

Continental ExPress

AUSGABE 1 - MÄRZ 2024



Royale
Hochzeit
in Dresden

SEITE 4

Ostfriesland-
Treffen

SEITE 10

Zwischen
Rohren
und Rolls-
Royce

SEITE 14

Der Guru
mit den 93
Rolls-Royce

SEITE 18

Klassik-Welt
Friedrichs-
hafen

SEITE 20

„Rose“
Teil 2

SEITE 24



"Die Empfehlung des Winzers war OK: Lieber 30 Kisten guten Wein einladen als auch nur eine Flasche schlechten. - Aber eine einzige Kiste mehr und wir müßten bei jeder Bodenwelle um unser Auspuff-Endrohr bangen."

Photos, Berichte und Bücher über Rolls-Royce und Bentley aus dem Archiv von K.J. Roßfeldt unter: www.rrab.com

TERMINE

**Frühjahrstour 2024
Unterwegs im
Bergischen Land**
17. bis 20. Mai 2024
Norbert Heinrichs

Küsten Trophy
6. bis 9. Juni 2024
Thomas Kröger

**Anmeldung
liegt bei**
**Oldtimer Meeting
Baden-Baden**
12. bis 14. Juli 2024
Markus Gottschall

Classic Days Düsseldorf
2. bis 4. August 2024
Heike Breuer

**TOC goes wild –
im Kraichgau**
16. bis 18. August 2024
Felix Rominski

Classic Gala Schwetzingen
30. August bis
1. September 2024
Markus Gottschall

Treffen der Vorkriegsler
20. bis 22. September 2024
Rainer Kaifel

Garagentreffen
5. Oktober 2024
Michael Löbs

TOC Weihnachtsfeier
30. November 2024
Angela Münch-Würtele
Michael Würtele

Liebe Freunde, es ist Zeit unsere britischen Schätzchen aus dem Winterschlaf zu holen,

auch wenn in den letzten Wochen eher negative Nachrichten die Medien beherrschten. Die Nachricht von King Charles Krebs-Erkrankung hat uns doch alle sehr überrascht. Ist er doch erst vor knapp einem Jahr zum König gekrönt worden. Wir wünschen ihm auf jeden Fall gute Besserung!

Doch es gibt auch positive royale Nachrichten, wie in dem unterhaltsamen Artikel von Stephan Seeger über „einen Taxi-Dienst der besonderen Art“ zu lesen ist.

Außerdem sollte man immer positiv denken. Ich glaube dies ist auch eine gute Überleitung mit Hinweis auf Andreas Königs Fortsetzung des Erfahrungs- und Restaurationsberichts seiner Corniche „Rose“ in diesem Heft. In dem sehr stimmungsvollen Bericht habe ich mich das eine oder andere mal selbst wieder gefunden und das meine ich nicht namentlich. Ich bin sicher, es wird einigen von euch ebenso gehen.

Dass man in kleiner Runde sehr viel Spaß haben kann, zeigt uns der Bericht unserer Nordlichter, welche sich an einem sonnigen Wochenende im Juni zu einem idyllischen Stelldichein getroffen haben. Die Erlebnisse machen Appetit auf die Tour von Thomas Kröger im Norden im Juni (Anmeldungen im Mitgliederbereich unserer Website).

„Zwischen Rohren und Rolls-Royce“ ist der Titel eines Berichtes der Frankfurter Allgemeinen Zeitung über das bürgerliche Leben eines Rolls-Royce-Fahrers. Unser Freund Thorsten Buch wurde hierzu interviewt und der „hoechst“ unterhaltsame Bericht ist Frau Andreae von der FAZ sehr gut gelungen.

Frank Müller berichtet über seinen Besuch auf der Oldtimer-Messe in Friedrichshafen, wo es ihm vor allem die 30er-Jahre angetan haben.

Franks zweiter Beitrag entführt uns nach Indien. Lasst euch überraschen, wie „Hare Krishna“ und Rolls-Royce zusammen hängen!

Die auf der Weihnachtsfeier bestellten TOC-Fahrzeugaufsteller sehen fantastisch aus und sind mittlerweile bei den Fahrzeugbesitzern angekommen. Hier nochmals der Hinweis, wer sein Fahrzeug „clubgerecht“ präsentieren möchte, kann sich bei Norbert Neubauer melden unter n.neubauer@theotherclub.de und mit Ihm alles weitere absprechen. Vor allem in Bezug auf unsere Treffen in Baden-Baden und Schwetzingen machen die Schilder einen tollen Eindruck bei den Besuchern, welche dann die Interessierten am Fahrzeug verweilen lassen.

Ich freue mich schon auf die Tour am Pfingst-wochenende im Mai von Norbert, Jörg und Malte. Wie ich hörte ist diese Tour schon gut gebucht, also sollten sich diejenigen, die teilnehmen möchten, schnell entscheiden. Auch die Tour von Marion, Karin, Thomas und Norbert im Norden im Juni erfreut sich großen Zuspruchs. Das Programm bietet einiges und es sind noch Plätze frei.

Die Vorbereitungen für die 120-Jahr-Feier der Rolls-Royce Motor Cars in Schwetzingen sind in vollem Gange, und nähere Infos folgen demnächst per Newsletter.

Bleibt also vorerst nur eines zu sagen: Gentlemen start your engines! Zeit die Flüssigkeitsstände zu prüfen und den Wagen für die Saison vorzubereiten, welche uns einiges zu bieten hat.

In diesem Sinne, happy motoring!
Euer Markus



Links: Nach dem Gottesdienst:
Abfahrt mit dem Brautpaar vor der
Kathedrale Sanctissime Trinitates
(Hofkirche) zu Dresden.

