit buchen. Es empfiehlt sich dann unmittelbar nach dem Bezug der Kabine Plätze für das Dinner im Restaurant zu reservieren. Die am Abend gebotenen Speisen und Getränke sind tadellos und ihren Preis wert. Am nächsten Morgen legte das Schiff nach 16 1/2 Fahrstunden pünktlich um 10:00 Uhr Ortszeit an und entließ seine rollende Fracht auf die sehr gut ausgebauten englischen Straßen.

So ging es auch für uns los, endlich war das Steuer des Bentley mal auf der „richtigen“ Seite, Kontinentaleuropäer sollten darauf achten, „immer in der Straßenmitte zu sitzen“; auch ist ein aufmerksamer Beifahrer hilfreich. Der Wagen war hier in seinem Element; am liebsten hätte ich die deutschen Kennzeichen abgenommen, um die darunter noch vorhandenen Originalschilder sichtbar zu machen. Jedenfalls ging es flugs Richtung **Edinburgh**, wobei wir nicht die kürzeste Strecke wählten sondern die **Küstenstraße A1**.

Die Einfahrt in die A1 begann für uns an einem Kreisverkehr, in den ich im Linksverkehr nach links hineinfahren und den ich im Uhrzeigersinn mehrspurig weiterfahrend an der dritten Ausfahrt wiederum nach links verlassen musste. Hinter mir hörte ich meine Frau leise sagen: „Du coole Sau!“ – schon dafür hatte sich die Reise gelohnt. Für unsere kontinentalen Verhältnisse sind die Straßen gut ausgebaut und wenig befahren; so konnten wir die rund 125 mls. nach Edinburgh mit einem Schnitt von 50 mls.p.h. unter die Räder nehmen. Wir fuhren durch eine extrem liebevolle Landschaft, an vielen Abzweigungen luden Hinweistafeln zu Abstechern in kleinere Ortschaften oder zu Sehenswürdigkeiten rechts und links der A1 ein. Wir sind einem dieser Hinweise hinter der Tweed-Brücke nach **Berwick upon Tweed** gefolgt und haben uns am Yachthafen des kleinen Örtchens die Beine vertreten. In einem angrenzenden Café gab es das (erste) Crab-Sandwich, köstlich!

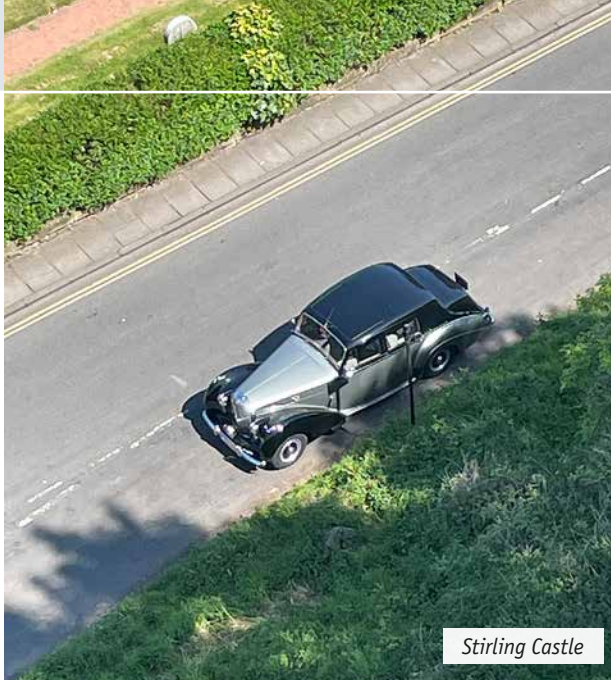


Parkhaus Edinburgh

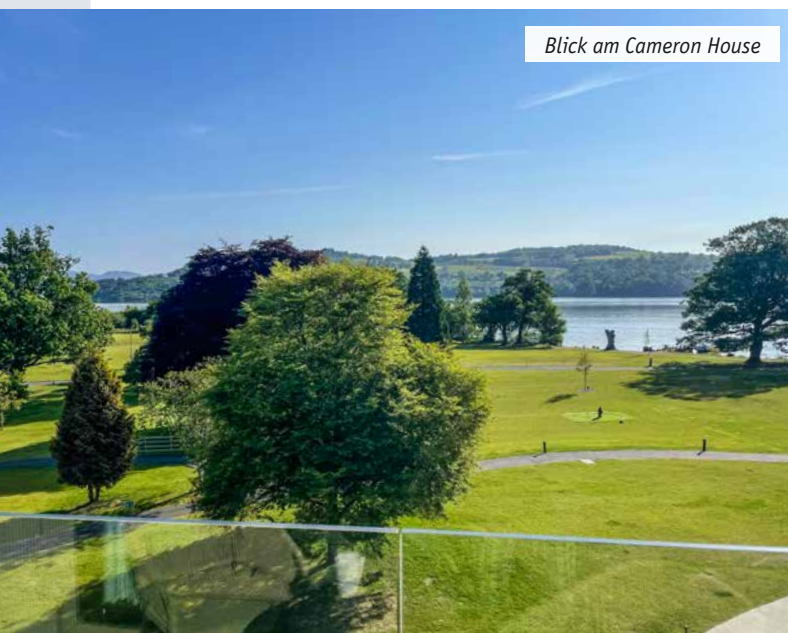
Eine gute Stunde später trafen wir dann in **Edinburgh** downtown ein, wo der Bentley zwischen dem altherwürdigen Hotel Balmoral und unserem **Motel One** einen mittelschweren Menschauflauf verursachte. Die stets freundlich, teils lachend daher kommenden Schotten oder Touristen stellten alle möglichen Fragen zu dem Wagen und zu unserer Reise; gefühlt hätten wir wahrscheinlich auch Autogramme geben können. In der Stadt selber empfiehlt sich eine Fortbewegung per pedes oder mit den „Öffies“. Den Bentley konnten wir in einer höchst modernen und hellen Tiefgarage eines nahegelegenen Einkaufszentrums bedenkenlos unterbringen. Wir haben uns vier Tage Zeit genommen, um die Stadt und ein wenig vom Umland zu erkunden; so schaffte eine Wanderung auf den benachbarten **Arthur's Seat** einen willkommenen Ausgleich zu den Autofahrten, auch sind ein Bummel über die **Royale Mile** und **High Street**, zum **Castle**



Ceamond



Stirling Castle



Blick am Cameron House



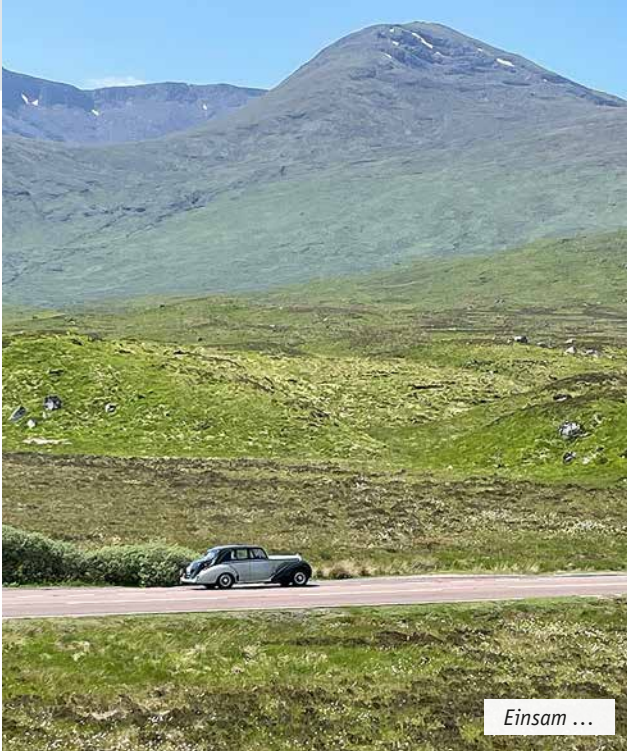
Clachaig Inn

oder durch den botanischen Garten empfehlenswert. Wir haben noch einen Ausflug zu der nahegelegenen und sehenswerten **Rosslyn-Chapel** unternommen, die uns besser als Kulisse der Filme *Sakrileg* und *Da Vinci-Code* bekannt ist. Auf dem Rückweg genossen wir in dem verschlafenen **Peebles** im **Hotel (The Tontine)** einen typischen British High Tea, stilvoll und lecker! In Edinburgh sollte man unbedingt rechtzeitig Plätze in Restaurants buchen; wir haben im *Ondine* hervorragenden Fisch gegessen.

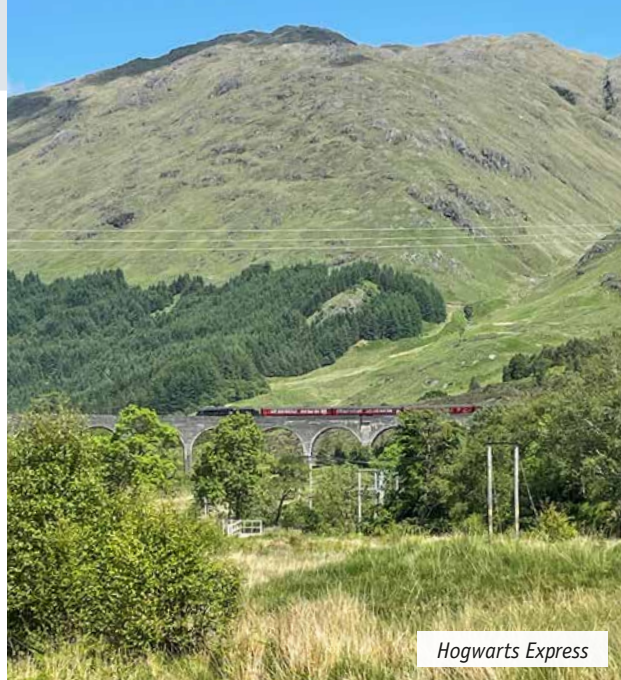
Am vierten Tag verließen wir Edinburgh und schwebten in unserem R-Type zum **Stirling Castle**, einem sehr geschichtsträchtigen und sehenswerten Schloss, und weiter zum **Loch Lomond**. Im **Cameron House** (www.cameronhouse.co.uk), das am südlichen Ende direkt am Wasser gelegen ist, fanden wir eine „angemessene“ Bleibe. Der Bentley und wir mit ihm wurden von zwei mit schottischem Kilt livrierten Herren äußerst freundlich und mit einem leicht ehrfürchtigen Erstaunen begrüßt. Die Gegend ist etwas für Golfer und Wassersportler, sogar ein Wasserflugzeug steht für Rundflüge zur Verfügung. Ausgedehnte Spaziergänge an den Ufern des Sees sind natürlich ebenso möglich. Für das leibliche Wohl sorgten das nahegelegene Bootshaus-Restaurant und das im Hotel gelegene Restaurant, in dem man Plätze schon mit der Hotelbuchung reservieren sollte. Nach zwei Übernachtungen mussten wir uns leider schon von den freundlichen Gastgebern und dem gediegenen Ambiente verabschieden.

Auf der **A82** nach **Glencoe**, unserem nächsten Stopp auf dem Weg zur **Isle of Skye**, war der Bentley in seinem Element. Die teils auch in engen Kurven geschwungene Straße führte uns hinauf ins Hochland, vorbei an Hochmooren und Gewässern; das Erklimmen von Passhöhen bereitete dem Auto keinerlei Probleme und immer wieder boten sich herrliche Ausblicke auf die im Hintergrund liegenden Berge (**The three Sisters**) bzw. die sich vor uns erstreckenden Täler. Kurz vor Glencoe übernachteten wir im etwas abgelegenen **Clachaig Inn** (www.clachaig.com); das originelle Haus erinnerte ein wenig an eine österreichische Alpenpension, die einfachen Zimmer und das Essen waren aber sehr in Ordnung, der angrenzende Pub bot Lifemusik und exzellenten Whiskey.

Anderen Tags fuhren wir weiter über die **A82** bis **Fort William**, wo wir nach Westen auf die **A830** nach **Maltaig** abbogen. Einmal mehr war der Weg das Ziel und der Bentley fuhr immer besser, schien es geradezu zu genießen, endlich einmal dauerhaft im Einsatz zu sein. Die traumhafte Landstraße verlief immer



Einsam ...



Hogwarts Express

wieder entlang irgendeines Gewässers, durch kleine Städtchen und durch eine bezaubernde Landschaft. In **Glenfinnan** machten wir eine kurze Pause, um den **Hogwarts Express (Harry Potter-Zug)** über das berühmte Viadukt vorbeidampfen zu sehen.

Auf dem weiteren Weg nach **Mallaig** sind wir bei **Arisaig** nach links auf die B8008 abgebogen. Die traumhafte Straße führte uns noch näher ans Meer und vorbei an den Silversands. In der **Old Library Lodge** in **Arisaig** (www.oldlibrary.co.uk) wären wir gerne noch eine Nacht geblieben, um die phantastische Küche mit z.B. sensationellen Langusten ausgiebiger genießen zu können. Auch der Silversands Strand machte seinem Namen alle Ehre und der angrenzende Golfplatz (www.traighgolf.co.uk) hätte einen längeren Besuch gelohnt. Angesichts unserer festen Reservierungen blieb uns nur, den Strandspaziergang und die Mittagspause in der extrem originellen Lodge für die Rückfahrt vorzusehen.



Old Library Lodge



Golfhouse



Silversands



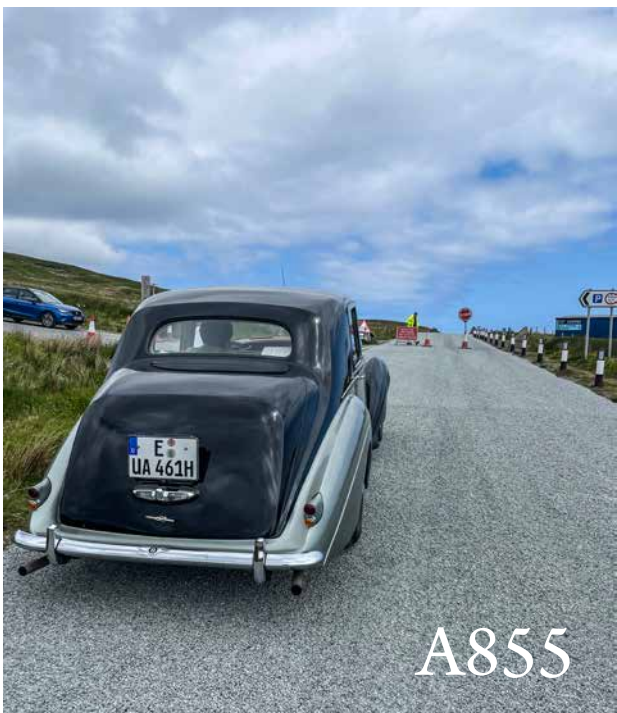
Fähre von Mallaig



Fähre Armadale - Mallaig



Am Loch Sligachan



A855

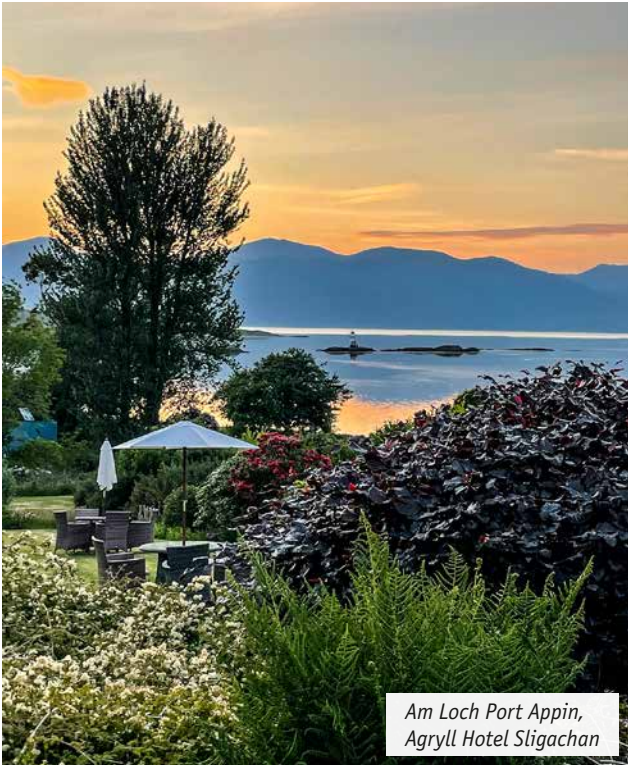
In **Mallaig** angekommen war der Weg zum Fährhafen gut beschildert und das Übersetzen problemlos. Die Fähre auf die **Isle of Skye** verkehrt mehrmals täglich zu festen Zeiten, eine Reservierung ist empfehlenswert (www.calmac.co.uk Fähre Mallaig / Armadale).

Die einstündige Seefahrt über das **Loch Hourn** ist zumal in strahlendem Sonnenschein eine sehr schöne und erfrischende Abwechslung.

Auf der **Isle of Skye** findet man über das Internet zahlreiche gute Unterkünfte aller Kategorien; mit dem repräsentativen R-Type lässt sich natürlich standesgemäß am **4-Sterne-Hotel Cuillin Hills** oberhalb von **Portree** vorfahren; das Haus empfiehlt sich durch ein ordentliches Restaurant, vor allem aber mit einem atemberaubenden Blick über die Bucht und den Ort mit den typischen bunten Häusern entlang der Pier. Wir hatten uns ein kleines, bestens und modern ausgestattetes Cottage direkt am **Loch Sligachan** gemietet, in dem wir selbständig wirtschaften konnten.

An den vier Tagen auf der Insel haben wir diverse Ausflüge unternommen; die Küstenstraße **A855**, die von Portree aus einmal um die Nordspitze der Insel führt, war ein landschaftliches Highlight; wem der Weg das Ziel ist, sollte diese eindrucksvolle Ausfahrt keinesfalls auslassen. **Dunvegan castle & gardens** sollte man auch innen besichtigen, auf jeden Fall ist die angebotene Bootstour zu den Seehundsinseln ein außergewöhnliches Naturerlebnis. Dies gilt in gleicher Weise für die Boots-Trips, die von **Elgol** z.B. auf die **Misty Islands** führen. Die Ehefrau des Bootsführers war von unserem R-Type so begeistert, dass sie spontan ihren Parkplatz für die Dauer unseres Bootstrips frei machte. Für einen Besuch der **Talisker-Brennerei** reichte es leider nicht mehr, weil wir uns nach vier Tagen wieder auf den Rückweg machen mussten. Am Fähranleger in **Armadale** verkürzte uns ein Dudelsackspieler die kurze Wartezeit auf die Fähre.