Gern komme ich der Bitte der CE-Redaktion nach und berichte vom Einsatz „Sir Winstons“ als Hochzeitswagen bei der kirchlichen Trauung von Maria-Teresita Prinzessin von Sachsen mit Graf Beryl de Saporta am 23. September 2023. Nach 137 Jahren heiratete erstmals wieder eine Wettiner-Prinzessin in der Katholischen Hofkirche zu Dresden.

Die Einladung beginnt mit folgender Bekanntmachung:

**Prinz Alexander von Sachsen
Herzog zu Sachsen
und Prinzessin Gisela von Sachsen
Herzogin zu Sachsen,
Prinzessin von Bayern
geben mit großer Freude Nachricht
von der bevorstehenden Hochzeit
ihrer Tochter Prinzessin Maria-Teresita
von Sachsen Herzogin zu Sachsen
mit Graf Beryl Alexandre de Saporta**

Maria-Teresita ist die Ur-Ur-Enkelin zweier „letzter“ deutscher Könige: über ihren Vater Prinz Alexander (seine Mutter war eine wettinische Prinzessin) von Friedrich August III. von Sachsen und über ihre Mutter, einer Wittelsbacherin, von Ludwig III. von Bayern. Auf den innerdynastischen Streit um die Rechtmäßigkeit der Nachfolge von Prinz Alexander als Markgraf von Meißen und damit Chef des Hauses Wettin kann ich hier nicht eingehen, das Thema ist zu komplex und würde den Rahmen sprengen. Auch bitte ich die Experten unter Euch um Nachsicht, dass ich aus Gründen der Vereinfachung und besseren Lesbarkeit die formal-korrekte Namensnennung nicht überall durchhalte. Natürlich weiß ich, dass der Adelstitel mit Abschaffung der Standesvorrechte des Adels durch die Weimarer Reichsverfassung 1919 Teil des Nachnamens wurde und so erst der Vorname und dann der Titel als Teil des Nachnamens folgen.

TOC-Herbsttour mit „royaler Hochzeit“ in Dresden oder „Sir Winston“ wird „königlich-sächsische“ Hochzeitskutsche

Ein Bericht von Stephan Seeger, Fotos von Volkmar Heinz, Leipzig



Oben: **Anfahrt mit Braut und Brautvater über die historische Augustusbrücke.**
 Unten: **Vor der Semper-Oper: Einbiegen auf den Vorplatz der Hofkirche.**
 Ganz unten: **Ankunft vor der Hofkirche.**



Wie kam es zu diesem Einsatz? Ich hatte meinen Silver Wraith („Sir Winston“), meinen befreundeten Arbeitskollegen und Oldtimer-Freund Andreas Lindner und mich bereits zur TOC-Herbsttour „Unterwegs in Sachsen“ angemeldet, als mich die Einladung zur Wettiner-Hochzeit in Dresden an gleichem Wochenende im September erreichte. Die Brauteltern, Prinz Alexander und Prinzessin Gisela von Sachsen und ich kennen uns seit vielen Jahren und treffen uns über die Versammlungen des „St. Heinrichsorden e.V.“ regelmäßig. Da ich bereits für unsere Herbstausfahrt zugesagt hatte (meine erste TOC-Tour), sagte ich meine Teilnahme an der Hochzeit ab.

Es vergingen etwa vier Wochen, als mich Prinz Alexander anrief und die Frage mit dem Wunsch verband, ob ich nicht vielleicht doch am Tag der Hochzeit mit meinem Silver Wraith den hochzeitlichen Fahrdienst übernehmen könne. Dieser persönlichen Bitte konnte und wollte ich mich nicht entziehen, zumal unser TOC-Treffen in Stolpen praktisch vor der Haustür Dresdens stattfand. So haben Andreas Lindner und ich uns am Samstag aus dem von Elisabeth und Walther Schümichen wunderbar aufgestellten und trefflich organisierten Programm „ausgeklinkt“. **Auch von mir ein herzliches Dankeschön an Elisabeth und Walther für die schöne Tour, die Lust auf mehr gemacht hat!**

Am Samstagmorgen hatten Andreas und ich bereits die Fahrt von Leipzig nach Stolpen am Donnerstag und den ersten Tag der Tour am Freitag hinter uns. Der Wagen sollte sich in Dresden natürlich in tadellosem Zustand, ohne Insekten-Leichen, Schmutz etc., präsentieren. Meine Suche nach einer Hand-Autowäsche in Dresden an einem Samstag erwies sich als herausfordernd. Bei der Firma Melkus-Fahrzeugpflege in Dresden-Weißen (Mekus-Motorsport produziert nach wie vor den aus DDR-Zeiten bekannten gleichnamigen Sportwagen) hatte ich Glück. Ein Mitarbeiter meldete sich für diese Aufgabe an seinem arbeitsfreien Tag freiwillig – die prominente Hochzeit mag ein Grund gewesen sein, „Sir Winston“ war es ganz sicher. Der Mitarbeiter bereitete mir den Wagen ganz fabelhaft auf (Mekus-Fahrzeugpflege wirbt nun auf Instagram mit dieser Aktion).