In **Mallaig** ging es gleich weiter in Richtung **Fort William**; natürlich sind wir wieder über die **B8008** vorbei an den **Silversands** gefahren und haben auf der sonendurchfluteten Terrasse der Old Library Lodge die frischen Langusten genossen. Kurz vor Fort Williams führte die **A82** längere Zeit auf den schneebedeckten **Ben Nevis** zu, der mit rund 1.345 m ü. NN der höchste Berg Großbritanniens ist. Unser Ziel dieser Tagesetappe war das **Airds Hotel & Restaurant in Port Appin**; der Weg dorthin führte über die **A828**, die in **Ballachullish** von der **A82** nach rechts abbiegt und sich entlang dem **Loch Linnhe** schlängelt. Das Airds



Am Loch Port Appin,
Agryll Hotel Sligachan



Atemberaubende Blicke
im Norden der Isle of Skye

Hotel ist mit Blick auf das Loch Linnhe und auf einen kleinen Leuchtturm traumhaft gelegen. Es wartet mit sehr schönen Zimmern auf und weiß in seinem Restaurant mit einem sterneverdächtigen Essen zu erfreuen. Angesichts des sommerlichen Wetters genossen wir unseren Absacker dann nicht in der gemütlichen Hotelbar sondern im Hotelgarten.

Der vorletzte Tag unserer Reise führte uns nach **Glasgow**, allerdings nicht ohne unterwegs noch die Hafenstadt **Oban** (nach etwa 20 mls.) zu besuchen. Sehr empfehlenswert. Am Hafen entdeckten wir eine Fischbude (**local shellfish**), die an die Anfänge von Gosch auf Sylt erinnerte. Es gab Crabs, Hummer, Muscheln und weiteres Meeresgetier, das über den Tresen „to go“ verkauft wurde; „cash only, sorry for any inconvenience caused“ war auf einem Schild über den Hummern zu lesen. Wir fühlten uns keineswegs belästigt, bedauerten nur, dass ein Glas Wein zu den angebotenen Köstlichkeiten auch für Bares nicht zu bekommen war, „not licensed“ eben.

Nach **Glasgow** waren es danach noch rund 90 Meilen, die angesichts der wunderschönen Landschaften wie im Fluge vergingen; gegen die zunehmende Wärme im Auto halfen das Schiebedach und die Rheumaklappen im vorderen Fußraum. Unser Hotel in Glasgow war sehr old fashioned (Hotel du Vin, www.hotelduvin.com), lag aber unmittelbar an der Strecke.



Oban, Fischbude



CASH ONLY

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



Von Glasgow fahren wir am letzten Tag unserer Rundreise den schnellsten Weg über die Autobahn **M74** und die **A69** zum Fähranleger nach **Newcastle**; inzwischen traute ich mich auch, mit dem Bentley 70 bis 80 mls.p.h. zu fahren. Trotzdem sollte man für die Strecke 4 Stunden kalkulieren, es ist unbedingt zu beachten, dass die Abfahrtszeit der Fähre auf der Fahrkarte in MEZ angegeben wird.

Mit dem Fährbetrieb hatten wir schon Routine und erreichten am nächsten Morgen gut ausgeschlafen unseren Zielhafen. Am frühen Nachmittag kamen wir nach 1460 mls. wieder an unserem Ausgangspunkt an.

Wir waren 14 sonnige Tage unterwegs und haben ein phantastisch schönes Land mit ausnehmend freundlichen, entspannten und fröhlichen Menschen kennengelernt, in dem wir uns vom ersten Moment an sehr wohl gefühlt haben. Wer es kann, sollte sich für eine solche Tour drei Wochen Zeit nehmen, um den Genuss Faktor noch etwas zu erhöhen. Die Wiederholung eines Besuchs in Schottland ist geplant.

Der **Reisewagen**, ein Bentley R-Type, ist im Februar 1955 als einer der letzten der von 1952 bis 1955 insgesamt 2323-mal gebauten Fahrzeuge. Das Auto



Unser Bentley R-Type am Agryll Hotel

mit Fahrgestellnummer B216ZY kommt in der Standard Steel-Karosserie daher. Motor: 6 Zylinder Reihe, 4566 ccm, 150 PS, Getriebe: Automatik. In meinem Besitz ist der Wagen seit 2011, zu seiner Vorgeschichte ist (außer dem ersten Nummernschild: UAE 461) leider wenig bekannt.

Der phantastische Bentley R-Type hat uns zu keinem Zeitpunkt enttäuscht. Im Gegenteil konnte er die anfängliche Skepsis von Mitreisenden sehr schnell beseitigen und überzeugte in jeder Hinsicht als phantastischer Reisewagen. Noblesse oblige!

REISEVERLAUF

Tag	Datum	von	nach	über	mls.	Zeitbedarf (Std.)
1	So. 28.05. 11 Uhr	Essen	Amsterdam Ljmuiden	A 3/Utrecht	150	3,50
2	Mo. 29.05.	Newcastle	Edinburgh	A 1/Craster	124	3,00
3	Di. 30.05.	Edinburgh				
4	Mi. 31.05.	Edinburgh				
5	Do. 01.06.	Edinburgh	Peebles	Rosslyn Church		
6	Fr. 02.06.	Edinburgh	Loch Lomond	Stirling Castle	73	2,00
7	Sa. 03.06.	Loch Lomond				
8	So. 04.06.	Loch Lomond	Glencoe	A82	64	1,50
9	Mo. 05.06.	Glencoe	Mallaig	A 82, B 8008	63	1,50
		Mallaig	Armadale	Fähre		1,00
		Mallaig	Sconser/Skye		34	1,00
10	Di. 06.06.	Skye	Dunvagan Castle			
11	Mi. 07.06.	Skye	Elgol	Misty Islands		
12	Do. 08.06.	Skye	Nordspitz	A855		
13	Fr. 09.06.	Sconser	Armadale		39	1,00
		Armadale	Mallaig	Fähre		1,00
		Mallaig	Port Appin	A82, A828	77	1,50
14	Sa. 10.06.	Port Appin	Glasgow	Oban A816, A85	126	3,00
15	So. 11.06.	Glasgow	Newcastle	M74, A69	161	3,50
16	Mo. 12.06.	Newcastle	Essen	Arnheim	150	3,00
Summe ohne Tagesausflüge					1061	26,5



Flugplatz Pinnow Startbahn Nr. 2

RREC Region OST & Berlin-Brandenburg

Spargel & Höhenflug

MeckPomm – Sonntag, 11. Juni 2023

Text: Irene Wiens, Jens Meggeneder & siehe Quellenhinweise

Fotos: Jens Meggeneder

An einem Sonntag trafen wir uns auf dem Flugplatz Pinnow bei herrlichem Sommerwetter mit viel Sonne und blauem Himmel. Das Treffen der Sektionen Deutschland Ost und Berlin / Brandenburg, organisiert von Irene Wiens und Jens Meggeneder fand sehr großen Zuspruch. Die drei Starts mit je zehn Personen waren sehr schnell ausgebucht.



Luci Puntsag & Brandon Morales warten auf den Abflug.



Sonnige Gemüter – Heinz Dreps, Angelika Schroeder-Datow & Jens Meggeneder, v.r.



Spalier für die An-2

Alle waren äußerst pünktlich um den Start mit einer legendären **Antonov 2*** aus nicht zu verpassen. Vom Proviantmeister, aus dem Hause Wiens gab es Erfrischungen und auch leckere Fischbrötchen.

*Die **Antonov An-2** (NATO-Codename: Colt) ist ein STOL-Mehrzweckflugzeug und mit über 18 m Spannweite der größte im Einsatz befindliche einmotorige Doppeldecker der Welt. Die An-2 wurde nach dem Zweiten Weltkrieg in der UdSSR entwickelt und wird in großer Stückzahl sowohl für zivile als auch für militärische Zwecke genutzt. Mit ihrer großen Flügelfläche ist die An-2 für Langsamflug und extrem kurze Start- und Landestrecken ausgelegt; das Fahrwerk erlaubt Starten und Landen auf unbefestigten Flächen.

*Quelle: Wikipedia



„Ich höre die Motoren. Wie ein Pfeil zieht die Antonov vorbei. Die Rasennarbe bebt und staubt. Bis sie abhebt der Sonne entgegen.“

Den Text kennt jeder, etwas anders: „Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein.“ Grenzenlose Sicherheit und Freiheit, dafür steht auch die GSP (Gesellschaft für Sicherheitspolitik).

*GSP – Wir kommunizieren, den im Grundgesetz verankerten Gedanken einer wehrhaften und streitbaren Demokratie als Voraussetzung für Frieden, Freiheit und Sicherheit. Wir arbeiten daran, Bürgern und Öffentlichkeit die Notwendigkeit und den Wert von Sicherheitsvorsorge zur Wahrung unserer freiheitlich demokratischen Grundordnung bewusst zu machen.

*Text: GSP/www.gsp-sipo.de/wir-ueber-uns/leitbild



Gleich hebt die Antonov 2 ab



Einmal Co-Pilot ...
Brandon Morales



Last Instructions, dann gehts
los, Heinz Dreps übernimmt ...



Über den Wolken, muss die
Freude wohl grenzenlos sein ...

Die ersten Aspiranten konnten es kaum erwarten und eroberten das Flugzeug, nahmen auf den schmalen Sitzbänken Platz und folgten aufmerksam den Instruktionen und Erläuterungen des Piloten. Er erläuterte das Flugzeug, die Flugroute und Verhaltensmaßregeln.

Danach startete er die Maschine und mit Riesengeräusch nahm diese schnell Fahrt auf, gewann an Höhe und auf einmal hatte man einen richtig guten Überblick. Wir flogen über die Mecklenburger Landschaft, mit Blick auf Seen, Wälder und Felder.

Wir flogen über den Schweriner See und mit einem großen Schlenker über die Landeshauptstadt Schwerin, mit Blick auf alle Häuser, Straßen und natürlich auch das Schloss.

Das war wirklich grandios.

Um 13:00 Uhr musste die Antonov spätestens den Heimweg antreten, denn der Luftraum wurde dann für private Flüge gesperrt, es war ein großes Flugmanöver vieler Europäischer Flugstreitkräfte geplant.



Zum niederknien,
Thomas Walter bei
der Motivsuche



Schwerin von oben



Noch einmal umrunden, dann gehts nach Schwerin

In Kolonne fahren wir auf landschaftlich interessanter Nebenstrecke nach Schwerin.

Unser Ziel: Pfaffenteich, Südufer mit bewachter Parkmöglichkeit. Von dort aus waren es nur ein paar Schritte zum Hause Wiens.



Immer ein Motiv wert – Angelika Schroeder-Datow & Heinz Dreps.



Schwerin



Märchenhaft – Schloss Schwerin



Am Pfaffenteich in Schwerin

„Bar Nizza“



Im dortigen Vorgarten war die „Bar Nizza“ aufgebaut und bot bei wunderschönem Wetter, kalte Erfrischungen aller Art aus dem Hause Moët. In legerer Atmosphäre fand jeder ein Plätzchen.

Heinz Dreps fühlte sich an den Genfer See versetzt und wollte gar nicht mehr weg.

Nur wenige Schritte trennten uns von dem reservierten Lokal für das späte Mittagessen.

Im Restaurant Friedrichs konnten wir im Außenbereich an einer festlich gedeckten Tafel Platz nehmen und köstliche Speisen, rund um den Spargel bestellen.



Hatten Spaß, Clubfreunde Alexander Wünsche & Christian Meyer, v.l.



Proviantmeister kümmert sich um unser leibliches Wohl.



Edda & Dario Cevaliere.



Sonniges Schwerin, „Bar Nizza“ wie schön.



Im Restaurant Friedrichs – Luci Puntsag, Sylvia Senger & Thomas Walter.



Wie ein Stilleben, nur etwas lauter ;-)



Vor dem Vortrag, schnell noch ein paar Fakten – Petra Schwabenland-Koch & Hans Koch.



Sooo lecker ...



Mit Spannung erwartet, der Vortrag von OL Muders.



Area Managerin Irene Wiens und Oberstleutnant Muders.

Sehr angenehme Gäste, sehr angenehmes Wetter, sehr angenehme Locations und sehr, sehr angenehme Fahrzeuge von Bentley und Rolls-Royce.

*„Es freut mich, dass den Teilnehmern am Sonntag der Vortrag im Rahmen der Infoveranstaltung zu AIR DEFENDER gefallen hat. Es ist natürlich immer von besonderer Wichtigkeit, Aufklärung zu betreiben und die gefühlte hohe Distanz zwischen Militär und Bevölkerung zu verringern. Dadurch werden die Menschen mitgenommen und das Verständnis gegenüber Fluglärm und anderen unschönen Nebenwirkungen wird gefördert.“

*Dankeschön von Herrn Oberstleutnant Muders.

Eine besondere Freude war es Oberstleutnant Muders begrüßen zu dürfen, der anschließend beim lockeren Zusammensein im Restaurant Friedrichs in Schwerin einen engagierten Vortrag zur aktuellen Sicherheitslage gab. Dieser Vortrag hat viele aufgeweckt. O Ton: „selten so ungefiltert Informationen erhalten ...“

Zuvor hatten wir uns im Vorgarten der Area Managerin Irene Wiens von den aufregenden Flugstunden über Schwerin und der Umgebung erholt.

Und zurück ging es zur „Bar Nizza“, dort traf man sich nach dem Mittagessen auch wieder und trank irgendwie „der Sonne entgegen“.



Es war wieder ein interessantes und harmonisches Treffen unserer beiden Sektionen und wir werden diese Tradition auch in 2024 fortsetzen.

Area Manager/In – Irene Wiens & Jens Meggeneder

7. bis 10. Juli 2023

RREC German Section „Süd“ – Ausfahrt im Salzkammergut

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

Fotos: Jorun Klinger-Illner und Prof. Dr. H. Martin Illner



Auffahrt über die Postalm-Panoramastraße zur Almkas-Verkostung/-Jausen bei der Almkäserei Schnitzhof inmitten der Wander- und Wintersportregion Postalm.

Schon in der Vergangenheit hatte Karl Gollob sieben Ausfahrten für Bentley- und Rolls-Royce-Fahrer veranstaltet. Insofern geht ´s hier nun um die 8. Salzkammergut-Tour. Die meisten Teilnehmer reisten bereits am Donnerstagabend an. Offizieller Auftakt war ein gemeinsames Abendessen. Über schmale und relativ steile Sträßchen erreichten wir den Gasthof zum Silberfuchs, mitten im Wandergebiet Laudachsee. Ein großer Tisch war auf der Terrasse für uns reserviert an dem alle – auch die Spätankömmlinge – nach und nach ihre Plätze fanden. Nach köstlicher und umfangreicher Brett ´l-Jaus ´n gab ´s zum Abschluss noch ofenfrischen Marillen- und Ribiselkuchen (Erläuterungen zu österreichischen Kulinarik-Begriffen können im Internet recherchiert werden!!!). Die interessanten Gespräche erlaubten ein gutes Kennenlernen aller Teilnehmer vor dem eigentlichen Start der Ausfahrt.



Kurze Fahrerbesprechung am Parkplatz des Hotel Wildschütz und – als Appell bzw. zur Erinnerung: Mit Licht fahren – auf Folgefahrzeug achten und immer wieder sammeln!

Am Freitag ging es schon recht früh vom Hotel Wildschütz (bei Gmunden) über die Großalmstraße zum Attersee. Unterwegs reihte sich noch ein weiterer Teilnehmer in unseren Konvoi von 11 Bentleys und Rolls-Royces ein.

Unsere Wegstrecke führte direkt vorbei an Atter-, Mond- und Wolfgangsee. Nach einem kurzen Tankstopp, gelangten wir zur Postalm Panoramastraße. Diese begehrte Mautstraße führt in eines der größten Almgebiete Österreichs und dementsprechend ist auf die diversen Kuh- und Pferdeherden beim Befahren Rücksicht zu nehmen.



Nur gut, dass wir zwischen Frühstück und Kas-Verkostung mit Bauernbrot (Alles aus eigener Produktion) noch zweieinhalb Stunden Abstand hatten. Das auf dem Tisch ist der Zwischenstopp! Eineinhalb Stunden später saßen wir beim Winterstellgut zur Mittagspause.

Auf der Schnitzhofalm war unsere erste Rast. Hier wurden uns diverse Almkas-Sorten mit Bauernbrot und Almbutter – alles aus eigener Produktion serviert. Nach dieser Stärkung mussten wir uns leider von dem ältesten Fahrzeug (Bj 1954), unserem Vorausfahrzeug, verabschieden (Zündspule defekt). Von der Postalm ging’s – dank echtem „Kaiserwetter“ mit bestem Blick auf die Dachsteingletscher Bergregion – Richtung Abtenau. Einigen österreichischen RREC-Mitgliedern dürfte die Streckenführung, wenn auch in anderer Befahrungsrichtung, aus dem Jahr 2016 bekannt gewesen sein.

Hoch über dem Lammer-Tal erreichten wir mittags das „Winterstellgut“. Dieser alte Gast- und Bauernhof – entstanden durch den Holzeinschlag für die Salinen ab dem 12. Jahrhundert – wurde Dank „Didi“ Mateschitz 2004 revitalisiert und ist heute ein Teil der zahlreichen „beflügelnden Orte“ in Österreich, die mit ihrer Lage und Kulinarik beeindruckend. Dank des „sehr entspannten“ Serviceteams, zahlreichen Gesprächen und diversen Fototerminen war die Kasalm-Jause schon einigermaßen verdaut und das Mittagessen mit eigener RREC-Speisekarte wurde wohlwollend aufgenommen.



Auf dem Bild von der Terrasse der Kasalm kann der Insider erfreut feststellen – an den Tischen sind österreichische und (deutsche) bayerische Teilnehmer bunt gemischt.



Gut, dass der „Spirit of Ecstasy“ am Kühlergrill fixiert ist – so kann er trotz ausgebreiteter Flügel – nicht weg vom Parkplatz in die klare Bergluft entschweben.



Organisator Karl Gollob kennt seine Heimat, das Salzkammergut – dementsprechend ging’s für uns bei echtem Kaiserwetter bergauf und bergab zu Almen, Gasthäusern, Seen ... und das nicht gerade auf den Hauptverkehrsstraßen.



Nächstes Ziel war die Haller Alm. Unsere Strecke führte uns über den Pass Gschütt zum Hallstätter See. Dort angekommen konnten wir einmal mehr den Blick auf den Dachsteingletscher und die Rundumsicht auf die Bergwelt genießen.

Abends waren wir im Fischrestaurant Moser in Altmünster – einem echten Insiderplätzchen. Das Fisch Cordon Bleu war, neben den anderen fischigen Köstlichkeiten, eine lohnenswerte Empfehlung. Vorm Aufbruch ins Hotel Wildschütz wurde noch beratschlagt, wo der Ausklang des Tages genossen werden kann. Die Empfehlung war das fußläufig erreichbare „Tappaletta“, eine Bar direkt am Ufer des Traunsees, mit imposantem Blick auf den Traunstein und seine angrenzenden Berge.