Eine festliche Fahrt unter Glockengeläut

Anschließend ging es weiter nach Dresden, wo auf dem „Weißen Hirsch“ die Braut und der Brautvater auf „Sir Winston“ und mich warteten. Andreas hatte sich für die Zeit meines Einsatzes für ein Dresdner Sightseeing abgekoppelt. In gemächlicher Fahrt fuhren Braut, Brautvater und ich, geleitet durch ein Vorausfahrzeug, bei Händels Feuerwerks-Musik in Richtung Stadtzentrum. Kurz vor dem Einbiegen auf die Augustusbrücke ertönte das mächtige Geläut der Hofkirche. Dieser Teil des Einsatzes wird mir wohl immer in Erinnerung bleiben: es war ein „Gänsehaut-Moment“, beim Geläut der Hofkirche über die Augustusbrücke auf das Gotteshaus zuzurollen. Ich denke, auch „Sir Winston“ wird sich standesgemäß beachtet gefühlt haben.

Vor der Hofkirche hatte sich bereits eine große Menschenmenge versammelt. Ich machte mir Sorgen um den Wagen, auf den die Menschen zuströmten, wie die Bienen auf ein Stück Pflaumenkuchen. Deshalb beschloss ich, vorsichtshalber bei „Sir Winston“ zu bleiben und nicht am Trau-Gottesdienst teilzunehmen. So kann ich auch nicht viel mehr über den Gottesdienst berichten, als dass dieser u.a. vom Dresdner Altbischof Joachim Reinelt und Pater Paolo Habsburg (Paul von Habsburg) zelebriert wurde. Musikalisch begleiteten den Gottesdienst die Dresdner Kapellknaben, Mitglieder der Staatskapelle, der Dom-Organist Sebastian Freitag sowie die Solistin Laura Kirchgässner. Während des Gottesdienstes stellte ich mich draußen den Fragen der sehr interessierten und ausgesprochen freundlichen Menschen zum Wagen. Nach knapp zwei Stunden öffnete sich das Kirchenportal.

Die „Dresdner Morgenpost“ vom 25.09.2024 berichtete: „...Um 15.25 Uhr präsentierte sich das frischvermählte Paar dann der Öffentlichkeit, düste freudestrahlend mit dem Rolls-Royce ab zu einem Fototermin.“ Na ja, „düste“ ...

Nachdem ich das Hochzeitspaar im Anschluss an den Fototermin zum Empfang ins „italienische Dörfchen“, einem Lokal schräg gegenüber der Hofkirche, gefahren hatte, war dieser denkwürdige Einsatz beendet. „Sir Winston“ hatte entgegen meiner schlimmsten – und wieder einmal unbegründeten – Befürchtungen, durchgehalten und war nicht mitten auf



Oben: **Ankunft vor der Hofkirche: Prinzessin Maria-Teresita mit ihren Eltern Prinzessin Gisela (verdeckt, grüner Hut) und Prinz Alexander von Sachsen.**





Oben: Großes Interesse. In der Mitte schaut das Dach von „Sir Winston“ heraus: Vor ihm sein erleichterter Chauffeur „Alles gut gegangen!“
 Unten: Geschafft! Das glückliche Brautpaar stellt sich mit den Dresdner Kapellknaben zum Erinnerungsfoto auf (ganz unten).



der Augustusbrücke liegen geblieben. Andreas Lindner und ich konnten erleichtert und zufrieden die Rückfahrt nach Stolpen antreten.

Wiehernder Amtsschimmel

Die historische Augustusbrücke in Dresden ist seit einigen Jahren für den Autoverkehr gesperrt. Es bedurfte also einer Sondergenehmigung, die Brücke, die direkt auf die Hofkirche zuführt, am Hochzeitstage mit „Sir Winston“ zu befahren. Der Antrag wurde vom Prinzen Alexander gestellt und von der Straßenverkehrsbehörde zustimmend beschieden. Am Rande: diese Genehmigung war, entgegen einer Pressemeldung, kein dem Hause Wettin entgegengebrachtes Privileg, einen solchen Antrag kann gemäß § 46 StVO jede/r stellen.

Drei Wochen nach der Hochzeit erhielt ich von der Bußgeldstelle der Landeshauptstadt Dresden einen Bußgeldbescheid über 50,- Euro, da ich „...am 23.10.2023 von 09:00 Uhr bis 18:00 Uhr (!) mit dem PKW Rolls Royce mit dem amtl. Kennzeichen L-SW 51H vorschriftswidrig die Augustusbrücke befahren...“ hätte. Als Fotobeweis bediente sich die Behörde einer Presseaufnahme des MDR, über die sie ganz offenbar auf die angebliche Ordnungswidrigkeit aufmerksam geworden war. Da das Foto aber keine Auskunft dar-

über gab, zu welcher Uhrzeit dieser ungeheuerliche Frevel stattfand, setzte die Behörde die Zeit selbst fest. Ausweislich des Bußgeld-Bescheides bin ich demnach am 23.09. von 09:00 Uhr bis 18:00 Uhr auf der Augustusbrücke hin- und hergefahren. Um den Aufwand einer Anhörung bei klarer Faktenlage zu vermeiden, wandte ich mich an die Dresdner Straßenverkehrsbehörde, welche die Ausnahmegenehmigung erteilt hatte, mit der Bitte, dieses Missverständnis auf dem kurzen Dienstweg mit der Bußgeldstelle zu klären.

Das war natürlich von geradezu sträflicher Naivität meinerseits! Ein einmal eingeleitetes Ordnungswidrigkeitsverfahren der Bußgeldstelle lässt sich nicht durch Weiterleitung der erteilten Ausnahmegenehmigung (von dieser Ordnungswidrigkeit) durch die dafür zuständige Straßenverkehrsbehörde aufheben. Darauf, so die Behörde, habe man keinen Einfluss, ich müsse also dem Anhörungsbegehrt der Bußgeldstelle Folge leisten, was ich dann auch tat, nicht ohne Prinz Alexander über diese Kafkaeske zu informieren. Stunden später teilte mir die Bußgeldstelle die Einstellung des Verfahrens mit – kein Wort des Bedauerns oder gar eine Entschuldigung – Obrigkeitsverhalten in sächsischen Amtsstuben des 21. Jahrhunderts! Ein sich korrekt verhaltender Verkehrsteilnehmer gerät in die Mühlen der Bürokratie zweier Ämter, von dem das eine nicht weiß, was das andere tut – Satire „middn auss'm Lähm“, wie der Sachse sagen würde.