Hoch über dem Lammertal liegt das „Winterstellgut“. Wenn man gut sortiert, dann kriegt man so einen Konvoi auch in einem ehemaligen Bauernhof unter.



Und immer wieder sammeln! Einmal, um den Tankwart grinsen zu lassen, das andere Mal, um von dem Bahnhofsvorplatz aus die enge Ortsdurchfahrt von Bad Ischl gemeinsam hinzukriegen.



Nach einem kleinen Fußweg erreichten wir in Altaussee den Bootsanleger für die Fahrt mit dem Solar-Schiff/-Katamaran über den See zu unserem Mittagsziel beim Restaurant Seewiesen.



Ein Mitarbeiter erklärt Technik und Hintergrund dieses einzigartigen Solarschiffs. Voller Stolz erzählt er, dass das Schiff bei den Dreharbeiten zum James Bond Film „Spectre“ eine Rolle spielte. Dieser „Bond“ kam 2015 in die Kinos.

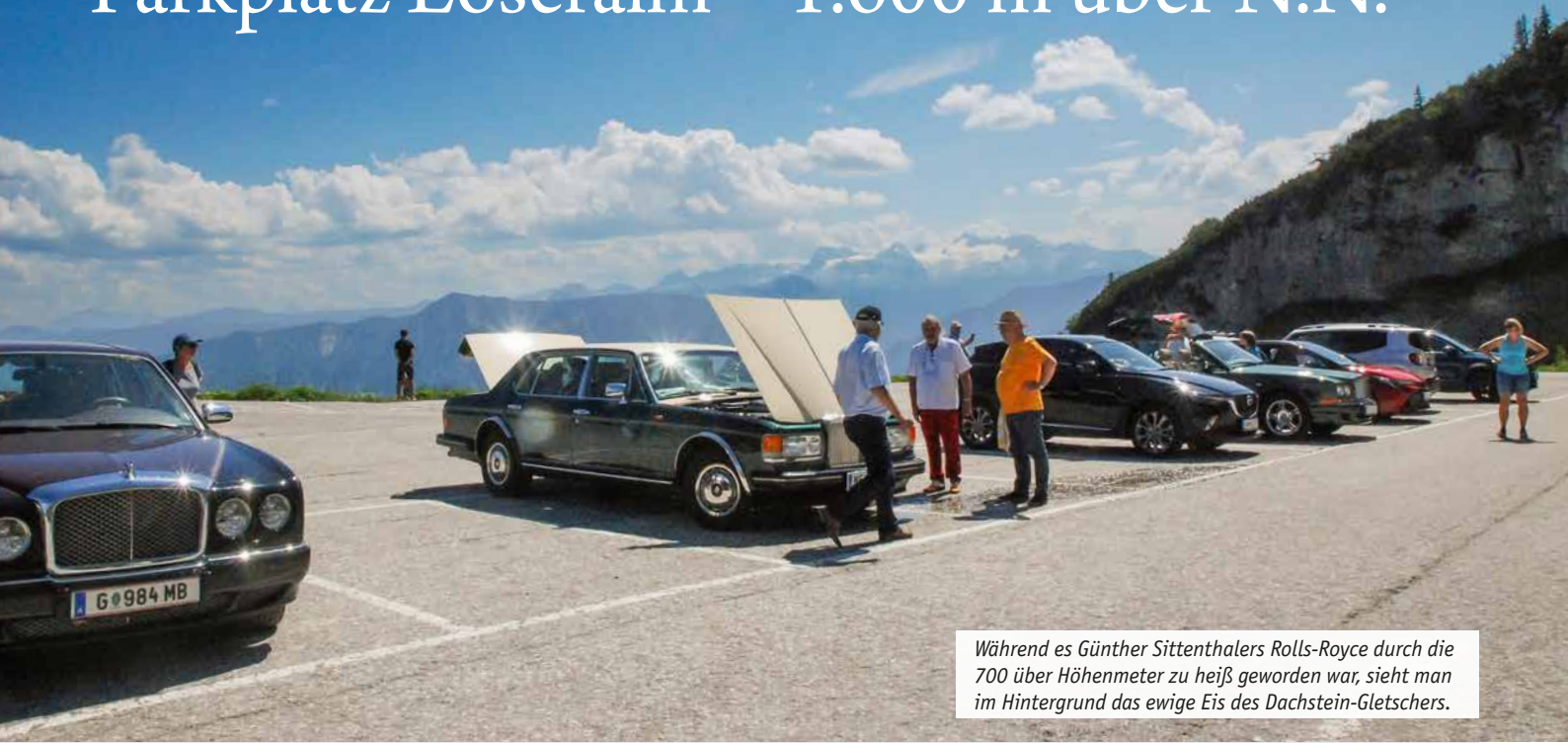
Auch am Samstag ging es frühzeitig los und über die österreichische Romantikstraße vorbei an Traun- und Hallstätter See nach Hallstatt und via Koppenpass nach Bad Ischl. Dort sammelten wir uns am Bahnhofsparkplatz, um die Ortsdurchfahrt Bad Ischl und die Weiterfahrt nach Altaussee möglichst im Konvoi zu schaffen. Dort angelangt konnten wir unsere Fahrzeuge – dank Sondergenehmigung der Gemeinde – direkt neben der Schiffsanlegestelle „Madlmaier“ für ein entsprechendes Foto optimal abstellen. Auf der Solarbootfahrt zur Seewiesen erzählte der Kapitän vom Dreh zum 24. James Bond Film „Spectre“. Da stand das Schiff zwei Tage im Mittelpunkt des Geschehens. Nach kurzer Fahrt brachte uns ein kleiner Fußweg zum „Gasthof Seewiese“. Auch dieses historische Juwel wurde – nach fast 35-jährigem Dornröschenschlaf – Dank „Didi“ Mateschitz 2018 revitalisiert.

Mit Blick auf Dachstein, umgebende Berge und See genossen wir die Mittagsrast. In der umfangreichen Speisekarte war für jeden was Gschmackiges dabei. Per Boot ging´s zurück zum Parkplatz. Als nächste



Nach der Bootstour ging´s hoch hinauf. Von Altaussee (719 m) bis ans Ende der im Bild gelb eingezeichneten Loser Panoramastrasse in 1.600 m Höhe.

Parkplatz Loseralm – 1.600 m über N.N.



Während es Günther Sittenthalers Rolls-Royce durch die 700 über Höhenmeter zu heiß geworden war, sieht man im Hintergrund das ewige Eis des Dachstein-Gletschers.

Etappe galt es, die Loser Panoramastraße zu bewältigen. Diese Mautstraße führt bis auf 1600 m (!). Eines der Fahrzeuge brauchte nach der Bergfahrt einen Cool-down und reichlich Wasser für den Kühlkreislauf. Gigantisch war die Aussicht von der Terrasse am Bergrestaurant Loseralm auf die Bergwelt rundum, den Dachsteingletscher und die Berge, die den Altaussee umgeben. Der Rückweg zum Hotel Wildschütz führte wieder über die Romantikstraße via Pötschen Pass vorbei an Hallstätter See, Traunsee ... Abends fuhren wir zum Restaurant Waldesruh in der Kohlwehr bei Ohlsdorf. Dieses etwas abseits in einem Wald gelegene Restaurant wusste mit seinen Speisen zu überraschen. Im Mittelpunkt der Gespräche standen die Erlebnisse der letzten Tage sowie Pläne für zukünftige Ausfahrten im Salzkammergut.



Entspannt ging 's bergab und zurück zum Abendessen. Man kann sich gut vorstellen, dass auf der Strecke auch Bergrennen gefahren werden.

Im Restaurant Waldesruh konnten Chairman Dr. Klaus Konopizky, Organisator Karl Gollob und ich als Area-Manager Süd nach zwei harmonischen Tagen frohen Herzens zu einem strahlenden Toast „To the Club!“ bitten, ...



... bei dem es dann niemanden auf dem Sitz hielt.



Und auch der Sonntagmorgen hielt noch ein Highlight bereit. Vor Schloss Traunsee wurden von jedem Fahrzeug Einzelaufnahmen – unten Karl Gollob mit seinem Bentley ... und dann auch noch Gruppenfotos gemacht.



Am Sonntag starteten wir mit einem Fotoshooting am nahegelegenen Schloss Traunsee der Adelsfamilie Württemberg. Standesgemäß wurden Bentleys und Rolls-Royces einzeln vor dem Schloss und dann gemeinsam vor dem Haupteingang fotografiert. Dank akrobatischer Einlagen unserer Fotografin Jorun Klinger-Illner für die optimale Position, entstanden eindrucksvolle Bilder, sodass sich auch die Fotografierten amüsierten.

Abschließend führten uns kleine Nebenstraßen zum Freilichtmuseum Stehrerhof in Neukirchen a. d. Vöckla – an dem Tag mit Handwerkermarkt, Oldtimertreffen ... Neben dem Handwerkerhaus/-museum hatten wir einen reservierten Sonderparkplatz. Die Hofküche verwöhnte uns mit kulinarischen Schmanckerln wie z. B. Bauernkrapfen. Diverse Vorführungen entführten uns in Kunst und Handwerk zu unserer Großelternzeit bzw. in die Baujahre von Phantom, I und II. Von da wurde dann die Heimfahrt individuell angetreten.

Zum Abschluss ging's zum Oldtimertreffen und Handwerkermarkt im Freilichtmuseum Stehrerhof in Neukirchen, wo wir uns zwischen den Besuchern den Weg zu unserem reservierten Parkbereich bahnten.



So sehen am Ende der Veranstaltung zufriedene Organisatoren (Andrea und Karl Gollob) und Teilnehmer (Günther Sittenthaler und Jorun Klinger-Illner) aus.

Meeting bei Schuttenbach Automobile in Anzing

“Sleep well”

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

„Alle Jahre wieder ...“ oder „same procedure as every year!“ Die Saisonkennzeichen signalisierten, dass das eine oder andere Liebhaberstück nun bald in die Winterruhe zu gehen hatte.

Genau das nehmen wir seit einigen Jahren zum Anlass, dass wir uns bei reichlich Tee aus der Kanne meiner Großmutter sowie Kaffee aus der Schuttenbach-Maschine und den wohl ersten Plätzern zu einem Get together im Showroom in Anzing einfinden. Es ist immer der letzte Freitag im Oktober – diesmal der 27.10. – bei dem die Saisonkennzeichen 04/10 noch unterwegs sein dürfen. Insofern ist für die meisten von uns die Zeit mit den Wochenendausfahrten/-treffen zu Ende – und, es braucht immer wieder einen Anlass, damit man sich auch in dieser Zeit mal trifft.

Eine muntere Runde von Clubmitgliedern traf sich nach und nach, um von unserem Chairman Dr. Klaus Konopizky, Geschäftsführer Wolfgang Deutinger und mir begrüßt zu werden. Man ratschte, fachsimpelte, betrachtete und diskutierte die Exponate in den



Auch schon traditionell: Tischdeko mit RR-/Bentley-Modellen und RREC-Wimpel sowie kleinen Give-aways – diesmal Anti-Erkältungsbonbons.



Immer wieder ein kleines Highlight, wenn sich Neumitglieder auch bei unseren regionalen Events einfinden. Chairman Dr. Klaus Konopizky und meine Frau Jorun Klinger-Illner begrüßen Dr. Walter Riffeser mit seiner Frau Ina.

Showrooms und ... freute sich schon auf das nächste Wiedersehen beim Afternoon Tea im November und den Mittagsimbiss auf der Retro Classic Bavaria am zweiten Dezemberwochenende in Nürnberg.

An dieser Stelle nochmals ein Dankeschön an Matthias Steck. Mit einer Flasche Champagner bedankte er sich bei meiner Frau und mir für die Organisation und lieferte damit glücklicherweise einen standesgemäßen Beitrag, damit der Chairman zum Erheben der Gläser aufrufen konnte: To the Club!



Dank Matthias Steck konnten wir standesgemäß mit einem Schluck Champagner unseren traditionellen Toast aussprechen: To the Club!

7. – 9. Juli 2023

29th BCCM St. Moritz

Text und Fotos: Hans Peter und Christel Ternes

Die Engländer hatten schon immer eine besondere Beziehung zu St. Moritz. Gegen Ende des 19. Jh. hatte Caspar Badrutt, der Inhaber des Palace Hotels, seinen englischen Sommergästen vorgeschlagen, sie sollten doch auch mal im Winter kommen und die Engadiner Sonne genießen, statt im englischen Nebel zu hocken; wenn es ihnen nicht gefiele, müssten sie auch nichts zahlen. Es gefiel ihnen sehr und die Wintersaison in St. Moritz war geboren. Neben den üblichen Wintersportaktivitäten stürzten sich die verrückten Englishmen auch todesmutig bäuchlings und Kopf voran auf schmalen Eisenschlitten die Cresta Eisbahn nach Celerina hinab. Es gehörte sozusagen zum guten Ton abends an der Bar seine Blessuren und durchaus auch Knochenbrüche zu präsentieren. Die Skeleton Bahn ist noch heute – obwohl inzwischen entschärft – berühmt berüchtigt.

Concours Winner
S3 chinese DHC





BCCM23
Prospekt

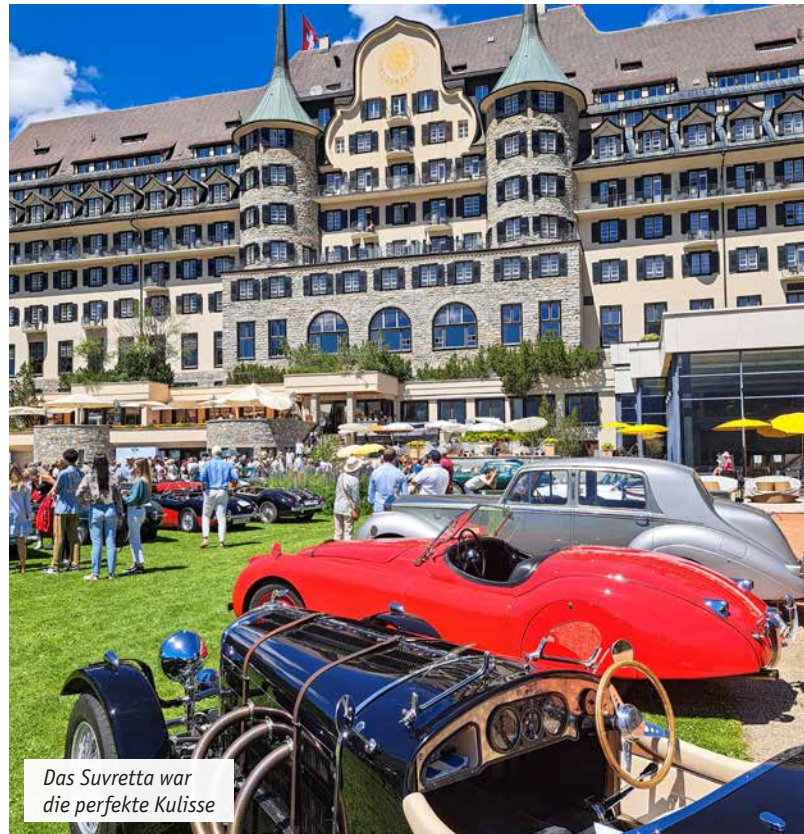
Was also lag näher, als in St. Moritz ein Treffen englischer Oldtimer zu organisieren. Schließlich gehört der RR Phantom 1966 des Palace Hotels, der zuvor 17 Jahre lang in Diensten der Queen stand, seit 1985 zum besonderen Hotelservice um Gäste zu chauffieren, im Winter auch gerne mit Skiträger und Schneeketten.

1994 war es dann so weit: in Zusammenarbeit des Schweizer RREC und den großen traditionsreichen Hotels Suvretta House und Badrutts Palace fand das 1. British Classic Car Meeting (BCCM) statt. Da wir die schöne Gegend seit Jahren nicht nur zum Skifahren schätzten waren wir natürlich dabei. Bis 2005 regelmäßig, dann eine lange Pause wegen anderer Prioritäten, aber dieses Jahr wollten wir es wieder mal wissen. Die Bewerbung zur Teilnahme hatte nur 2 Bedingungen: 1. british, 2. bis Baujahr 1980. Die angekündigte Ausfahrt am Samstag: Maloja runter, Splügen rauf und runter, Julier rauf und runter, sollte auch mit unserem S3 von 1965 kein Problem sein, Pässe in dieser Gegend sind ja nichts Besonderes ...

Am Freitagmittag war in der Fußgängerzone vor großem Publikum Check-in und Ausgabe der Rally Unterlagen. Abends dann Drivers Briefing im Palace Hotel mit anschließendem Apero auf der Terrasse der Chesa Veglia, einem zum Restaurant umgebauten alten Engadiner Haus.

Ein englisches Paar sprach uns an und stellte sich als James und Kate vor.

Wie sich im Laufe des Gesprächs herausstellte waren es His Majesty's Ambassador in Bern, Mr. James Squire und seine Gattin. Sie waren eingeladen und der Botschafter gab als Mitglied der Jury dem Concours d'Elégance die besondere englische Note. Wie uns seine Frau Kate am Sonntag versicherte, hat es ihm viel Spaß gemacht. Das anschließende Abendessen in den schönen Räumen der Chesa Veglia war trotz Enge sehr gemütlich, in bester Stimmung und angenehmer Gesellschaft.



Das Suvretta war
die perfekte Kulisse



Schöne Nasen auf schönem Rasen



Man fühlt sich wohl



Am Samstag dann der Start im 30-Sekundentakt nach Startnummer.

Die 1. Etappe (110 km) führte an den Oberengadiner Seen entlang zum Maloja Pass. Er ist einer der wenigen Pässe mit nur einer Seite, 22 Tornanti hinab und im oberen Teil eher eine Steilwand. Dann durchs Bergell nach Chiavenna zum Splügen Pass. Das Schild mit dem Hinweis 51 Tornanti wurde erst mal nicht ernst genommen – der S3 kannte ja schon die 52 Tornanti des Stilfser Jochs. Man muss auf 29 km 1800 Höhenmeter überwinden. So folgte dann eine Haarnadelkurve der anderen, der Radstand und die lange Motorhaube waren nicht gerade hilfreich. Die zu erwartenden Kühlerprobleme, auch aufgrund der Höhe, zwangen einige zu Pausen, Ausfälle gab es vorher schon: ein Lotus verlor im Bergell bergab ein Rad, sehr unfein, aber Gott sei Dank ohne schlimmere Folgen. Die enge Straße mussten wir uns mit sportlichen Radlern (chapeau) und zu schnellen Bikern teilen, nicht immer einfach. Die Arme wurden immer länger vom Kurbeln, aber die Temperatur blieb perfekt und irgendwann war es dann soweit: die 51. Tornante! Oben angekommen erst mal Pause für Auto und Crew.



Nicht ohne mein Werkzeug

Runter ging es vergleichsweise entspannt zum Picknick Lunch in Andeer. Die schöne Kühltasche war üppig und edel gefüllt. Es fehlte nur nach den vielen Kurven etwas der rechte Appetit.

Natürlich wurden mit anderen Teilnehmern Erfahrungen ausgetauscht, Probleme diskutiert und auch am einen oder anderen Auto Hand angelegt. Ein Werkzeugkasten war immer zur Hand.



Manche mögen's (nicht) heiss



Was hat er denn?



Entspannt
am Julier



Apero Chesa Veglia

Die 2. Etappe (100 km) führte dann über die male-
rische Via Mala, Thusis und Tiefencastel zum Julier
Pass, nach dem Splügen eine eher leichte Übung.
Vor der Rückkehr nach Silvaplana gab es für die in
der Kategorie 'Sport Classic' gemeldeten Fahrzeu-
ge noch einige extra Püfungen nach Zeit. Wir waren
als 'Mountain Classic' unterwegs und fanden es
sportlich genug.



Geschafft

Zeit zum Chic machen.

Beim 'Royal Rally Gala Dinner' galt für die Herren
Dress-Code White Tie and Tails oder Black Tie, für
die Damen Cocktail Dress und Hut!!

Beim Champagnerempfang im Salon des Suvretta,
nach Begrüßung durch Hotelchef und BCCM-Chair-
man Peter Egli und durch den Britischen Botschaf-





Festlich gedeckt

ter, wurde ein weiterer Ehrengast vorgestellt: der Schweizer Sternekoch Anton Mosimann, OBE. Er war nicht nur lange Jahre Chef im Dorchester London und hatte danach ein eigenes Sternerestaurant, sondern war auch der Lieblingskoch der Queen und war u.a. für das Hochzeitsessen von Prinz William und Kate und auch von Harry und Meghan verantwortlich. Für uns legte er persönlich Hand an die Vorspeise, 'Marinated Scottish Salmon with Cornish Crabmeat', eine Lieblingsvorspeise von King Charles III, mit frischen Kräutern und Ingwernote. Wirklich köstlich.

Im Grand Restaurant waren diesmal ganz im royalen Stil zwei lange Bankette für je über 120 Gäste gedeckt. Ein imposanter Anblick, der den Glanz vergangener Epochen widerspiegelte mit Damast, Kristall, Silber, Blumen und Kerzen. Dank Tischkarten und perfekter Organisation hatte jeder seinen Platz schnell gefunden.

Ein ganz großes Kompliment an Küche und Service – ein 4-Gänge Dinner auf Sterne-Niveau für über 200 Gäste – das ist eine Leistung, für die man wohl ins Suvretta muss. Well Done!

Der Abend klang noch lange an der Bar aus, begleitet vom dezenten Spiel des Pianisten ...



Wirklich ein Gala Dinner



Lunch am Sonntag

Am Sonntag war Zeit für ein gemütliches Frühstück auf der Terrasse. Der Concours d'Elégance fand nämlich diesmal im Garten des Hotels statt vor der imposanten Kulisse des Corvatsch (3451 m) bei Engadiner Kaiserwetter. So konnte man in Ruhe bei einem Gläschen Bollinger vom Büffet den Aufmarsch der Bewerber für den Concours anschauen.

Und es war wirklich eine bemerkenswerte 'Englische Mischung' edelster Autos ...

Es gaben sich die Ehre: 12 Aston, 4 Austin, 14 Bentley, 42 Jag/Daimler, 16 Rolls, und andere von Alvis über Lotus, MG bis Triumph.

Bei 112 Teilnehmern – die Mehrzahl aus der Schweiz – waren immerhin 11 deutsche Autos dabei.

Best Car in Show (natürlich) ein Bentley S3 DHC Chinese Eye. Wunderschön. Das offizielle Ende dann nach Preisverleihung und einem 'Light Lunch' im Grand Restaurant.

Wir blieben noch einen Tag nach dem ganzen Trubel; man kann im Suvretta so wunderbar chillen ... Und wir waren nicht die Einzigen.

So gab es am Montag nach dem Frühstück ein herzliches 'A Revair' wie man im Engadin sagt und eine gemütliche Heimfahrt das Engadin hinab Richtung Bayern.

Wer edle Autos in schöner Gegend und eine Top-Hotellerie schätzt und sich nicht vor Pässen fürchtet – auf nach St. Moritz zum 30. BCCM im Juli 2024!



His Majesty's Ambassador and Wife

Es ist die Wende der Wende im Energie-Puzzle der Autoindustrie

Bentley Beyond 2000

Drei Räder, ein Threewheeler aus Crewe. Nachdem Beyond 100 als grosses Projekt für eine neue Ära ausgerufen wurde. Ein Team aus Spezialisten den Weg zur kompletten Elektrifizierung der gesamten Bentley-Flotte geebnet hatte und 2030 nur noch ein kraftvolles Summen aus den Motorräumen zu hören sein soll, meldet sich der Nachwuchs des britischen Luxus-Spezialisten zu Wort und verkündet eine mutige, sehr nachhaltige Idee.

Text: Ralf Bernert

Fotos: Bentley

Muskelkraft und die Eleganz eines echten Bentley. Gestaltet nach dem Vorbild des Mulliner GT und in höchster Qualität gefertigt.

Selbst die Räder erinnern in ihrem Design an den grossen Namen derer von Mulliner. Handarbeit in bester Qualität bei jedem Nadelstich der der Kreuzstichnähte und ein Sitz, der nicht nur exzellent verarbeitet wurde. Er bietet auch auf der Langstrecke hervorragende Sitzeigenschaften.

Das 6-in-1 Dreirad wächst mit dem Insassen, am Anfang mit Kontrolle von Assen, später dann, wenn der Pilot eigenständig seine Touren unternimmt, werden Lenk- und Antriebskontrolle vollständig an den Driver abgegeben. Autonom und natürlich vollständig frei von jeder Form externer Energiezufuhr.

Der wegweisende Threewheeler wird zum Preis von rund 650,00 Euro angeboten.

Im shop.bentleymotors.com werden Orders schnell und unkompliziert bearbeitet.



Wie immer im Rappenhof ...



Sommertreffen der Sektion Süd-West

Olaf Engels, Wolfgang Lachermund, Margot Schneider, Stefan Reißig, Klaus Konopizky, Sybille und Herbert Hegebarth, Michael Ebinger, Angelica Hernández, Oliver, Martina und Angelina O'Keefe



Text und Fotos: Oliver O' Keefe

Am Sonntagmittag den 16.07.23 trafen sich Mitglieder der Sektion Süd-West in „unserem“ Stammrestaurant Rappenhof am Weinsberger Dreieck um einen geselligen Nachmittag bei gutem Essen und netten Gesprächen zu verbringen.



Aktuelles Fahrzeug von Olaf Engels – Bentley Arnage



*Owner and past Owner –
Herbert Hegebarth mit
seinem 20/25 zusammen
mit Vorbesitzer Olaf Engels*



Ein herrlicher Motorraum



*Bentley Arnage T
von Klaus Konopizky*

Bei schönstem Wetter hatte auch Herbert Hegebarth seinen schönen Rolls-Royce 20/25 aus der Garage geholt, und drückte damit den Altersdurchschnitt der Teilnehmerfahrzeuge deutlich nach unten.

Den weitesten Anfahrtsweg hatte zweifelsohne unser Chairman Dr. Klaus Konopizky, der mit seinem Bentley Arnage T extra aus München angereist war.

Vielen Dank an alle die da waren für die wirklich netten und sehr unterhaltsamen Gespräche!

***Bis zum nächsten Mal.
Oliver O`Keefe***



*Rolls-Royce Silver Shadow
II von Oliver O`Keefe*

7. – 9. September 2023

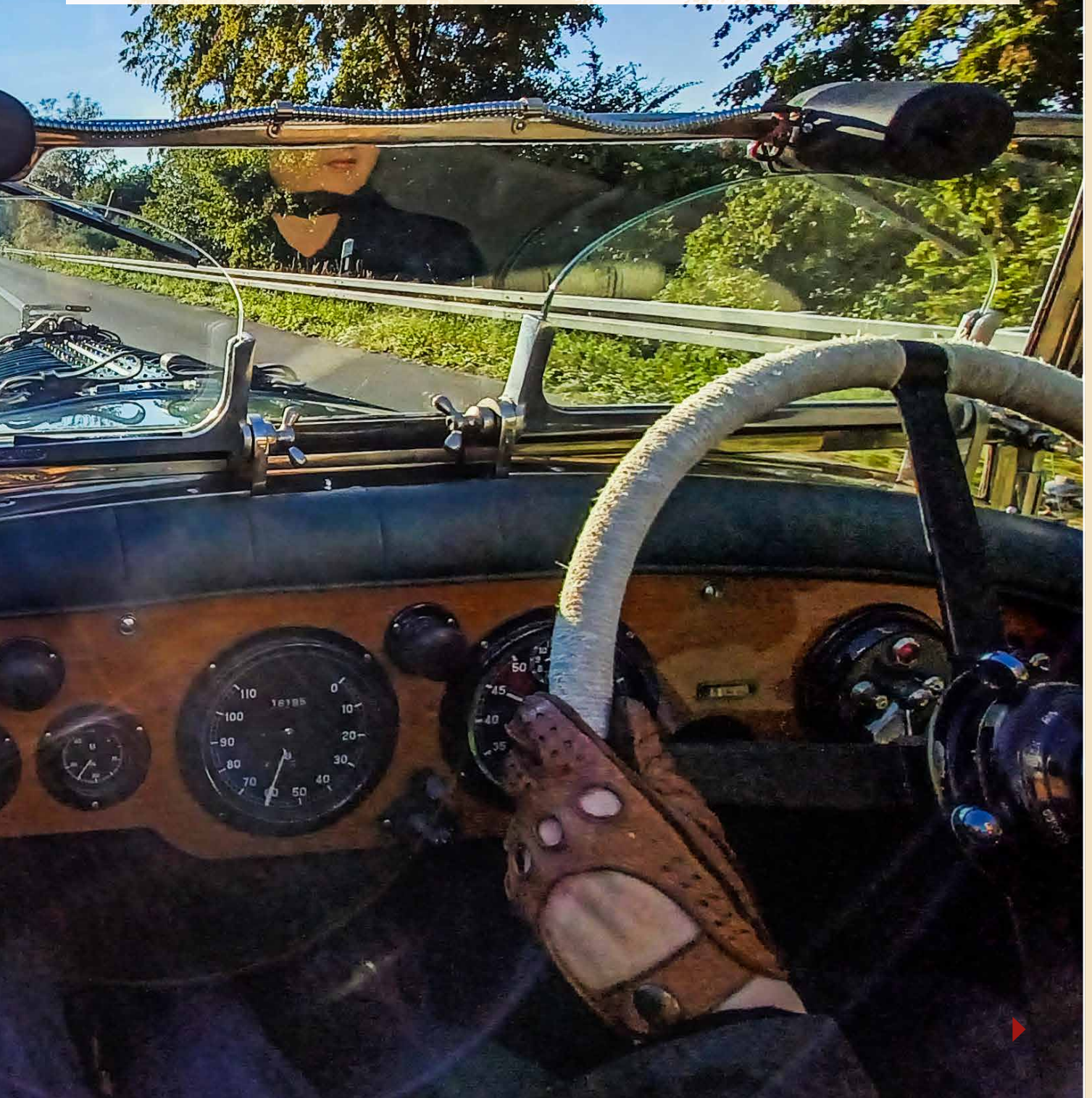
Genuß Trophy Vol. VII - Dresden -

Text: Dr. Dr. Axel Zogbaum

Fotos: Dr. H.-W. Dildei

Mit gut 60 miles immer
der Sonne entgegen ...

Anfang September war es wieder so weit, es hieß Trolly und Kleidersack packen für die „Genuß-Trophy Vol. VII“. Unser Clubfreund Dr. H.-W. Dildei hatte nach Dresden eingeladen und flugs war die Teilnehmerliste ausgebucht und alle freuten sich auf erlebnisreiche Tage in Dresden. Ich pflege mir immer vorab das entsprechende, enorm informative **Dumont Heft** der jeweiligen Region zu bestellen, so auch schon im Mai für die Rhein-Valley Tour – Bad Kreuznach – und nun eben das Dumont Heft „Dresden“. Diese Reisehefte sind sehr empfehlenswert, gerade wenn man sich vorab einen schönen Überblick über eine spezielle Region einschließlich der regionalen Kulinarik verschaffen möchte.



Doch dies hätte ich mir hier natürlich bei unserem Dr. Dildei sparen können, es gab für alle Teilnehmer, vorab zugeschickt, sein „Roadbook“ ... Roadbook??? Nein, dieses Roadbook war vielmehr eine aktualisierte Ausgabe des „Baedeker-Dresden“ – na, wer erinnert sich? Das war seit den 50er Jahren bis speziell in die 2000er Jahre **der** klassische dicke rote Reiseführer für Deutschland und viele europäische Länder und mit bis dato unerreichter Referenzqualität!

Von den über 120 Seiten dieses Roadbooks waren gerade 44 Seiten dem Zeitplan, den zu erwartenden grandiosen Menüs und der Streckenbeschreibung gewidmet.

Danach ging es 66 Seiten voll ans Eingemachte: „Dresden für Interessierte“ – ja, man könnte es gut für eine „Kurz- Bildungsreise“ nehmen:

Übersichtlich dargestellt von der frühen Geschichte Dresdens bis zur Neuzeit, der Geographie und Geologie, der Bevölkerung und auch das örtliche Klima bis hin zur neuzeitlichen Entwicklung. Dazu natürlich die wechselseitige Geschichte Dresdens vor den Kriegen und danach sowie seiner nahen Umgebung. Viele Hinweise auf die vielen Kunstschätze und alles weitere Wesentliche zu Dresden wurde wahrlich auf Promotionsniveau in beeindruckend knapper, klarer Form und gut bebildert dargestellt. Ein Kurz-Nachschlagewerk „Dresden“ vom Feinsten!

Donnerschlag, jetzt war uns ganz klar, unser Clubfreund HWD, wie er oft abgekürzt genannt wird, wollte mit uns „alles Dresden in 3 Tagen“ machen!

Donnerstag:

Morgens, kurz vor 8.00 Uhr, noch saukalt – meine Tochter Antje startet ihren offenen grünen 6-Zylinder 4 1/4 l Le Mans – Open Tourer Bentley ... Helm auf, Barbourjacke hoch geschlossen und los ging es, immer nach Osten, immer der aufgehenden Sonne entgegen.

Noch gut 550 km nach Dresden. Mit so 95 bis 105 km/h schwammen wir gut im Verkehr mit.

Ab 10.00 Uhr wurde es auch langsam wärmer und unterwegs bekamen wir jede Menge Hupen und viele „Daumen hoch“ von denen, die uns extra langsam überholten.



Ich saß zwar links, hatte aber kein Lenkrad vor mir. Also blieb mir der Job als Navigator ... Dank unserer TOM-TOM „lifetime navigation“ wurde ich immer frühzeitig über Staus oder Baustellen informiert. So konnte ich uns gut um die Klippen aller Staus auf der Strecke herum navigieren. Anmerkung: interessanter Vergleich zwischen den Staumeldungen von TOM-TOM, Google maps, der „Blitzer.de plus“ App und der atudo-Verkehrslage App.

Ja, ich hatte aufgerüstet ... denn ich stehe nur sehr ungern stundenlang im Stau. Zu meinem Erstaunen korrigierten beide, Google maps und Blitzer.de extrem spät(!) mit Stau-umfahrungsempfehlungen und „atudo“ war auch nicht so ganz in „lifetime“.

Wunder, am schnellsten reagiert unser TOM-TOM Go auf Staus und Unfälle mit Empfehlungen zum Umfahren. So ersparten wir uns über 2,5 Std. Stau und fuhren hinter Leipzig über eine neue und sehr sehenswerte Autobahnstrecke über Chemnitz nach Dresden. Trotz einer nur kurzen Pause zog es sich und nach 7 Stunden fuhren wir in dieses schöne Dresdner Barockviertel ein.

Vor uns lag das imposante Bülow Palais. Vor 30 Jahren bereits eröffnet, ein wunderschöner Neubau im barocken Stil entsprechend der denkmalrechtlich-rechtlichen Auflagen. Direkt daneben und ebenso traumhaft restauriert steht auch als Hotel die „Bülow Residenz“. Beide Hotels blieben seit ihrer Restaurations im Privatbesitz. Der Komplex der Bülow Residenz ist eines der ältesten barocken Herrenhäuser Sachsens, ein echter Hingucker in diesem so wunderbar harmonisch gestalteten Viertel Dresdens. Es wird zwar im Stadtplan als „Innere Neustadt“ benannt, aber hier ist die wahre Altstadt Dresdens zu Hause. Und das nicht nur, weil sich hier die originale Barockarchitektur aus dem 18. Jahrhundert erhalten hat. Nein, dazu verhilft auch besonders das warme Flair der so schön restaurierten Fassaden in den mit schattigen Bäumen bepflanzten Straßen und den dahinter liegenden verführerischen Boutiquen sowie eine sich dekorativ eingeschmiegte Außengastronomie, einladend wie die Cafes in Florenz oder gar oben in Paris am Mont Matre.



Gut angekommen am Bülow Palais

Ein sehr umsichtiger Hotelservice hilft sofort beim Ausladen des Gepäcks und während man eincheckt, ist letzteres schon auf dem Zimmer. Insgesamt erlebten wir rundum ein sehr freundliches und bemerkenswert aufmerksames und bestens geschultes Hotelpersonal. So geht Hotelservice! Man kann dem sympathischen Hotelchef Ralf J. Kutzner nur gratulieren! Die Wagen parken in einer geräumigen Tiefgarage unter dem Hotel – fertig! Das ist Hotelkultur und Service vom Feinsten – im Bülow Palais Dresden!

Zahnärzte arbeiten bekanntlich im Minutentakt und so war klar, dass, kaum eingcheckt, uns unser Gastgeber sofort zu einem schönen zweistündigen informativen Rundgang durch das barocke Viertel einlud. Extra engagiert führte uns Frau Renger zu den besonderen Schönheiten des Viertels, vom Canaletto-Blick auf die Augustus Brücke bis hin zum „Goldenen Reiter“ mit August dem Starken.

Zurück im Bülow Palais hieß es flugs „frisch machen“ und mit dem Shuttle ab in die Stadt zu einem ex-

klusiven Whisky Tasting mit einer Brotdegustation vom „Boulangier“ Elias. Aus einer kleinen Brot-Manufaktur, zubereitet aus alten Getreidesorten und nach alten Reinheitsrezepten. Kurz, bei diesen Brotsorten braucht man nur noch eine gute Butter und dann vermisst man keinen Aufstrich mehr! Natürlich gab es die üblichen leckeren Zutaten wie Lachs, ital. Serrano- und Schwarzwälder Schinken und besten Käse direkt aus der Schweiz. Wahrlich ein Genuss, was alles den Gaumen immer wieder so nachhaltig erfreuen kann!