Nachtrag: ich habe überlegt, ob ich den MDR darauf hinweise, dass die Dresdner Bußgeldstelle ein Foto, an dem der Sender die Rechte hat, zur Verfolgung einer Ordnungswidrigkeit verwendete. Dann hätte die Behörde eventuell ein rechtliches Problem, in jedem Fall aber eine öffentliche Kommentierung am Hals gehabt. Ich habe meine Revanche-Gelüste unterdrückt: eine öffentlich gemachte Ämter-Posse im Zusammenhang mit diesem Anlass erschien mir dann doch zu kleinbürgerlich – never complain never explain!

Weitere Bilder von der Hochzeit: <https://www.imago-images.de/fotos-bilder/wettiner-adel>
 Bilder und Presseberichte: über die Google-Suchmaschine (z.B. über die Eingabe „Rolls Royce Maria Teresita“)



Ostfriesland-Treffen

Bericht von Hans-Hermann Reese, Fotos Carola Reese

Da war es wieder, das kleine, aber feine Treffen der TOC-Mitglieder aus dem Ostfriesland-Raum. Diesmal sogar mit Verstärkung von Dani und Tom Helten aus Willich mit ihrem Silver Spur.

Am Samstag, den 24.6.23, trafen sich die Neubauer, die Reeses und die Heltens zum abendlichen Fischessen im Restaurant „Der Butt“ (www.der-butt-jever.de) in Jever. Das Essen war hervorragend, sehr reichhaltig, und die Stimmung unter uns so gut, dass wir erst gegen 22:30 Uhr dezent darauf hingewiesen wurden, dass das Restaurant nun schließen wollte. Wir waren tatsächlich die letzten Gäste.

Am folgenden Sonntag hatten sich Karin und Norbert aus Jever mit ihrem Silver Cloud II, Marion und Thomas Kröger aus Papenburg mit ihrem Bentley S1, Carola und Hans-Hermann aus Bremerhaven mit dem Silver Cloud III sowie die schon angesprochene Verstärkung Dani und Tom aus Willich mit dem Silver Spur 2 in Varel um 10 Uhr auf dem Hof Eyting (www.hof-eyting.de) zum gemeinsamen Frühstück getroffen.

Es gab ein wunderbares Frühstücksbuffet mit Brötchen, verschiedenen Salaten, Marmeladen, Schinkenröllchen mit Spargel, Eiern, Rührei mit Speck, Hackepeter und div. andere Zutaten, sogar die Hochzeitssuppe fehlte nicht. Wir haben uns dabei natürlich ausreichend Zeit gelassen.

Das schicke Line-Up unserer Fahrzeuge wurde auch von anderen bewundert, beim Losfahren mußten wir dann langsam fahren und konnten die Bewunderung und den Beifall der anderen Gäste genießen.

Nach einem kurzen Halt am Flutpfahl (siehe CE 1/2023) ging es dann zu einem privaten Rosengarten. Die Besitzer erzählten stolz von ihren Rosen, deren Zucht und Problemen. Wir waren überrascht von solch einer Vielfalt in einem privaten Garten. Ein paar Autos wurden dann auch mit Rosen und Rosenmarmeladen beladen.

Der nächste Stopp war beim Skulpturengarten in Funnix Nähe Wittmund. (www.skulpturengarten-funnix.de) Was für eine



Könnte in England sein, findet sich aber in Friesland.



Die Herren geben sich ja schon Mühe so lässig an ihren Wagen zu stehen, aber hinter dem Steuer zu sitzen steht ihnen wohl besser ;)



Rost sieht man am Auto nicht gerne, passt aber wunderbar zu dieser Baumskulptur.

Ausstellung mit Skulpturen aus Stahl. Diverse Objekte, deren Deutung uns manchmal etwas schwer fiel. Dann aber auch Arbeiten, bei denen man sofort den Sinn erkannte und die auch zum Schmunzeln anregten. (Wie war das noch mit der Verführung? Die Schlange auf dem Baum mit einem Apfel.)

Die Weiterfahrt ging über mehrere kleine Ortschaften und flache Gegenden (man sieht schon 2 Tage vorher, wer zu



„Matching Colors“ von Skulpturen und Blümchen.



Besuch kommt) endlich zum wichtigsten unserer Ziele: Das gemeinsame Nachmittags-Picknick.

Ausgesucht haben wir uns einen Picknickplatz zwischen Aurich und Wiesmoor, wunderbar gelegen in einer Kurve. Die Fahrzeuge wurden natürlich so geparkt, dass jeder vorbei Fahrende erstmal zum langsam Fahren und Staunen angeregt wurde. Jetzt wurde auch von uns aufgetragen: Brötchen, jede Menge Aufschnitt, selbstgemachte Marmeladen, Kuchen, Frikadellen, Wraps, Oliven, div. Käsesorten und natürlich auch Kaffee, Tee sowie Erdbeeren und Prosecco.

Es gab nun auch die unendlichen Benzingespräche und Verbesserungsvorschläge. Die Zeit ging schneller vorbei als eigentlich geplant war, und so haben wir uns dann erst gegen 19 Uhr auf den Heimweg nach Papenburg, Jever, Bremerhaven und Willich gemacht.