Der Ober kommt sofort ...



Die Silhouette von Dresden – der Canaletto-Blick



Es ist sehr gefühlvolle und präzise Handarbeit gefragt – beachte – die Töpferscheibe wird von den Füßen gedreht



Hier wird alles akribisch und sehr fein von Hand bemalt

Grazilste, handgemalte gebrannte Keramikmalerei – wahrlich vom Feinsten



Solche fast unbezahlbaren Kostbarkeiten entstehen hier und alles handmade!



Alles ganz filigrane Handarbeit – einfach bewundernswert ...



Freitag:

Traumhaftes Sommerwetter, blauer Himmel und satte 29° C! Auf dem Programm stand der Besuch der weltberühmten Porzellanmanufaktur Meissen, sie ist die älteste Europas! Antje startete den Bentley, voller Sound und los ging es. Das akribisch ausgearbeitete Roadbook wies uns ca. 26 km den Weg durch die Elbauen nach Meißen. Ja, sollte es, doch es kam ganz anders. Völlig unvorhersehbare Straßenbauarbeiten und Sperrungen ließen die ganze aufwendige Routenplanung unseres so umsichtigen Gastgebers in sich zusammensinken – manno!

Nun war nicht die Stauwarnung gefragt, sondern eher die Detailkarte eines guten Navis. So genossen wir die schöne Umgebung von Dresden und erfreuten uns über bemerkenswert gut erhaltene historische Straßen, die teils noch original im Zustand der Erstzulassung unseres Vorkriegs-Bentleys waren. Ja, auch das war schon etwas besonderes.

... und – na klar, alle kamen „in time“ auf dem ausgewiesenen Parkplatz in Meißen an.

Fazit: Wir sollten es in Zukunft mit dem Roadbook so einfach halten wie unsere englischen Freunde. Jeder hat doch eine Karte oder ein Navi. Es werden nur die Zwischenziele und die jeweiligen Endziele angegeben sowie eine empfohlene Abfahrts- und Ankunftszeit – fertig. Jeder gibt diese in sein Navi ein und los geht's. Klappt in GB immer hervorragend.

In der Manufaktur gab es in kleineren Gruppen sehr professionell gestaltete Demonstrationen zur Porzellanmanufaktur. Der immer noch sehr große Anteil der formgebenden Handarbeit und die enorme Präzision der künstlerischen manuellen malerischen Gestaltung der unterschiedlichsten Muster wurde beeindruckend vor Augen geführt. Dort arbeiten wahrlich Porzellan-Künstler! Eine Weltklasseleistung und meine große Hochachtung vor der Leistung all dieser Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen dort in der Manufaktur!

Nach der Porzellanmanufaktur begann ein geführter Spaziergang durch die wunderschöne Altstadt Meißen mit ihren malerischen Gassen bis hinauf zum berühmten Meißner Dom. Seine Gründung geht auf das Jahr 968 zurück und gilt als die christliche Keimzelle Sachsens. Eine wunderbare Rundumsicht über das malerische Meißen war dann der Lohn für unseren Fußmarsch.

Genuß-Menü auf der Terrasse des berühmten Domkeller Restaurants mit wunderbarem Blick über das sonnengeflutete Meißen und weiter ging es nach Moritzburg ... sollte es ... doch infolge unseres Verträdelns, bei diesen so sehenswerten Porzellan-Objekten und dem ausgedehnten Spaziergang nach oben zum berühmten Meißner Dom, blieb uns für Schloss Moritzburg leider nur noch Zeit für eine Kurzführung. Auch waren wir alle irgendwie schon ein wenig von den vielen schönen Eindrücken geschafft.

Zurück im Bülow Palais fühlten wir uns doch erheblich dehydriert, was einen Ansturm auf die Bar auslöste. Draußen sitzen vor dem historischen Bülow Palais und bei kühlem Bier oder kühlem Wein und im lauen Sonnenuntergang dieses schöne Altstadtflair mit seinem Treiben genießen, ja, das hatte schon was! Da konnte man wunderbar die Tageserlebnisse Revue passieren lassen ... bis, ja bis es wieder hieß: „Der Shuttle kommt gleich ...“

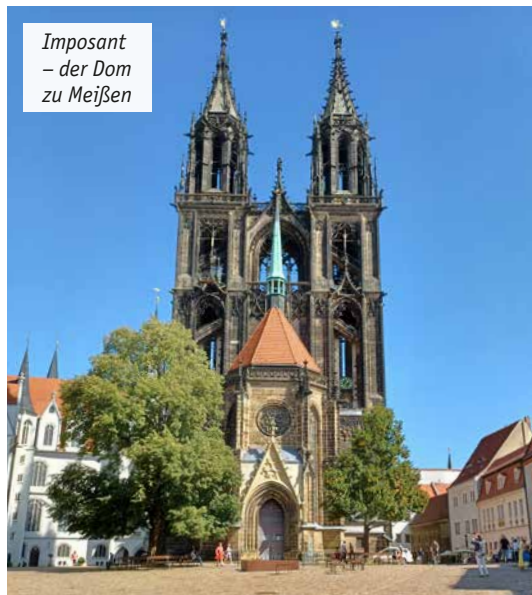
Er fuhr uns zum exklusiven Fine Dining Restaurant „Elements“. Eingerichtet in einer schönen alten und ansprechend dekorierten Fabrikhalle erwartete uns wieder ein echtes Gourmet 3-Gang Menü zu erlesenen Weinen ... Kurzform: ... hmm ... grandios!



Der historische Marktplatz in Meißen



Oben vom Domberghoch – über den Dächern von Meißen



Imposant – der Dom zu Meißen



Eloquent erläuterte uns unsere Guide, Frau Becht, die Besonderheiten der Alten Neustadt



Prunkvolle Säle im Schloss Moritzburg

Absolut üblich
– rechtzeitiges
Anstehen zur
Dampferfahrt
auf der Elbe



Samstag:

Früher Start zu einer Raddampfertour elbaufwärts zum Schloss Pillnitz, natürlich bei strahlend blauem Himmel. Wir glitten vorbei an der Silhouette der Altstadt mit ihren berühmten Bauten, schönen Elbauen und Weinbergen sowie sehenswerten Elbschlössern wie Schloss Eckberg und anderen imposanten Bauten.

Organisation wieder perfekt, am Schloss Pillnitz erwartete uns bereits unsere Guide. Bei der anschließenden Parkführung und den Erklärungen zur Historie dieses wunderbar restaurierten Schlosses selbst konnten alle gut nachvollziehen, warum der sächsische König vom Beginn des 19. Jahrhunderts bis zum Ende der Monarchie 1918 am liebsten die Sommer auf Schloss Pillnitz verbrachten.

Der Passagierdampfer „DRESDEN“



Grandios – welch
wechselvolle
Geschichte hat
unser Raddampfer
vorzuweisen

Charakteristika	Technische Daten	Ausstattung	Wirtschaftliche Daten
<ul style="list-style-type: none"> 18. Juni 1886 19. Juni 1886 18. Juni 1886 19. Juni 1886 18. Juni 1886 19. Juni 1886 18. Juni 1886 19. Juni 1886 18. Juni 1886 19. Juni 1886 	<ul style="list-style-type: none"> 1886 1886 1886 1886 1886 1886 1886 1886 1886 1886 	<ul style="list-style-type: none"> 1886 1886 1886 1886 1886 1886 1886 1886 1886 1886 	<ul style="list-style-type: none"> 1886 1886 1886 1886 1886 1886 1886 1886 1886 1886



Familien Steck und Hess genießen die Dampferfahrt vorbei an der Altstadt Dresdens



Vor dem Schloss Pillnitz
– alle lauschen gespannt
unserer Guide

Alle zusammen vor dem Schloss Pillnitz





Und weiter ging es ins Dresdener Schloss



Ja, Dr. Dildeis Bildungsreisen sind etwas anstrengend ...



Mein besonderes Interesse galt natürlich den alten medizinischen Instrumenten

Die Rückfahrt war als geführte Bus-Stadtrundfahrt durch das alte und neue Dresden geplant. Durch Loschwitz, Blasewitz, Strießen vorbei an der „Gläsernen Manufaktur“ von VW bis in die Altstadt. Dort erwarteten uns schon unsere bezaubernden Lady Guides, Frau Renger und Frau Becht, letztere hat das Leben aus Lübeck nach Dresden gelotst. Es startete eine wahnsinnig interessante und mit interessanten Details gespickte, umfangreiche Stadtführung, die letztlich im Dresdner Residenzschloss und dem berühmten Grünen Gewölbe endete ... uff ... fertig! Ja, wir befanden uns schon voll auf einer Bildungsreise!

Diese Menge an Erlebtem und diese Flut von grandiosen Eindrücken und alles bei diesem traumhaften Sommerwetter, ganz ehrlich, das hatte was und – das war auch was! Für uns alle war es ein immenses Erlebnis: „Alles Dresden – im erlebten Zeitraffer!“

Kaum zurück im Bülow Palais – Kurzversion: Dehydration – Bar – Radeberger, Wasser und munden-toller Weißwein von den Elbhängen.



Die Genußstrophy für Ihre Anreise mit ihrem LeMans Open Tourer Bentley geht an Antje Zogbaum

Für den Abend war das Bülow Gourmet Restaurant für uns reserviert. In diesem stilvoll gestalteten Design vom Stardesigner Carlo Rampazzi wurden wir mit 5 köstlichen Gängen so richtig verwöhnt, ja, es war trefflich fein gewählt! Es war ein echtes Highlight! Der Name „Gourmet Restaurant“ besteht hier absolut zu Recht, denn hier kocht auch der Sternekoch Benjamin Biedlingmaier.

Sonntag:

Ende dieser „Genuß-Bildungsreise“. Unser Gastgeber hatte für den Sonntagvormittag ein richtig schönes Abschlussprogramm vorbereitet, klarer Fall: Führung Semperoper und danach Frauenkirche. Beides Weltkulturerbe – zu beiden muss nichts gesagt werden, beide auch wunderbar beschrieben im Dumont Heft „Dresden“. Einige Clubfreunde, so auch wir, hatten einen doch weiteren Heimweg und so mussten auch wir leider verzichten.

Aber, es war nicht unser letzter Besuch in dieser wunderbaren, faszinierenden Stadt an der Elbe und in diesem wunderbaren Bülow Palais – danke hier auch an all die so freundlichen und aufmerksamen Mitarbeiter dort. An Sonntagen ist die Autobahn nicht nur frei von LKW sondern auch relativ „stauarm“, sodass wir die 550 km hinter dem sonor summenden 6-Zylinder-Motor dank nachgerüstetem Tim Payne Overdrive in unserem Bentley von 1937 in gut sechseinhalb Stunden runterspulten. Dennoch, selbst in einem so schönen zuverlässigen Vorkriegswagen waren wir beide zu Hause auch etwas geschafft.

Fazit: Es war ein sommerliches traumhaftes „Genuß-Wochenende“ im wahrsten Sinne des Wortes! Jede Menge Kultur und voller Genuss auf allen Tellern und in allen Gläsern.

Aber, lieber Hans-Werner, das war doch noch nicht alles, nein, es schreit laut nach:

„Dresden zum Zweiten!“

Auf den Spuren von Luther, Reformation,
Lucas Cranach und Johann Sebastian Bach

- Herbsttreffen 2023 des RREC in Wittenberg und Köthen -

Text: Thomas Walter

Fotos: Maximilian Nehring & Team



Am Donnerstag, 28. September 2023, ging es los: Nach dem zuletzt vom Verfasser im Herbst 2020 organisierten Herbsttreffen zu Leipzig entstand die Idee noch einmal einzuladen und zwar diesmal mit dem Augenmerk auf das Weltkulturerbe Luthergedenkstätten in Wittenberg, dem schönen Wörlitzer Park und einiges mehr. Angemeldet hatten sich 30 Autos mit 52 Besatzungsmitgliedern und die Mehrzahl kam auch schon am Donnerstagabend.

Da die Tiefgarage im Hotel Martas Wittenberg (ehemals Luther Hotel) nicht reservierbar war, wurde eigens der 7 Gehminuten entfernte Arsenalplatz mit Sondernutzungserlaubnis der Stadt Wittenberg für uns exklusiv als Parkplatz akquiriert. Trotz Wachschatz rund um die Uhr, aber mit der Besorgnis um ihre 4-rädrigen Schützlinge entschlossen sich dennoch wenige Teilnehmer lieber in der Tiefgarage des Hotels ihre Schätzchen zu verwahren. Am Ende kam aber doch kein Prachtstück zu Schaden! Das Jüngste (Bentley Bentayga) war gerade mal 4 Jahre alt und der Älteste (RR Phantom Sedan de Ville) 82 Jahre. Unterstützung bei dem Pendeln zwischen Hotel, Parkplatz und Wittenberger Sehenswürdigkeiten gab es für die wenigen nicht als Rennläufer begabten Enthusiasten durch den einzigen vor Ort buchbaren Rikscha-Fahrer mit klimagerechter Pedalkraft. Das verschaffte uns zugleich u.a. die Legitimation +/- 20 Liter Sprit auf 100 km für unsere Fahrten in CO2 und andere schöne Dinge zu verwandeln. Aber die Bewahrung unserer betagten fahrbaren Untersätze ist ja auch ein Beitrag zur Nachhaltigkeit einmal eingesetzter Ressourcen.

So erfreuten sich mit gutem Gewissen die frisch ange-
reisten Freunde am Donnerstagabend nach teilweise
langer Anfahrt am Abend im Brauhaus am Marktplatz
von Wittenberg bei Speis und Trank mitten in kultu-

rell wertvoller Umgebung, um dann ihrem verdienten
Schlaf nachzugehen. Denn am Freitagmorgen ging
es pünktlich um 10.00 Uhr mit dem Besuch des 360
Grad Panoramas des Künstlers Y. Asisi weiter, wo wir
mit sachkundiger Führung sehr detailliert ins Leben
der Stadt Wittenberg im Jahre 1517 eintauchten.
Hervorragend hatte es Asisi geschafft, bildlich die
Gesellschaft der damaligen Zeit mit ihren dramati-
schen Umbrüchen darzustellen, wobei natürlich die
damaligen Protagonisten, wie Luther, Kurfürst Fried-
rich der Weise oder der Maler Lucas Cranach der Älte-
re besonders im Focus standen. Sei es Freudenhaus,
Wirtshaus, Markttag, Kirchenprozession, Judenver-
treibung, Hexenverbrennung oder die Wohnstube
von Luther und seiner Frau Käthe, alles wurde sehr
detailliert mit allen Facetten wiedergegeben, wozu
Bürger von Wittenberg und Umgebung dem Künstler
Asisi Modell standen.

Sodann gingen wir, unterstützt von zwei Wittenber-
ger Stadtführern, in zwei Gruppen weiter fußläufig
zum Lutherhaus und nahmen Einblick in das Leben
des Reformators und seiner Familie. Zahlreiche
Gemälde von Lucas Cranach und seiner Werkstatt
gab es dort zu bewundern, u.a. die Darstellung der
10 Gebote. Cranach war freundschaftlich mit Luther
verbunden und unterstützte dessen Reformbestre-
bungen auch als Drucker seiner Schriften, was nur



Veranstalter Dr. Thomas Walter begrüßt die Gäste bevor es pünktlich zum Stadtpaziergang los geht.



Stadtpaziergang – vorne Agelika und Prof. Dr. Wolfgang Huckenbeck, dahinter Dr. Thomas Walter und Tseggi Puntsag-Fischer.

Ausdruck seiner vielfältigen Aktivitäten war. So war er auch Apotheker, Bürgermeister und Unternehmer. Seine Malerwerkstatt mit sehr begabten Gehilfen produzierte bereits 100 Jahre vor dem goldenen Zeitalter der Niederlande mit Rubens und Brueghel viele Gemälde für gut betuchte bürgerliche und adelige Auftraggeber, wovon heute noch über 1000 existieren und teilweise mit einigen Millionen Euro weltweit gehandelt werden.

Der Stadtpaziergang ging vorbei an dem Melancthonhaus und wir hörten noch einiges zu Philipp Melancthon, der auch eng mit Martin Luther zusammen arbeitete und nach dessen Tod auch als Vermittler in der theologischen Auseinandersetzung auftrat und damit einen wichtigen Beitrag für den Augsburger Religionsfrieden von 1555 leistete.

Bei schönem wolkig-sonnigem Wetter konnten wir das Mittagessen wieder im Brauhaus auf dem Frei-

sitz genießen, da dies auch auf dem Weg unseres kulturell inspirierten Stadtpazierganges lag. Frisch gestärkt besuchten wir das Cranachhaus gleich nebenan und die Stadtkirche St. Marien zu Wittemberg, welche als Bürgerkirche in deutscher Sprache die Predigtkirche der Reformatoren Martin Luther und Johannes Bugenhagen fungierte, somit die Mutterkirche der Reformation darstellt. Besonderer Augenmerk findet der „Reformationsaltar“ oder auch nur als „Cranach-Altar“ bezeichnete Altar, welcher von Lucas Cranach dem Älteren und seinem Sohn, Lucas dem Jüngeren, gemeinsam bis 1547 bemalt wurde. Auch die in der politischen Diskussion kontrovers



Martin Luther made by Cranach.



Mittagessen im Brauhaus bei bestem Wetter.



Besichtigung des Cranach-Altars.



An der Stadtkirche St. Marien – Plastik der in der Politik kontrovers diskutierten Darstellung der „Judensau“.

diskutierte Plastik in der Fassade der Kirche mit der Darstellung der „Judensau“ fand seine Beachtung. Deren Beseitigung wäre aus Denkmalschutzsicht ein fragwürdiges Unterfangen und würde aber auch an den historischen Gegebenheiten der jahrtausendealten Judenverfolgung nichts ändern.



Claudia und Jörg Thuss.

Den Schlusspunkt unserer freitäglichen Besichtigungstour setzte die Schlosskirche zu Wittenberg mit den Lettern „Eine feste Burg ist unser Gott“. Dort soll Luther 1517 seine 95 Thesen angebracht und somit den gewaltigen theologischen Umbruch der frühen Renaissance ausgelöst haben. Der Kurfürst Friedrich der Weise, Luther und Melanchthon finden dort ihre letzte Ruhestätte in prächtigen Grabmälern.