Unser Fazit: Es macht Spaß, sich auch in kleinen Gruppen zu treffen, dabei die Fahrzeuge zu bewegen und bewundern zu lassen, darüber zu sprechen und neue Plätze und Sehenswürdigkeiten kennen zu lernen. Wir freuen uns schon auf die nächste Ausfahrt im neuen Jahr.

Oben: **Picknickhäuschen mit apartem Sichtschutz.**
Rechts und unten: **Jedem sein Fläschchen...**



Oben: **Motorgucken zwischendurch sollte schon sein, könnte ja was fehlen.**
Unten: **Wir stoßen an und freuen uns auf das nächste Picknick...**



TOC-MARKTPLATZ

1



Aufgrund der Datenübermittlung ist leider die Farbwiedergabe der Fotos zum Teil nicht originalgetreu. Der Farbton beim Bild oben rechts kommt dem realen Farbton am nächsten.



Verkaufsofferte Bernard Werlé: Bentley S3 Baujahr 1964

Den Bentley habe ich Ende 2019 von Rolf PETZOLD in Hannover gekauft. Der Wagen ist in einem sehr guten Zustand und hat keinen Rost. Er hat getönte Scheiben, den 82 Liter Tank + 25 Liter vom Werk aus, Klimaanlage, Automatik, Servolenkung und ein originales Becker Radio.

Der Wagen hat 52.000 miles und wird regelmäßig gefahren. Der Kühler wurde vor kurzem ersetzt. Leder und Holz sind in sehr schönem Original-Zustand. Das Auto wurde immer vom Classic-Spezialisten KLUGHERTZ gewartet. Rechnungen hierzu liegen vor.

Ich verkaufe das Auto, weil mein S1 FREESTONE & WEBB Empress Line im März aus der Restaurierung kommt, und ich habe noch einen R-Type von 1954 und einen RR 20/25 Hooper Sport Saloon von 1932 im originalen Zustand, sowie einen ALVIS TD 21. Das wird dann einfach zu viel.

Die Expertise liegt bei 75.000 Euro, ich bin aber für Verhandlungen offen.
Euer Bernard
werle.bernard@orange.fr
Mobil: 0033 680135702

Zwischen Rohren und Rolls-Royce

Wie es ein Facharbeiter geschafft hat, sich einen edlen Oldtimer zu kaufen und zum Unternehmer zu werden.

Von Patricia Andreae

Hinweis der TOC-Redaktion: Dieser Artikel über unser TOC-Mitglied Thorsten Buch ist am 30.11.2023 in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung (FAZ), Regionalausgabe Frankfurt erschienen. Wir danken der FAZ-Redaktion und Patricia Andreae für die Überlassung des Textes.

Der Alarmton hat sich bei Thorsten Buch tief eingepreßt. Verschiedene gibt es davon im Industriepark Höchst. Unterschiedliche Tonfolgen weisen darauf hin, was zu tun ist. Ob man im Gebäude bleiben oder es schnellstens verlassen soll. Selbst jeder Besucher muss das lernen und wird erst aufs Gelände gelassen, wenn er einen Test besteht. „Das ist auch gut so“, sagt Thorsten Buch mit ernster Miene. Der Schreck vom Frühjahr 1993 stecke ihm bis heute in den Knochen, erzählt er auf dem Weg zu seinem Arbeitsplatz bei dem Unternehmen Kuraray auf dem Gelände des Industrieparks. Damals hatte es ganz in seiner Nähe einen Störfall mit einem Toten gegeben. „So was vergisst man nicht.“

Im Eingang des Backsteinbaus greift Buch fast schon automatisch zu seiner Karte und steckt sie in ein anderes Fach der Stecktafel. Dabei geht es ihm nicht um die Arbeitszeit, sondern um die Sicherheit. „Im Notfall weiß man so, wer alles im Gebäude ist“, erklärt Buch, warum das Umstecken von abwesend zu anwesend so wichtig ist. Aufzupassen, dass es nicht zu einem Störfall kommt, ist sein Job bei dem japanischen Unternehmen, das die Grundstoffe für Folien und Beschichtungen produziert, die zum Beispiel Spülmaschinentabs um-



Thorsten Buch an seinem Arbeitsplatz im Industriepark

hüllen oder das Glas in der Kuppel des Reichstags bruchsicher machen. Mit dem Aufzug aus dem Jahr 1969 geht es nach oben, in die Sicherheitszentrale des Unternehmens. Thorsten Buchs Aufgabe ist das Ziehen von Proben und die Überwachung der Anlagen und Prozesse an den 31 Bildschirmen in der Leitzentrale und bei Kontrollgängen durch die Hallen und Türme voller Röhren, in denen die chemischen Prozesse der Produktion ablaufen.

Das nötige Fachwissen hat er sich selbst beigebracht

„Die Chemie muss stimmen“, ist für den Mann, der in diesem Metier arbeitet, seit er 1981 mit 15 Jahren seine Ausbildung bei der Hoechst AG begonnen hat, ein Leitmotiv. Und es steht auch für das kleine Gewerbe, das er sich in den vergangenen Jahren aufgebaut hat. Dort gilt es für das Verhältnis zu seinen Kunden. Begonnen



Thorsten Buch als Fahrdienst-Anbieter (beide Fotos: Michael Braunschädel)

hat allerdings auch das eigentlich schon in seiner Lehrzeit. Da er damals noch zu Hause wohnte, riet sein Vater ihm, jeden Monat einen kleinen Betrag von seinem Lehrgeld in einem Sparplan anzulegen, „fürs Alter oder um sich damit irgendwann etwas ganz Verrücktes zu leisten“. Als der Betrag fällig wurde, waren es 17.000 Euro. Und Buch entschied sich, die nicht fürs Alter zur Seite zu legen, sondern sich einen Traum zu erfüllen: einen eigenen Rolls-Royce. Er suchte eine Weile und fand dann seinen Silver Shadow 1 aus dem Jahr 1969. Ein „Butterbrot-Rolls“, wie er sagt, „den man sich noch leisten konnte.“ Auf Portalen und Oldtimerschauen hatte er sich umgesehen und dann den Wagen mit den roten Ledersitzen entdeckt, der nur vier britische Vorbesitzer hatte. Und der erstmals am 7. Mai 2015 in Deutschland zugelassen worden war. „Das war der Todestag meines Vaters“, erzählt Buch. Für ihn war das ein Zeichen.

Seither ist er Rolls-Royce-Besitzer, ein Fahrzeug im Wortsinne aber hatte er noch nicht. Der Wagen hatte als Geldanlage jahrelang in einer Garage gestanden. „Erst einmal mussten die Standschäden beseitigt werden“, berichtet Buch und klingt dabei, als sei er schon immer ein Fachmann für Kfz-Restaurierung gewesen. Doch das nötige Fachwissen hat er sich selbst beigebracht – wie so vieles, seit er die Hauptschule abgeschlossen hat.

Denn er hat es nicht bei der Ausbildung zum Chemiefacharbeiter belassen. Nach verschiedenen Weiterbildungen legte er im Jahr 2000 die Prüfung zum Industriemeister mit Fachrichtung Chemie ab und 2004 die zum technischen Betriebswirt. In der Zwischenzeit gab es auch längst keine Hoechst AG mehr, wo er zunächst im Sulfatbetrieb und später im Povalbetrieb gearbeitet hatte. Seine Arbeitgeber hießen zwischenzeitlich Virteon und Clariant und schließlich seit 2001 Kuraray.

Die Arbeit in Zwölf-Stunden-Schichten sorgt dafür, dass er nicht täglich von seinem Heimatort Bad Camberg, wo er aufgewachsen ist, in den Frankfurter Industriepark pendeln muss, sondern auch genügend freie Tage hat, die er dem Rolls widmen kann. Zunächst waren da die Reparaturen, um den Wagen, der „in 18 Monaten mehr gefahren ist als in den 18 Jahren zuvor“, überhaupt fahrtüchtig zu machen. Dass der Silver Shadow ihn mehr kosten würde als die Anschaffung, das war Buch klar gewesen. Doch es läpperte sich.

Andererseits fiel der Wagen auf, und es gab immer mal wieder Bekannte, die fragten: „Du hast doch dieses schöne Auto, unsere Freunde heiraten demnächst, könntest du sie vielleicht fahren?“ Als jemand, der nicht nur bei seinem Auto, sondern auch bei seiner eigenen Kleidung Wert auf britische Eleganz legt, beließ Buch es nicht beim Chauffieren, er bot seinen Gästen auch ein kleines Picknick mit gekühlten Getränken und frischem Obst. „Das Hochzeitspaar kann dann mal einen Moment für sich sein und den Augenblick genießen“, beschreibt Buch seinen Service, und der, das ist spürbar, liegt ihm am Herzen.

Es gibt immer etwas zu tun

Nach ein paar solcher Freundschaftsdienste kam Buch die Idee, dass solche Fahrten auch helfen könnten, die Kosten für Reparaturen und Restaurierungen zu refinanzieren. Schließlich brauchten Holzfuhrer und Lederausstattung immer wieder reichlich Pflege, und auch an anderen Teilen einer Karosse, die mehr als 50 Jahre alt ist, ist immer wieder etwas zu tun. Vor allem dann, wenn man mit einem solchen Wagen Hochzeitspaare oder Jubilare befördern will. Und das war das Konzept für das Unternehmen „Feine Fahrten“, das Buch entwickelt hatte. „Aber ich hatte ja null Erfahrung auf diesem Gebiet.“

Als Fachmann für sichere Abläufe wollte Buch aber auch hier alles ordnungsgemäß nach Vorschrift machen. Der Mittelfünfiger musste diverse Papiere beibringen und zum Arzt gehen, um sich die körperliche und geistige Verfassung für den Personenbeförderungsschein bescheinigen zu lassen. Sein Wagen brauchte eine weitere Prüfung vom TÜV, damit er für das Gewerbe zugelassen werden konnte. Und eine Unternehmerprüfung bei der IHK musste Buch auch noch ablegen. Das alles beschäftigte ihn während der Pandemie, als es ohnehin kaum Hochzeiten und runde Geburtstage gab. Zum Jahresende 2021 hatte er dann endlich alle nötigen Papiere beisammen. Und seine Familie hatte sogar Flyer für ihn drucken lassen, damit er nun richtig ins Geschäft einsteigen konnte.

„Das ist absolut mein Ding“

Das hat sich rentiert. Im Raum Bad Camberg habe er inzwischen immer wieder Aufträge, berichtet der Mann mit den grauen Schläfen und dem britischen Karojackett. Für seine „Feinen Fahrten“ können die Kunden ihn aber auch im eigens dafür bei einem Wiesbadener Maßschneider angefertigten Cut buchen. „Ich möchte meinen Kunden schließlich etwas Besonderes bieten, der rote Teppich ist bei mir inklusive!“ Und wenn die Fahrt noch etwas romantischer werden soll, dann spielt Buch seinen Kunden auf Wunsch auch ein Ständchen auf der Viola – im Alter von 47 hat er begonnen, das zu lernen.