Zurück im Hotel konnten wir am frühen Abend unsere 2-stündige Mitgliederversammlung mit Neuwahl unseres Vorstandes im Hotel abhalten. Intensiv diskutiert wurde die finanzielle Gestaltung unseres Clubs und das anstehende 50-jährige Jubiläum der Vereinsgründung. Da uns der OBM von Wittenberg, Torsten Zugehör, sein Kommen zugesagt hatte, ging es um 19.30 Uhr mit dem Champagnerempfang weiter. 16 Flaschen Veuve Cliquot waren schnell verputzt und wir lauschten den interessanten Ausführungen des Stadtoberhauptes, der zugleich auch Inspiration für die Inanspruchnahme seiner Funktion als Standesbeamter zur Zeit der Feierlichkeiten anlässlich des 500-jährigen Hochzeitsjubiläum der Eheleute Luther schaffte, was immerhin zwei Enthusiasten jetzt zum Überlegen brachte, dies zu nutzen. Kulinarisch ging es weiter am Buffet „Cranach“ und der Gesprächsstoff ging nicht aus.



Beste Stimmung bei bestem Wetter – Ehepaar Ternes, Christian Meyer und Alexander Wünsche – v.l.n.r.



v.l.n.r. – Alexander Wünsche, Dr. Uwe Petersen, Chairman Dr. Klaus Konopizky und Rudolf Bergsch lauschen dem Staffführer.



Parkaufstellung auf dem Arsenalplatz in Wittenberg.



Vertieft ... Walli Groenewold und Michael Ebinger.

Frisch ausgeruht stand am Samstag der traditionelle Ausritt an. Es ging 50 km weit zur Villa am Bernsteinsee in Bitterfeld-Wolfen, wo aus dem einstmalig zerplühten Braunkohletagebauegebiet eine prächtige Seenlandschaft entstanden ist, was der ehemaligen Fabrikantenvilla ein besonders schönes Ambiente verleiht. Als stilvolles stuckverziertes Gebäude des Historismus dient es heute als Restaurant und Hotel und wir verbrachten über zwei Stunden beim Mittagessen unter freiem Himmel, wozu extra draußen noch eingedeckt wurde, während es innen galt, das gut vorbereitete Buffet zu plündern. Der Chef kocht dort selbst und steht ständig in der Küche, wo eine Abordnung von uns ihn dort auch besuchen durfte, um ihm für das gute Essen zu danken.



Ausfahrt zur Bernsteinvilla.



v.l.n.r. – Alexander Ochmann, Familie Grifka und Prof. Martin Illner.



v.l.n.r. – Jens Meggeneder, Heinz Dreps und Angelika Schröder-Datow.



Kolonnenfahrt



Einblicke in den Phantom II Sedan de Ville von Dr. Dr. Axel Zogbaum.



Heinz Dreps mit seiner schönen RR Corniche.



Gruppenausflug zu Wasser.



Wörlitzer Park



Gestärkt von diesem Genuss ging es pünktlich um 14.00 Uhr weiter zu dem 38 km entfernten Weltkulturerbe Wörlitzer Park. Im Stil eines englischen Landschaftsgarten wurde diese Parklandschaft von Fürst Leopold II von Anhalt-Dessau in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts angelegt. Natur und Kunst gehen hier eine untrennbare Symbiose ein und inspiriert zu meditativer Gelassenheit. Für die meisten Enthusiasten war die angesagte 45-minütige Gondelfahrt ein Muss, während nur wenige es vorzogen, das am Platze gelegene Cafe mit DDR-Bedienungsschärme zum Relaxen zu nutzen. Die Gondelmitfahrer allerdings bekamen bei überwiegendem Sonnenschein einen wunderbaren Eindruck von der Landschaft mit Ausblick auf den „künstlichen Vulkan“ und niemand musste befürchten, ins Wasser zu fallen. Ein Gondelführer steckte demonstrativ sein Ruder zur Hälfte in das Wasser, sodass er damit den Boden des Sees berühren konnte und meinte, wer hier „ertrinke sei zu faul zum aufstehen“.

24 km ging es im Anschluss zurück nach Wittenberg, um uns für den anstehenden traditionellen Galaabend vorzubereiten, wozu natürlich die Weiblichkeit besonders ihre Zeit benötigte.

Unser ausgewähltes Hotel hatte dafür als einziges Hotel in Wittenberg die ausreichende Größe an Räumlichkeiten anzubieten, sodass wir dort auch wieder mit dem Champagner beginnen konnten. Es folgte das Buffet „Katharina von Bora“, das wir alle auch genossen. Wie in 2020 hatte ich auch dieses mal eine Latinogruppe unter Vertrag genommen, bestehend aus 2 Tänzern und 3 Tänzerinnen mit viel Federschmuck, die auch ein paar akrobatische Einlagen boten. Leider war der DJ entgegen der Ansage kein Latino und die Akustik im Raum war nicht so vorteilhaft. Dennoch wurden auch dieses mal am Ende einige totgeglaubte Lebensgeister geweckt und eine gemeinsame Polonaise rundete die Aktivitäten der Enthusiasten ab. Natürlich gab es am Abend auch die Siegerehrung für die schönsten Fahrzeuge.



Rückfahrt nach Wittenberg

Pokale – Herbsttreffen 2023 Wittenberg



Siegerehrung

I VK RR Dr. Dr. Axel Zogbaum, RR Phantom
Sedanca de Ville Bj 1931 von Brewster

I NK RR Jens Meggeneder

I NK Bentley Peter-Dirk Hahn

I Ladies: Alexander Ochmann (CH)

I Gentlemen Walli Groenewold

I Luckenberg Trophy: Antje Zogbaum für
besondere Verdienste um die Sektion

Besonders sitz- und trinkfeste Enthusiasten schlürften bis weit nach Mitternacht noch einigen Champagner, um dann noch rechtzeitig ihren notwendigen Schlaf anzutreten, denn wir hatten für den Sonntag auch noch was vor, auch wenn einige planten, am Sonntag nach dem Frühstück die Heimreise wieder anzutreten.

Pünktlich um 10.00 Uhr am Sonntag machten wir uns nach dem Frühstück auf, uns von Wittenberg zu verabschieden, um gut eine Stunde zum Schloss Köthen knapp 60 km zu fahren. Mit Genehmigung der verwaltenden Kulturstiftung parkten wir stilgerecht im Schlosshof und wurden von der gerade Corona genesenen Bürgermeisterin von Köthen, Christina Buchheim, mit herzlichen Worten empfangen. Sodann ging es mit zwei geführten Gruppen zur Schlossinnenbesichtigung, wobei im Zentrum die Erinnerung an das Wirken des Hofkapellmeisters Johann Sebastian Bach in den Jahren 1717 bis 1723 stand. Zentral war auch der Thronsaal dessen Restaurierung im Jahre 2018 beendet wurde.



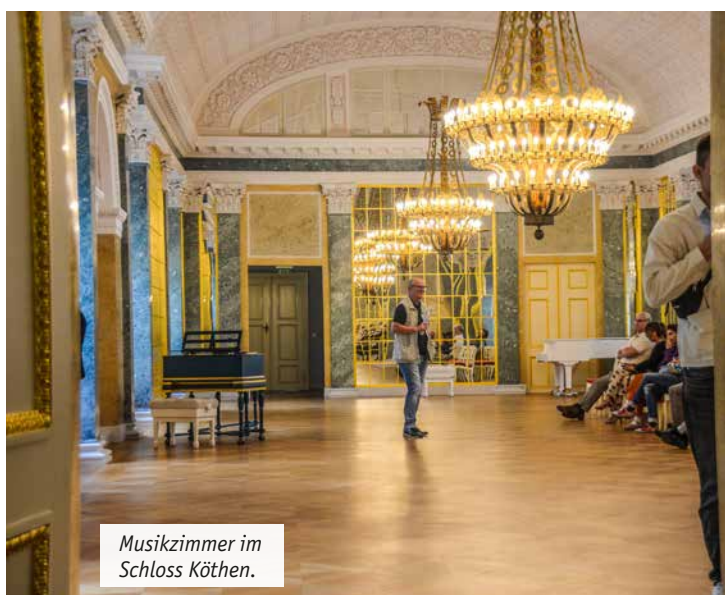
Prof. Martin Illner, Jorun Klinger-Illner und Frank Eisenmann – v.l.n.r.



Besichtigung
der schloss-
eigenen Kapelle.



Einfahrt zum Schloss Köthen
– hier Martin Stürmer.



Musikzimmer im
Schloss Köthen.



Parkaufstellung am Schloss Köthen

Nach diesem erneuten kulturellen Ausflug nahmen wir unser Mittagessen im Brauhaus um die Ecke, wo wir uns wieder auf dem Freisitz tummelten. Nachdem sich schon einige weitere Teilnehmer nach der Schlossbesichtigung verabschiedet hatten, war noch etwa die halbe Truppe anwesend. Eigentlich wäre jetzt der Zeitpunkt des Abschiedes gekommen, aber wir hatten noch die Einladung des örtlichen Oldtimerrenntreffens erhalten und so entschlossen sich die Mehrzahl der noch anwesenden Enthusiasten noch den kurzen Abstecher ins nahe Gewerbegebiet mit einer improvisierten Rennstrecke zu machen. Dort wurden wir von den Vereinsvertretern, die ihr Programm extra für uns unterbrochen hatten, herzlich empfangen und wir durften mit Gehepe und Applaus zwei Ehrenrunden drehen, nachdem zuvor dort gerade alte Motorräder zwischen Strohballen als Auffangschutz um die Ecke gerast waren. Dies war ein netter Abschluss und die verbleibenden Enthusiasten verabschiedeten sich voneinander und jeder trat seine Heimreise an.

Insgesamt war es ein interessantes Treffen mit vielen Eindrücken und man sieht sich wieder!

Hier geht es zur
Filmdokumentation:




Besonderen Dank für seine Beteiligung an der Gestaltung des Roadbooks gilt unserem neuen Deputy Chairman Dr. Andreas Lingenfelser



*Dr. Klaus Konopizky und
Dr. Dagmar Czempiel.*



*Axel und Antje Zogbaum
machen sich mit ihrem RR
Phantom II Sedan de Ville
von 1931 auf den Heimweg.*



In Wertheim

RREC-Shopping Day in „Wertheim Village“

Text und Fotos: Wolfgang Lachermund

Entgegen der angekündigten Wettervorhersage, strahlte die Sonne vom blauen Himmel und ließ unsere Oldtimer wunderschön glänzen. Wir kamen zum Shopping der besonderen Art im Shoppingcenter „Wertheim Village“ am 14. Oktober 2023 zusammen, um bei bester Laune einen entspannten Tag zu genießen.

Nicht nur das exklusive Einkaufserlebnis mit 110 Luxus- und Designermarken, sondern auch die eigens für unsere Fahrzeuge reservierten Parkplätze, sowie ein separater VIP-Bereich in der Bollicine Champagner-Bar, machten dieses Event zu einem tollen Erlebnis.

Pünktlich um 11.30 Uhr trafen alle mit ihren Liebhaber-Fahrzeugen in Wertheim ein.

Willkommen geheißen wurden wir von einem großzügigen Empfang mit Champagner und erfrischenden Softdrinks, sowie leckeren kleinen Snacks, die uns kostenlos zur Verfügung gestellt wurden.

Zum Mittagessen kamen wir alle im Restaurant „La Piazza“ zusammen, um anschließend genügend Zeit zum Flanieren und Einkaufen zu haben. Am frühen Abend trafen wir uns alle wieder im Bollicine, damit wir diesen großartigen Tag mit Gesprächen und in gemütlicher Runde ausklingen lassen konnten.

Die positive Resonanz zu diesem Event gibt mir die Motivation, weitere folgen zu lassen. Es war schön mit Euch, bis zum nächsten Mal!

Euer Wolfgang Lachermund



Mit dem RREC-Messestand auf der Classic Expo Salzburg

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

Auf unserem Messestand stand auf 160 m² eine bunte Mischung von Mitte bis Ende des letzten Jahrhunderts: RR Silver Wraith II, Bentley Arnage Red Label, Bentley Continental R Mulliner Wide Body und RR Silver Wraith.

Wie schon im vergangenen Jahr stellte uns die Messezentrum Salzburg GmbH wieder eine Fläche in einer der Hallen mit diesmal 160 m² zur Verfügung. Am 19. Oktober 2023 bauten wir unseren Messestand auf. Von Freitagmorgen bis Sonntagabend wurden in den 10 Hallen mit 380 Ausstellern rund 23.000 Besucher gezählt.

Dank Johannes Vonier/Auto Raum Zeit Salzburg und Wolfgang Deutinger/Schuttenbach-Mirbach konnten wir die RREC German Section/Region Süd mit eigenen und geliehenen Fahrzeugen würdig präsentieren.

Unmittelbar nach der Messe schrieb Maria Kneidl vom Veranstalter-Team die folgende Mail:

Sehr geehrter Herr Illner!

Die 19. Auflage unserer Oldtimermesse war ein voller Erfolg! Unser Fahrtenbuch verzeichnet 2023 ausverkaufte Hallen und ein sattes Besucherplus. Da sich Glück und Freude bekanntlich verdoppeln, wenn man sie teilt, möchten wir Ihnen heute von Herzen dafür danken. Von Herzen für unser Herzensprojekt, das über die Jahre mit Ihrer Unterstützung und Mitarbeit zu einem der bedeutendsten Oldtimertreffpunkte Europas heranwachsen durfte.

„Nach der Messe ist vor der Messe“ lautet bei uns das gängigste Arbeitsmotto. Wir starten bereits mit den Planungen für unser 20. Jubiläum im nächsten Jahr. Die Anmeldeunterlagen stehen schon bereit und wir freuen uns, wenn Sie wieder mit dabei sind!

Am Samstag sammelte unser Chairman seine ersten eigenen Eindrücke von der Expo Classic und kam zu einem sehr positiven Feedback. Uns ging 's 2022 schon so! Nur deshalb waren wir mit dem RREC-Stand in 2023 auch wieder da und planen bereits die Messebeteiligung für 2024.



In Ermangelung eines Möbels zum Einlagern wanderte abends jegliches bewegliche Stand-Equipment samt Espressomaschine, Staubsauger, Kissen ... in den Arnage und war für die Nacht sicher.

Und diese Anmeldeunterlagen für das Jubiläumsjahr habe ich auch schon ausgefüllt. Der Beschluss dafür war nicht so schwer:

- Miete für 160 m² Messestandfläche – nullkomma-josef (charmante österreichische Umschreibung für einen Betrag von 0,0)
- Abrechnungsbetrag der Messe GmbH für „Nebenkosten“: 250,- € für Stromanschluss und Eintrag in den Messekatalog.
- Rote Teppichläufer, Absperrständer und -kordeln – wieder als Leihgabe von unserem österreichischen Freund Günther Sittenthaler.
- 6 Klappsessel und zwei kleine Tische sowie Bodenplatten für die RREC-Beachflags habe ich – zur Mehrfachverwendung – mittlerweile gekauft.
- Die Espressomaschine ist eine Leihgabe meiner eigenen Küche.
- Die Bar mit Scotch- und Sherrykaraffen sowie Tumblern ist im Bentley Arnage hinten links fest installiert und wurde nach Bedarf nachgefüllt.
- Claudia und Markus Bergmann waren nach zwei Messetagen so motiviert, dass sie bei der Abreise ihr Zimmer für den Oktober 2024 gleich wieder gebucht haben.

Insofern gilt für uns tatsächlich – nach der Messe ist vor der Messe: Schon mal vormerken – 18. bis 20. Oktober 2024

Das umfangreiche Angebot rund um die rollenden Liebhaberstücke reichte von klassischen Händlerfahrzeugen, über Dienstleister, Clubs, Vereine ... bis zu einem gut sortierten Teilemarkt. Mit über 170 Fahrzeugen waren heuer auch die Privatverkaufsflächen bis auf den letzten Stellplatz gefüllt.

Ein Fixpunkt im Messeprogramm ist die ebenfalls schon traditionelle Dorotheum-Auktion. Am Samstag, 21. Oktober, starteten 77 Fahrzeuge ins Rennen um die Bestbieter. 64 davon gingen weg – von 5.980,- (Fiat 1.100 Familiare, Bj. 1955) bis 210.000,- (Maserati 3.500 GTI, Bj. 1962) – teils deutlich unter den Estimates/Aufrufpreisen.

Im Gegensatz dazu steht unsere Präsentation. Wir wollten und durften nicht anbieten oder verkaufen, auch wenn wir immer wieder nach Preisen gefragt wurden. Genau das ist die Vorgabe für die Clubs – wir sind Non Commercial/Profit Aussteller. Das ist die Grundbedingung für die unentgeltliche Überlassung der immerhin rund 160 m².

Den Messestand baute ich zusammen mit Claudia und Markus Bergmann auf. Damit die goldfarbenen Absperrpfosten, Teppiche ... bei der Anlieferung in den Ford-Combi von Günther Sittenthaler passen, mussten sie zerlegt sein. Also schraubten wir eine ganze Weile. Da die roten Teppichläufer im Vorjahr von der Messe-Security als Stolpergefahr bezeichnet worden waren, hatten wir diesmal genügend passendes Klebeband dabei, um erst gar keine Diskussion aufkommen zu lassen. Staubsauger, Espressomaschine ... waren diesmal aus meinem Haushalt dabei.

Und weil wir diesmal auf Mietmöbel verzichteten, packten wir jeden Abend nach Messeschluss, alles, was beweglich war, in meinen Arnage. Das sah zwar nicht attraktiv aus, war aber praktisch und am nächsten Morgen war Alles in wenigen Minuten wieder aufgebaut.

Auch in diesem Jahr war es am Freitag relativ ruhig, doch war es auf dem Messestand nie langweilig, denn immer wieder kamen auch Freunde/Bekanntere anderer Clubs (Jaguar, MB 107er ...) vorbei, bei denen Markus und ich teilweise ebenfalls Mitglieder sind.

Der Samstag überraschte! Trotz herrlichem Herbstwetter war es schon vor 10:00 Uhr voller als am Freitagmittag. Man stand am Vormittag bis zu 45 Minuten am Ticketschalter, wenn man kein Online-Ticket oder Aussteller-Ausweis hatte. Auch unser Chairman Dr. Klaus Konopizky – erstmals auf dieser Messe vor Ort – zeigte sich positiv überrascht ob des Angebots und der Atmosphäre. Dank seines Standdienstes konnte ich auch mal eine größere Runde durch die Nachbarhallen drehen und den einen oder anderen Jaguar oder Arnage sowie die Fahrzeuge für die Auktion in Augenschein nehmen.

Am Sonntag war es dann wieder deutlich ruhiger. Wieder bei strahlendem Sonnenschein kamen da v. a. wirklich interessierte Besucher, die uns mit ihren Fragen und dem einen oder anderen Oldie-Erlebnis bestens unterhalten haben.

Schon ab 16:00 Uhr begannen unsere Standnachbarn, weil kaum noch Besucher da waren, mit dem Abbau. Deren Beispiel folgend hatten auch wir Alles bald gut verstaut und um 17:00 Uhr/Messeschluss sollte es heißen: Start your engines. Doch eines unserer Fahrzeuge brauchte Starthilfe. Der schnell organisierte Booster war zu schwach. Aber dank Kabeln vom Lotusstand und einem Fahrzeug vom Jaguarstand war das Problem schnell gelöst und wir konnten im Konvoi die Heimfahrt antreten.