Wenn Thorsten Buch nahe der Bad Camberger Kreuzkapelle neben seinem Auto steht, dann wird er immer wieder von Spaziergängern angesprochen und zu dem schönen Wagen beglückwünscht. „Ich bin froh, dass ich das gemacht habe, das ist absolut mein Ding“, sagt er mit hörbarer Überzeugung in der Stimme. Einen Hauptjob will er aus den Fahrten aber nicht machen – nicht vor seiner Pensionierung jedenfalls. Was dann komme, müsse man noch sehen. Für die Zukunft wünscht er sich ab und zu auch mal eine Buchung seiner Dienste für Prominente. Berührungsfähigkeit hat er da keine. Denn schon als Kind ist er so manchem Star begegnet, bei den Premieren in dem Lichtspieltheater, das sein Vater in Wiesbaden leitete. In einem Fotoalbum hat er die Erinnerungen daran gesammelt. Darunter ein Foto, das ihn als Jungen mit Bud Spencer zeigt. Der hatte schließlich auch diverse Talente und Berufe in seinem Leben.



Bilder oben: **Der Silver Shadow von Thorsten ist mittlerweile gefragtes Requisite bei Styling-shots und Hochzeitsfotografen.**

Bild unten: **Unser Chauffeur Thorsten in jüngeren Jahren mit Bud Spencer.**



Klaus-Josef Roßfeldt: Rolls-Royce und Bentley – Alle Modelle, Geschichte, Fakten, Daten

Im TOC-Lesesaal schmökert Andreas König

Leider haben viele Bücher über Rolls-Royce und Bentley einen entscheidenden Nachteil: Ist man der englischen Sprache nicht mächtig, wird es schwierig. Denn da im Mutterland unserer Nobel-Karossen eben englisch gesprochen wird, sind viele der Bücher auch in dieser Sprache, inkl. vieler Automobil-Fachbegriffe, was die Lektüre oftmals schwierig gestaltet.

Nicht so dieses Buch heute – ein richtiger „Wälzer“ – insgesamt mehr als 300 Seiten stark und macht in seinem Schuber auch im Regal eine richtig gute Figur.

Klaus-Josef Roßfeldt, der deutsche Rolls-Royce und Bentley Experte, hat einige Bücher geschrieben und das hier kann man getrost als eines seiner Meisterwerke betrachten:

Der Schwerter beginnt die Reise, wie sich das gehört, ganz am Anfang und beschreibt, wie die Marke Rolls-Royce entstanden ist, beleuchtet den Lebensweg der beiden Gründer C. S. Rolls und F. H. Royce ebenso, wie den der Weggefährten, die gemeinsam dafür sorgten, daß sich 1906 dann die Rolls-Royce Ltd. bildete. Historische Bilder der Orte und ersten Automobile machen die Reise auch sehenswert, z. B. ist der 10 H.P. von 1905 in Groß- und vielen Detailaufnahmen abgebildet.

Mit vielen hunderten von Fotos und einigen Zeichnungen führt Roßfeldt den Leser dann durch die „Goldenen Zwanziger“, beschreibt die Entstehung von Bentley bis zur Übernahme durch Rolls-Royce, begleitet durch die Weltwirtschaftskrise und den 2. Weltkrieg und zeigt auch den Einsatz von Rolls-Royce für das britische Empire.

Der Start in die Nachkriegszeit führt dann - wiederum mit vielen Bildern - über die letzten Typen der alten Baumuster bis hin in die Neuzeit: Roßfeldt nimmt sich auch hier genügend Platz und Zeit, um den Wechsel zur neuen Modellgeneration, die damals Shadow und Corniche einläuteten, gebührend darzustellen.

Das letzte Kapitel ist den „noblen Besonderheiten“ gewidmet, den Sonderversionen, den spleenigen Einzelanfertigungen und den Coachbuildern, wie z. B. Hooper und deren exklusiven Umbauten. Die



weiteren Tätigkeitsfelder von Rolls-Royce (Triebwerke) sind am Rand ebenfalls erwähnt.

Komplettiert wird dieses wirklich umfangreiche Nachschlagewerk durch die Typologie aller Modelle, beginnend beim 10 H. P. bis hin zum Silver Spirit.

Das Buch erschien 1989 beim BLV-Verlag (München, Wien, Zürich) in aufwendiger Ausstattung mit Schuber in einer auf 3.000 Exemplare limitierten Auflage; damals war der Preis von 330 DM substantiell. Später gab es eine Neuauflage seitens Heel-Verlag (Königswinter). Erkennbar an einem weißen Schutzumschlag und weniger aufwendig, ohne Schuber; zum Preis von weniger als 100 DM damals ein günstiges Angebot.

Der umfassende Streifzug durch rund 90 Jahre Rolls-Royce- und Bentley-Geschichte, gefüllt mit vielen Informationen, Geschichten und Histörchen, macht das Buch perfekt zum Schmökern und immer wieder in die Hand nehmen. Die vielen Bilder, von denen die meisten in Farbe sind, komplettieren den fantastischen Eindruck, ein wirkliches Kompendium in der Hand zu halten – noch dazu in deutscher Sprache!

Mein Tipp: Unbedingt Lesenswert!
Steckbrief: Rolls-Royce und Bentley, Autor Klaus-Josef Roßfeldt, Sprache: Deutsch, 304 Seiten, mehrere hundert, meist farbige Fotografien. Erschienen in der BLV-Verlagsgesellschaft, ISBN-Nr. 3-405-13741-1 und im Heel Verlag GmbH ISBN-Nr. 3-89365-346-5, erhältlich im modernen Antiquariat.