Bentley S2, Baujahr 1960, Chassis-Nr. #LLBA9, Einzelstück als Shooting Brake von Wendler (Reutlingen, Deutschland)

Text: Klaus-Josef Roßfeldt

Fotos: de Wayne G. Richey, III (Florida, USA)
und Bill Wolf (New Jersey, USA)



Der Großteil aller Rolls-Royce- und Bentley-Automobile aus den sechziger Jahren verfügte über die ab Werk angebotene serienmäßige Karosserie. Im Kundenauftrag bei unabhängigen Karosseriebau-Betrieben gefertigte Aufbauten nahmen eine gewisse Sonderstellung ein und stellten hinsichtlich Design und Handwerkskunst meist Höhepunkte der Karosseriebaukunst dar. Selbst wenn man berücksichtigt, dass Schönheit weitgehend im Auge des Betrachters liegt, kann es nur geringe Zweifel geben, dass bei einem Bentley S2 mit einer Shooting-Brake-Karosserie im Mercedes-Benz-Design wohl kaum auf eine Auszeichnung „Eleganz“ spekuliert werden könnte bei einer Klassikerausstellung.





Wirklich einmalig

Indessen ist die Geschichte dieses Automobils ebenso einzigartig wie sein Aussehen. Für den Besitzer war es nämlich eine konsequente Beibehaltung einer Tradition, als der Auftrag für dieses Auto an den deutschen Karosseriebauer Wendler aus Reutlingen vergeben wurde.

Der Bentley S2 hatte einen Vorgänger in Form eines Mercedes-Benz 300S. Der in Stuttgart ansässige Hersteller bot in den 50er-Jahren sein damaliges Spitzenmodell, den 300er (bekannt als 'Adenauer Mercedes') nicht mit Aufbauten als 'Kombi' an. Als Vertreter eines Kunden bestellte jedoch ein gewisser Herr E.E. Endt aus New York einen Mercedes-Benz 300S mit der Karosserie als Shooting Brake bei der deutschen Karosseriebaufirma „Lorcher Karosserie-fabrik Binz & Co.“

Gerüchten zufolge bestand er darauf, dass der Name des Kunden nicht genannt werden durfte. Gewünscht waren Lackierung in der Farbe „Fischsilber-Metallic“ und kontrastierend dazu die Lederpolsterung in „Orange-Rot“ – und natürlich eine Karosserie in Form eines fünftürigen Shooting Brake. Wie der ursprüngliche Karosseriebauer der Shooting Brake-Karosserie dieses Mercedes-Benz hieß, nämlich Binz aus Lorich, war lange Zeit unbekannt. Wiederholt wurde fälschlicherweise berichtet, dass dieses Auto von Wendler, einem deutschen Karosseriebauer aus Reutlingen, karosseriert worden sei. Allerdings war

dieser Mercedes-Benz 300S nicht in der Liste der Sonderaufbauten von Wendler zu finden. Das indes wurde damit erklärt, die Liste sei lange nach Wendlers Entscheidung erstellt worden, alle alten Unternehmens-Dokumente vor dem Umzug in neue Räumlichkeiten zu entsorgen.

Das Ergebnis all dessen war ein „Mystery Spot“, der über viele Jahre hinweg bestehen blieb. In Zusammenarbeit mit Bill Wolf aus New Jersey, USA, gelang jedoch dank eingehender Recherchen der Nachweis, dass die Bestellung für und im Namen von Caroline Ryan Foulke aufgegeben worden war. Sie war eine äußerst wohlhabende Amerikanerin mit Wohnsitzen in New York, Palm Beach und Paris. Sie reiste viel und ließ mehrere ihrer Autos per Flugzeug zu den von ihr besuchten Orten transportieren, unter anderem nach Baden-Baden in Deutschland. Vermutlich während ihrer Besuche in Deutschland entstand die Idee, spezielle Karosserien bei deutschen Karosseriebauern zu bestellen. Nämlich ihren Mercedes-Benz 300 aus den 1950er Jahren von Binz, Lorich, und darauf folgend ihren Bentley S2 aus dem Jahr 1960 von Wendler, Reutlingen.

Was den Bentley S2 von 1960, #LLBA9, betrifft, so existieren bei Wendler nur sehr wenige Dokumente und einige weitere sind Teil der Rolls-Royce-Werksunterlagen, die sich jetzt im Gewahrsam des RREC in England befinden. Erneut unterblieb jeder Hinweis

auf den Namen der Kundin. Lediglich die Angabe findet sich, 'als Agent' fungiert habe ein gewisser E.E. Endt; der bestellte beim New Yorker Händler J.S. Inskip ein Bentley S2-Chassis mit langem Radstand und Linkslenkung. Das sei ab Werk zu liefern an Wendler, ansässig in Reutlingen, Deutschland. Von den 57 Bentley S2 mit langem Radstand wurden nur sechs statt im Werk bei unabhängigen Karosseriebauern mit Karosserien ausgestattet – und dieser war das einzige Exemplar mit Linkslenkung.

Erhard Wendler hatte 1840 in Reutlingen mit dem Kutschenbau begonnen. Der Betrieb blieb im Familienbesitz und erst nachdem der Erste Weltkrieg zu Ende gegangen war, fiel die Entscheidung, mit dem Karosseriebau für Automobile zu beginnen. Das Unternehmen erfüllte die Anforderungen seiner Kunden; zum Fertigungsprogramm gehörten Lastkraftwagen und Viehtransporter. Am anderen Ende der Produktion standen Karosserien höchster Qualität auf Fahrgestellen namhafter Hersteller wie BMW, Benz und Maybach. Ein bemerkenswertes, herausragendes Produkt war ein gepanzerter Cadillac, gebaut im Auftrag S.M. König Ibn Saud von Saudi-Arabien.

Die detaillierte Bestellung für den Bentley S2, #LLBA9, spezifizierte ein Emblem „Made in England“, ein großes Bremspedal, besonders laute Hupen und Weißwandreifen von Firestone sowie etliche weitere

Extras. Da eine besondere Art von Scheinwerfern erforderlich war und die Scheinwerfer normalerweise in die vorderen Kotflügel integriert waren, fügte Rolls-Royce dem Auto beim Versand auf den Kontinent eine Holzkiste mit zwei vorderen Kotflügeln samt Scheinwerfern hinzu.

Wendler folgte strikt den Anweisungen des etwas exzentrischen Kunden, der deutlich gemacht hatte, dass die Karosserie nahezu identisch sein müsse mit der des aktuellen, erst kürzlich vorgestellten Mercedes-Benz 300 SE – der charakteristische Heckflossen aufwies. Somit bestand für Wendler keine Möglichkeit, auf die Original-Frontflügel zurückzugreifen; obwohl die Rolls-Royce berechnet und geliefert hatte. Stattdessen wurden sehr lange und hohe Frontkotflügel nach dem Vorbild des Mercedes-Benz 300 SE exakt auf die Motor- und Frontlängen des Bentley S zugeschnitten. Die dienten zur Aufnahme von Mercedes-Benz-Doppelscheinwerfern nach US-Spezifikation. Die Lackierung war wieder „fischsilber-metallic“ wie beim zuvor bestellten Mercedes-Benz 300 S mit Binz-Karosserie und auch für die Polsterung wurde „orangerotes“ Leder verwendet. Der Innenraum zeigte eine Kombination aus Bentley-Elementen und einigen, die eindeutig von Mercedes-Benz stammten. Die Instrumente, die normalerweise in der Mitte des S2-Armaturenbretts angeordnet sind, wurden auf der linken Seite mit





dem Tacho vor dem Fahrer positioniert. Alle Knöpfe und Türgriffe scheinen von Mercedes-Benz zu stammen. Diese Annahme ist aber nicht zutreffend; sie wurden alle als Einzelanfertigungen nach Entwür-

fen von Mercedes-Benz hergestellt. Um den eher brachialen, teutonischen Look des Innenraums abzurunden, wurde die Blende in massiver Eiche und nicht in Walnuss furniert bestellt.





Trotz des sehr ungewöhnlichen Erscheinungsbildes lässt sich nicht leugnen, dass dieses besondere Automobil zu seiner Zeit das Beste aus beiden Welten vereinte: Das solide Chassis des Bentley S2 mit seiner enormen Festigkeit und dem neuen, enorm leistungsstarken V8-Motor wurden mit einer Karosserie und einem Innenraum vereint vom damals besten deutschen Karosseriebauer. Es erscheint etwas seltsam, ist aber zutreffend, dass sich jeder Mercedes-Benz-Liebhaber ebenso sowie jeder Bentley-Enthusiast sofort „zu Hause“ fühlt, wenn er hinter dem Lenkrad dieses Automobils sitzt. Weitere Vorteile bestehen darin, dass die Heckscheibe in die Heckklappe abgesenkt werden kann. Und bei umgeklappten Rücksitzen ergibt sich ein atemberaubend großzügiger Stauraum, geeignet auch für sperriges Gepäck. Das Problem der ursprünglich in Monocoque-Bauweise ausgeführten Karosserie hatte Wendler durch das Einschweißen zahlreicher Verstärkungselemente gelöst. Dies führte dazu, dass die Karosserie ziemlich schwer wurde. Das störte die Besitzerin nicht; der Motor mit 6 ¼ Litern Hubraum lieferte ausreichend Leistung.

Der Bentley wurde ausgiebig getestet und war mit dem deutschen ovalen Zollschild 254 Z-609 zugelassen, bevor er auf die andere Seite des Atlantiks geliefert wurde. Anschließend wurde das Auto für einige Zeit in Virginia/USA verwendet, wo Caroline Ryan Foulke das 5.000 Hektar große Anwesen ihres verstorbenen Großvaters in Oak Ridge, Virginia, geerbt hatte. Das wurde geführt als Bauernhof und Molkerei; war aber 'komplettiert mit Golfplatz, Pferde-Rennbahn und eigenem Eisenbahn-Anschluß. Allerdings wurde das Auto unter der für den New York Yacht Club angegebenen Adresse zugelassen. Das war in Ordnung, denn obwohl Caroline Ryan Foulke eine New Yorker Wohnung in der Park Avenue 720 hatte, bevorzugte sie ihr Domizil in einem Gebäude auf dem Gelände des New York Yacht Clubs; zumal sie 1946 zum Lady Associate Member des New York Yacht Club ernannt worden war.

Nach dem Tod der Besitzerin, die sich den Wunsch nach einem „Coachbuilt Motor Car“ mit solch exzentrischem Design erfüllt hatte, wurde das Auto einem amerikanischen Museum übergeben – auch hier wurde der Name der Erblasserin nicht genannt, mit der ausdrücklichen Erläuterung des Testamentsvollstreckers, so lauteten die ihm erteilten Anweisungen. Einige Zeit später wurde das Auto erneut verkauft und anschließend mehrere Jahre in Europa genutzt – wieder an jemanden, der auf strikte Anonymität größten Wert legt. Es ließ sich zwar eruieren, dass



Wartungsrechnungen und Fahrtickets an eine Pariser Adresse geschickt wurden, aber der Name des späteren Eigners bleibt im Verborgenen.

Der Kilometerstand hatte 37.000 Meilen nicht überschritten, als der Bentley S2 in den Besitz eines Sammlers in Florida übergang – der voller Stolz darauf verweisen konnte, auch den Vorläufer zu besitzen, nämlich den noch existierenden Mercedes-Benz 300 S. Der war original ebenfalls für Mrs. Foulke gebaut worden. Es war dieser spätere Besitzer in Florida, der die feste Überzeugung hegte, die Karosserie des Mercedes-Benz stamme von Wendler. Das stimmte nicht; die Karosserie des Mercedes-Benz war tatsächlich von Binz ausgeführt worden. Der neue Besitzer war bestrebt, so viele Informationen wie möglich über dieses einzigartige Automobilpaar zu sammeln. Er setzte seine Hoffnung daran, den Namen des ursprünglichen Besitzers herausfinden zu können, weil beide Autos Streifen in Rot und Blau auf den Vordertüren aufwiesen. Leider passten diese aber zu keiner der Rennfarben, die jemals auf Yachten von Mitgliedern des New York Yacht Club gefunden wurden. Dabei ist nicht klar, ob der New York Yacht Club unwillig gewesen ist, Informationen über sein Mitglied Caroline Ryan Foulke weiterzugeben? Sie hatte mehrere Yachten besessen; am bekanntesten ist die „Versatile“, die sie von Harold Vanderbilt gekauft hatte.

Ihre Autos zeugen von einer extrem wohlhabenden Kundin, die sich Wünsche nach Traumautos erfüllen konnte: einen Mercedes-Benz Station Wagon und einen Bentley S2 Station Wagon, der einem Mercedes-Benz sehr ähnlich sieht. Beide Autos sind erhalten geblieben, befinden sich jedoch mittlerweile in der Obhut verschiedener Besitzer. Der Mercedes-Benz 300S Binz Shooting Brake wurde im Auftrag eines Sammlers aus Florida komplett restauriert. Der Bentley S2 Wendler Shooting Brake ist in der Obhut eines Besitzers aus Long Island. Dieser Herr legt großen Wert auf Anonymität.



Ein zuverlässiger Schutz für unsere Wagen?



GPS-Alarmanlagen

Text: Dr. Dr. Axel Zogbaum

Sicherlich hat sich jeder von uns schon einmal überlegt: „was wäre wenn?“ Auch wenn Diebstahl mitversichert sein sollte, der Verlust des geliebten schönen Wagen ist bekanntlich immer sehr schmerzlich und immer mit zeitraubendem Ärger verbunden! Nun gibt es am Markt jede Menge Alarmanlagen in unterschiedlichster Preiskategorie und mit den unterschiedlichsten Funktionen. Zu den Dieben muss man wissen, für unsere Wagen sind eigentlich nur organisierte Profis am Werk. Diese sind bestens vorbereitet und ausgerüstet. Das wurde schon in diversen YouTube-Filmen und Dokumentationen gezeigt.

Eine Entscheidungsfindung welche Alarmanlage für welchen Wagen eine optimale Sicherung darstellt, ist sicherlich sehr individuell einzuordnen. Dabei kalkulieren Diebe ein Zeitfenster von 5 min. als eine magische limitierende Zeitgrenze!

Grundsätzlich halte ich es für enorm hilfreich, wenn ein Dieb eben **nicht** weiß ob der Wagen überhaupt gesichert ist und wenn, dann nicht wie und nicht womit. Warum? Alles was gut bekannt ist kann heute technisch schnell „neutralisiert“ werden.

Als Einfachster Diebstahlschutz bietet sich ein **im Stromkreis versteckter Unterbrechungsschalter für diverse Aggregate** an. Damit ist der Wagen schon mal nicht mehr zu starten und nicht wegzufahren, bis dieser vielleicht zufällig gefunden sein sollte.

Doch das würde dauern ... ach ja, für die Jüngeren unter uns, früher nahm man einfach den **Verteilerfinger** heraus und steckte ihn in die **Hosentasche** oder zog diskret das zentrale Verteiler-Zündspulen-kabel ab. Das würde auch heute noch seine volle Wirkung nicht verfehlen! Jedoch einen Diebstahl per Abtransport per Hänger oder abschleppen kann auch das nicht verhindern. Dann die Frage wohin ist der Wagen wohl verbracht worden?

Folglich: für unsere Wagen muss ein Alarmsystem immer mit einem GPS-Tracker zur steten Lokalisierung versehen sein. Eine Sirene würde ich eher weglassen! Dafür bedarf es einer SIM Karte. Um hohe **laufende**

Unterhaltskosten durch ein SIM Karten Abo zu sparen empfehle ich hier ein System mit preisgünstigen **Prepaid Karte nur für SMS**, die bei Bedarf am PC einfach aufgeladen werden kann. Auch besteht somit die Wahlfreiheit zwischen den günstigsten Anbietern.

Es gibt moderne Diebstahlwarnanlagen, die senden permanent Signale zum Status aus dem Wagen. Diese sind von außen per Messung leicht zu identifizieren und mit einem einfachen **Störsender** (Jamming) zu blockieren – Ende Gelände.

Dieses unnötige Ausfallrisiko brauchte ich nicht. Dazu sollte das System möglichst **wenig Unterhaltungskosten** verursachen, also mit einer **kostengünstigen Prepaid Karte** laufen.

Nach langem Suchen und intensiven Vergleichen entschied ich mich für alle unsere Wagen für das: **ebi-tec GPS Alarm 5.0** Edition Car Protect. Ein kleiner unscheinbarer schwarzer Kasten, simpel versteckt zu montieren und zu aktivieren. Zu beziehen von der Fa. ebi-tec GmbH, Im Blütengarten 22, D 71554 Weissach im Tal (www.ebi-tec.de). Fragen Sie nach Herrn Sven Ebinger. (siehe Beilage)

Für meine Wahl war mit entscheidend, dass alle **Warnungen nur still (!)** und direkt auf mein Smartphone kommen und diese von Fremden im oder am Auto weder erkannt noch im Wagen geortet werden können. Somit ist der Alarm von extern nicht mehr störanfällig. Dazu noch viele, nach persönlichem Bedarf einstellbare Parameter.

Wie sensibel sollte eine Alarmanlage reagieren und was sollte sie können?

Zur Funktion:

Dieses Alarmsystem registriert sofort eine Veränderung der Bordspannung oder gar eine Trennung vom Bordnetz und sendet eine SMS auf mein dafür angemeldetes Smartphone. Achtung bei Trennung durch einen Hauptschalter! Dieser sollte nur für die Versorgung der Alarmanlage direkt überbrückt werden. Ansonsten wird das System am Zündschloss auf Dauerstrom gelegt.

Das Alarmsystem registriert jede Bewegung oder Erschütterung des Wagens und sendet sofort einen stillen Alarm per SMS auf mein Smartphone. Die interne verbaute GPS-Antenne ermittelt sofort die Fahrzeugposition. Sollte mal keine GPS Ortung möglich sein, wird die Position über eine Funkzellenortung bestimmt. Alle diese Daten werden kurz per SMS auf mein Smartphone übermittelt. Sogar aus unseren geschlossenen Garagen wird mir der genaue Standort gesendet. Die Alarmanlage selbst zieht nur einen minimalen Strom von unter 3mA und verfügt zusätzlich über einen guten Reserveakku. Bei Interesse können noch sehr viele weitere Parameter wie die Empfindlichkeit oder ein täglicher Status oder, oder ... eingestellt und abgerufen werden. Auch ein Wiederfinden des geparkten Wagens ist möglich, siehe beigelegtes Informationsblatt im Magazin.

Eine wichtige Besonderheit dieses Alarmsystems ist die „Anti-Jamming-Funktion“ des ebi-tec GPS Alarm 5.0. Versucht ein Dieb, dennoch die SMS-Übertragung per Jamming zu stören, so bemerkt das System dieses sofort, hebt den Angriff durch einen schnellen Frequenzwechsel aus und schickt sofort die dazugehörige SMS ab.

Fazit:

1. Das System alarmiert einen jeglichen **Stromabfall** per SMS, z.B. durch Angehen der Innenbeleuchtung oder durch Startversuche oder ein Abklemmen oder auch ein altersbedingtes Absterben der Batterie – und somit jede Veränderung.
2. Das System alarmiert bei jeglichen **Erschütterungen, Bewegungen oder Änderung des Standortes** des Wagens sofort per SMS auf das Smartphone und in „lifetime“ wird auf einer Google Maps Karte die Bewegung bzw. der Standort exakt angezeigt. Beides kann somit genauestens ermittelt werden. **Fertig!**

Somit habe ich stets alle wichtigen Informationen zum Wagen um bei Bedarf alles Weitere zu veranlassen.

Ps. aus Diskretion wurde auf Einbaufotos verzichtet ... **Happy motoring**

GPS-Alarmanlagen von ebi-tec - seit 2009 getestet und empfohlen:

CAR & HiFi INTERNATIONAL **Motorrad testieger** **HiFi testieger** **CAR.HIFI**

ebitec | Telefon 0649 937191 93 33 79-0

GPS - Alarmanlagen

für Pkws, Motorräder, Lkws, Busse, Wohnmobile, Vans, Baumaschinen - vom Hersteller

Keine monatlichen Gebühren!
Bei Verwendung von Prepaid- SIM- Karten

- Kommunikation über 2G / 3G/ 4G (LTE) Mobilfunknetze
- GPS- / GSM Jamming Detection
- Stromverbrauch < 3mA (Inkognito Standby)
- Anschluss an nur drei Klemmen: 15/ 30/ 31
- Integrierte, fahrzeugspez. B- Sensoren (Abstimmung abhängig vom Fahrzeuggewicht)
- Keine Verkabelung der Fenster und Türen!

ÜBERWACHEN SIE IHR FAHRZEUG MIT NUR EINEM GERÄT!
Alle Sensoren sind bereits im GPS-Alarm Gerät integriert.

Die Alarmanlagen der GPS-ALARM 5.0 EDITION Serie (7. Generation) informieren den Halter per SMS, wenn an seinem Fahrzeug manipuliert wird. Der Täter bekommt von diesem stillen Alarm nichts mit.

Gesendet werden unter anderem Informationen über den Standort (Link zu Google Maps/ OpenCellid.org) und den Grund für die ausgelöste Alarm-SMS. Die Fahrzeugposition kann jederzeit per APP angefragt werden. Alle GPS-Alarm Geräte verfügen über einen internen (Notfall-) Akku. Die externe Spannungsversorgung beträgt 6,8 V bis 32 V (DC). Die Spannung der Fahrzeugbatterie wird ebenfalls überwacht. Ggf. erhalten Sie eine Warnmeldung per SMS.

Die GPS-ALARM Geräte der ebi-tec GmbH erfüllen die technischen Vorschriften der ECE (Economic Commission for Europe) und haben eine Bauartgenehmigung mit einem E-Prüfzeichen. Sie sind für den Einbau in Kraftfahrzeugen zugelassen.

Einige Versicherungen gewähren Rabatte auf die Kasko.

Weitere Infos: www.ebi-tec.de, Vertrieb@ebi-tec.de und +49 7191 93 33 79-0.

Ein wahres Klippenstück!

ebitec | Telefon 0649 937191 93 33 79-0

Clubbestellformular

Ihre Bestellmöglichkeiten:

1) Online unter: www.ebi-tec-shop.de Gutscheincode: RBTT24

2) Senden Sie uns dieses Formular

a) per Email: Vertrieb@ebi-tec.de

b) per Fax: +49 7191 9337439

c) per Brief: (Adresse siehe unten)

Bitte verwenden Sie diesen Gutscheincode!

ma: _____ Email: _____

ID: _____ Mobil: _____

se: _____ Tel: _____

ort: _____ Land: _____

Artikel-Nr.	Bezeichnung	Clubpreis [€/Stück] inkl. MwSt.	Gesamt [€] inkl. MwSt.
6124	GPS-Alarm 5.0 Edition Lkw/ Bus Protect (ab 7,5t)		
6120	GPS-Alarm 5.0 Edition Womo Protect (2,8t bis 7,5t)	399 (anstatt 499)	
125	GPS-Alarm 5.0 Edition Van Protect (1,8t bis 3,5t)	399 (anstatt 499)	
121	GPS-Alarm 5.0 Edition Car Protect (bis 2,5t)	399 (anstatt 499)	
122	GPS-Alarm 5.0 Edition Bike Protect	399 (anstatt 499)	
23	GPS-Alarm 5.0 Edition Bauma Protect (ab 4,0t)	399 (anstatt 499)	

Wenn, an die die Alarme gesendet werden müssen. Die Nummer kann per App geändert werden.



Henk zeigt eine fertig bearbeitete Haut die in einem Kunden-Ferrari 330GTC zum Einsatz kommt.

Zu Besuch bei „Mr Connolly“

Text und Fotos: Oliver O`Keefe

... angefangen hat alles damit, dass ich nach einer adäquaten Reparatur für die Sitzwanne des Fahrersitzes an meiner Corniche suchte. Diese war durch das Ein- und Aussteigen im Laufe der vielen Jahre sehr in Mitleidenschaft gezogen worden.



Der Fahrersitz von meiner Corniche mit der unschönen Sitzwanne.

Da das Leder an dieser Stelle schon beim Kauf vor über 10 Jahren sehr dünn und rissig war, habe ich das Leder an dieser Stelle wenig später durch einen Fachbetrieb reparieren lassen. Die Sitzwanne wurde geschliffen, mit Flüssigleder aufgefüllt und noch mal verschliffen und anschließend wieder eingefärbt (lackiert). Leider war die Freude an dem reparierten Leder nur von kurzer Dauer. Durch die vielen Schleifvorgänge wurde das eh schon dünne Leder noch dünner und dadurch recht schnell wieder rissig. Zudem hat das Leder nach dieser Aktion eine glatte Oberfläche bekommen, keine Spur mehr von Struktur.

Mein Fazit: Solche Reparaturen, noch dazu an solch einer prägnanten Stelle sind meiner Meinung nach nicht von langer Lebensdauer, dies zeigt mein Fall sehr deutlich auf.

Die perfekte Lösung musste nun her, aber welche?!

Eine Erneuerung der gesamten Lederausstattung erschien mir unsinnig und zu schade, da 90% des Leders noch im top Originalzustand war, nicht nachgefärbt und superweich. Also dachte ich an eine Teilerneuerung. Den Sitzbezug auftrennen und den kaputten Abschnitt durch ein neues originales Ledereteil ersetzen. Klingt einfach, aber woher originales Leder bekommen, die Firma Connolly gibt es doch schon seit einigen Jahren nicht mehr.

Auf der Suche nach dem passenden Leder bin ich auf die Firma UK Hide in England gestoßen, die das Leder mit der Bezeichnung Vaumol VM 3234 Luxan Beige, welches ich benötigte auf deren Webseite angeboten hatte. Als die bestellte Lederprobe bei mir ankam und ich diese dann mit meiner Lederausstattung im Fahrzeug verglich, war ich sichtlich enttäuscht – es passte weder farblich noch strukturell, absolut inakzeptabel!

Nach weiteren, leider erfolglosen Recherchen doch noch das passende Leder zu finden, hat mir Clubfreund Willi Marlok einen Tipp in Form einer Telefonnummer aus Holland gegeben – „Wenn der nichts hat, hat es keiner!“ klangen die mutmachenden Worte von Willi. Hinter der Telefonnummer verbarg sich die Firma HVL Exclusive Italian Interiors. Das erste, sehr lange Telefonat mit dem Inhaber Henk van Lith war sehr aufschlussreich, schon nach den ersten Minuten wusste ich, dass ich es hier mit einem echten Spezialisten in Sachen Connolly zu tun hatte.

Henk van Lith, der die Connolly Leather LTD wie vermutlich kein zweiter kennt, hat vor Jahren sämtliche noch übrig gebliebenen Lederhäute, Ledermuster, Musterkarten, Firmenunterlagen, ... ja sogar Maschinen aus den Hinterlassenschaften der Traditionsfirma aus Ashfort in der Grafschaft Kent übernommen und behandelt und färbt seit dem von ihm ausgesuchtes Leder, welches er wie seinerzeit Connolly nur aus scandinavischen Ländern und aus Süddeutschland bezieht, nach original Connolly Musterkarten oder nach Vorlagen wie zum Beispiel ein Teil von einer Innenausstattung.

Flux schickte ich nun 2 Teile meiner Ausstattung zur Sicherheit als Farbmuster nach Holland. Wir haben zwar unter Angabe der genauen Farbnummer und des Baujahres des Fahrzeugs das richtige Ledermuster aus der Musterkarte herausgesucht, aber durch den Alterungsprozess verändert das Leder über die Jahre die Farbe und das neue Leder sollte ja zum Rest des Sitzes und der Ausstattung passen.

Wichtig zu wissen: Connolly hat einige Male den Farbton unter Beibehaltung der gleichen Farbnummer geändert und das nicht ohne Grund! Denn nur so war gewährleistet, dass die Kundschaft bei Ersatz wieder bei Connolly kaufen musste. Nur Sie wussten welcher Farbton zu welchem Baujahr und zu welchem Fahrzeug passte. So war es nicht verwunderlich, dass es zum Beispiel von dem Leder Vaumol VM 3234 zig verschiedene Versionen gab, die sich alle nur im direkten Vergleich voneinander unterscheiden. Das Leder hat zudem eine spezielle Struktur und dieses einzigartige „Luxan Grain“. Das bedeutet die Vertiefungen und Poren im Leder sind im Gegensatz zum Rest dunkel eingefärbt und geben so den Anschein, als ob es sich um benutztes, ja sogar leicht schmutziges Leder handelt.



Der Meister und sein Werk. Henk van Lith mit meiner fertigen Lederhaut.



*Perfektes Ergebnis! Das neue Leder im Vergleich zum Leder-
muster in Form einer Sitzfläche und einer Türarmlehne.*

Nach Erzählungen ist die Art der Einfärbung des Leders so entstanden, dass ein Kunde in den früheren Jahren von Rolls-Royce eine neue Lederausstattung für sein Fahrzeug in Auftrag gegeben hat mit der Auflage an das Werk, dass diese nicht neu aussehen darf, aber dennoch natürlich neu war. Diesen Auftrag gab Rolls-Royce weiter und Connolly färbte das Leder so ein, dass es dem Wunsch des Kunden entsprach. So entstand dieser Ledertyp.

Ab den 80er Jahren wurde bei Rolls-Royce das Leder mit dem Namen Connolly Autolux verwendet, welches nicht nur deutlich glatter und feinporiger, sondern auch dünner war wie das davor verwendete Vaumol, aber auch wie dieses nur eingefärbt und nicht durchgefärbt wurde, im Gegensatz zu dem heute bei RR/B verwendeten Leder. Beim Reinigen dieses eingefärbten Leders war und ist allerdings große Vorsicht geboten. Es sollte darauf geachtet werden nur milde Reiniger zu verwenden, denn scharfe Reiniger nehmen nicht nur den Schmutz weg, sondern auch noch gleich die Lederfarbe mit

dazu. Unwissende Zeitgenossen haben so beim Versuch das Leder porentief zu reinigen oft die komplette Ausstattung ruiniert.

Henk van Lith hielt sein Versprechen und die bestellten Lederhäute waren sogar noch vor dem ausgemachten Termin abholbereit. So machte ich mich direkt nach unserem Frühjahrestreffen in Bad Kreuznach am 14.05.23 auf den Weg nach Holland, genauer gesagt nach Wadenoijen in der Nähe von Utrecht, um persönlich das Leder in Empfang zu nehmen und natürlich genau zu inspizieren.

Der Vergleich des neuen Leders zu der Sitzauflage des Beifahrersitzes, die ich als Muster mitgenommen hatte, war überwältigend!!

In allen Bereichen wie Farbe, Qualität und Struktur wie das originale Leder, ja sogar mit dem speziellen Luxan Grain! Ich war begeistert! Mein Sattler bei mir zu Hause der auch schon in den Startlöchern stand, konnte sofort 2 Tage später loslegen, denn die Oldtimersaison war ja quasi schon in vollem Gange. Eine Woche vor der Annual Rally in England war meine Corniche wieder startklar. Alles just in Time!

Großer Dank nochmal an dieser Stelle an Henk und Sandro meinen Sattler für eure tolle und schnelle Arbeit!

Henk van Lith, der sich in der Ferrari Szene einen großen Namen gemacht hat, betreibt nebenbei noch eine Autosattlerei und ist zudem noch Judge Mitglied des Concours d`Elegance Pebble Beach USA, Schwerpunkt, klassische Ferrari. Seine Expertisen und natürlich auch seine Lederhäute sind weltweit gefragt.

Wer also nach dem perfekten Leder für seinen klassischen Rolls-Royce, Bentley oder Ferrari sucht kommt an der Firma HVL aus Holland nicht vorbei.

KONTAKT:
H.V.L. Exclusive Italian Interiors
Dreef 60
NL - 4014 ML Wadenoijen
www.hvl-autobekleding.nl



*Fertig! Alle kaputten Leder-
elemente
sind ausgetauscht.*

Rolls-Royce · GMJ 78 · Engine 78 · Coach Work Salon



Coach Builder A. Mulliner · Reg.-Nr. YF 7601
Baujahr: 1926

Preis: VB

Kontakt: Dr. Klaus Fabing | 66663 Merzig | E-Mail: fabing@fabing-beratung.consulting

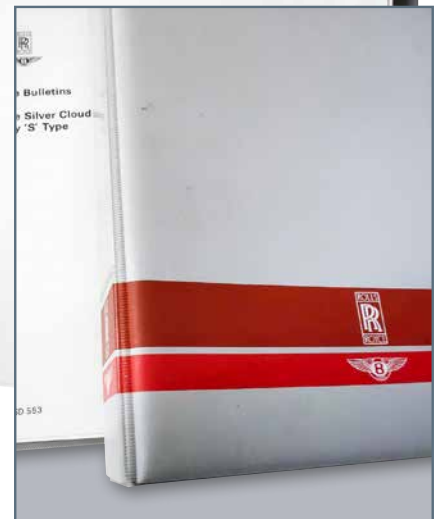
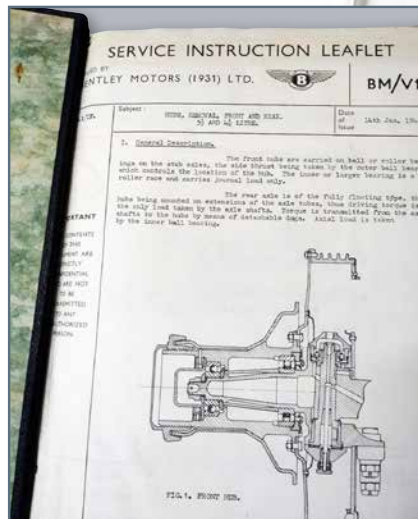
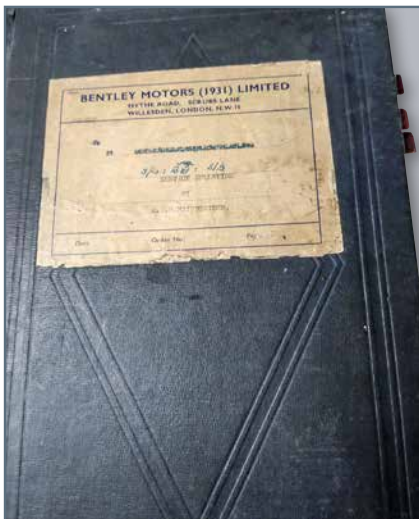
Der Wagen ist seit 1983 in meinem Besitz und wurde nur vereinzelt für Familien- und Hochzeitfahrten mit roter Nummer genutzt.

Es wurde darauf geachtet, dass die Technik im Straßenverkehr stimmt.

Rolls-Royce und Bentley Manuals aus Nachlass

- Workshop Manual von 1948
- Service Instruction Leaflet von Bentley Motors 1931
- Service Bulletins Rolls-Royce Silver Cloud / Bentley S Type
- Parts List Bentley R-Type + Bentley R-Type Continental, TSD Publication 546

Preis: VB



Kontakt: Renate Lange | Tel: 0171 / 333 29 92 | E-Mail: r13lange@aol.com

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

Dr. Andreas Lingenfelser
E-Mail: deputy.chairman@rrec-germany.de

Treasurer

Robert Braun
Mobil: 0171-9719109
E-Mail: treasurer@rrec-germany.de

Webmaster

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

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

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

Pressofficer

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

Area-Manager Süd-West, PLZ 70-79

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

Anzeigen

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

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

Prof. Dr. Martin Illner
E-Mail: area-manager.sued@rrec-germany.de

Artikelannahme

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

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

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

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

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

Area-Manager Berlin, PLZ 1 ohne 19

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

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

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

Relationship Officer – Bentley und Rolls-Royce Motorcars

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

Info:

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



MERKUR
PRIVATBANK



Setzen Sie Akzente.

Mit Invest Plus – unserem
exklusiven Festgeldangebot
für Wertpapieranleger

Handelsblatt

Deutschlands
**BESTE
Banken**

2022

MERKUR PRIVATBANK

Kundenbefragung
Im Vergleich: 22 Privatbanken
Partner: ServiceValue GmbH
handelsblatt.com • 19.07.2022



089 59 99 80



www.merkur-privatbank.de/exklusiv

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 1/2024 am 15. Februar
Ausgabe 2/2024 am 15. Mai





Wie kalt der Winter wird, können wir nicht vorhersagen ...

... dafür wissen wir, wie sich Ihre Immobilie erfolgreich verkauft. Unsere Experten vor Ort verfügen über umfassende lokale Marktkenntnisse und den Zugang zu einer Vielzahl vorgemerakter Kaufinteressenten: optimale Voraussetzungen, um mit einer gezielten Vermarktungsstrategie den Käufer ausfindig zu machen, der das Besondere Ihrer Immobilie zu schätzen weiß. Unsere wärmste Empfehlung: Kontaktieren Sie uns für eine unverbindliche Beratung oder besuchen Sie uns persönlich in unserem Immobilien-Shop – wir freuen uns auf Ihre Anfrage und sind gerne für Sie da!

STUTTGART-FEUERBACH

T +49 (0)711 814 7710 | Thilo.Preller@engelvoelkers.com
Stuttgart-Nord Immobilien e.K. | Lizenzpartnerin der Engel & Völkers Residential GmbH
engelvoelkers.com/feuerbach | Immobilienmakler