Der Guru mit den 93 Rolls-Royce

Eine Recherche von Frank Müller

Die Jünger am Wegesrand in Oregon und ihr Meister im RR beim „Drive-by“.
Foto©: Samvado Gunnar Kossatz

Ein kleiner Artikel in einer Zeitung mit der Überschrift: „Der Guru mit den 93 Rolls-Royce“ machte mich stutzig und ließ mich neugierig werden – und ich begann nachzuforschen.

Der „Guru“ um den es ging, hatte verschiedene Namen und wurde als „Bhagwan Shree Rajneesh“, später auch „Osho“, bekannt. Er war indischer Philosoph, Sektenführer und offensichtlich auch Rolls-Royce Liebhaber, der zunächst in Indien, dann in den USA und später auch in Deutschland durch Meditationen, Kurse, oft gepaart mit „speziellen Liebespraktiken“ bekannt und berüchtigt wurde. Mir kamen bei seinem Namen gleich wieder die „Bhagwan-Diskos“ der 80er Jahre in den Sinn, die es in manchen Großstädten gab. In Orange- und Rot-Tönen gewandete junge Erwachsene trafen sich zu Musik und spirituellen Erfahrungen in diesen neuen Tanztempeln. Dass dieser „Bhagwan“ aber anscheinend eine gewaltige Rolls-Royce Flotte besaß, war mir damals nicht bekannt, weil mich die „Luxusautos“ (damals waren das noch keine Oldtimer) schlicht nicht interessierten.

Rajneesh scharte zunächst in Indien und ab den 80er Jahren in den USA im Bundesstaat Oregon eine Anhängerschaar um sich, die ihn nahezu verehrten. Als Ehrbezeugung lies er sich gerne Rolls-Royce Automobile der Marken Silver Spur und Silver Spirit schenken und brachte es so auf die stattliche Anzahl von ca. 93 Stück (die Stückzahl variiert in den verschiedenen Medien immer wieder mal).

Es ist ein Zitat von Rajneesh überliefert, die seine Einstellung zu den Autos deutlich ausdrückt: „People are sad, jealous, and

thinking that Rolls-Royces don't fit with spirituality. I don't see that there is any contradiction... In fact, sitting in a bullock cart it is very difficult to be meditative; a Rolls-Royce is the best for spiritual growth.“ übersetzt mit:

„Die Leute sind traurig, eifersüchtig und denken, dass Rolls-Royces nicht zur Spiritualität passen. Ich sehe keinen Widerspruch ... Tatsächlich ist es sehr schwierig, in einem Ochsenkarren zu meditieren; ein Rolls-Royce ist das Beste für spirituelles Wachstum.“

Zumindest in dieser Hinsicht kann ich das Ansinnen dieses Mannes ungefähr nachvollziehen.

Das wahnwitzige dieser Rolls-Royce – Bhagwan Konstellation ist aber, dass die morgendlichen „Segenstouren“ in eben diesen Wagen erfolgten in sogenannten „Drive-by's“. Das muss man sich so vorstellen: Während seine Jünger am Wegesrand des Meditationsgeländes stehen, paradiert der Meister im Rolls-Royce vorbei und spendet Spiritualität. Herrlich – ob-

wohl – mir fallen gerade die Größen aus Adel, Politik oder Showbiz ein, die sich bis heute mit ihren Karossen durch publikumsgefüllte Straßen chauffieren lassen.

Ok, ich schweife ab, bleiben wir den Karossen des Bhagwan. Im Laufe der Recherche erfuhr ich, dass die Autos zum Teil auch geleast waren – von den Anhängern, für den Guru. Es wurde auch eine Firma gegründet, die die Wagen rechtlich besaß und auch (westdeutsche) Mechaniker eingestellt hatte. Der Artikel erläutert weiter, dass die Autos auch dazu dienten, Aufmerksamkeit auf potentielle reiche „Neu-Jünger“ zu lenken oder als Sicherheit für Kredite erhalten sollten, was aber nicht immer gelang. Sie wurden auch verlost, um der Sekte mehr Bekanntheit zu verschaffen, wobei der Gewinner, die Gewinnerin nicht unbedingt das Auto erhielt. Alles sehr obscur. Und wie meistens bei obskuren Finanzverschachtelungen bricht das „Imperium“ irgendwann einmal zusammen. So auch in diesem Falle.

Verschiedene Anschuldigungen, von Gewalt über Vergiftungen, bis zu Einwanderungsdelikten führten zur Verhaftung von Rajneesh in den USA, und er musste ausreisen, um einer Gefängnisstrafe zu entgehen. In Indien, wo er schließlich strandete, fasste er wieder Fuß und betrieb weiterhin ein Meditationszentrum. Er starb 1990, aber das „Das Osho International Meditation Resort“, ein Zentrum mit seinen – inzwischen veränderten – Meditationsgrundlagen, existiert bis heute.

Was passierte mit den Autos?

Die Wege des Herrn sind verschlungen, so auch die der Rolls-Royces des Bhagwan. Als das „Imperium“ zusammenbrach, mussten auch die Rolls-Royces weichen. Anscheinend wurden einige der Fahrzeuge nach Indien geschafft damit der Bhagwan, der dorthin ausgewandert war, nicht zu Fuß gehen musste. Der Großteil der Autos aber blieb in den USA und Rolls-Royce Motor Cars Inc. hatte ernstliche Sorgen, dass die „Bhagwan-Rolls-Royce“ nun auf den Markt kommen würden. Warum? Dazu muss man wissen, dass die Autos zwar normal bei Rolls-Royce bestellt wurden aber teilweise von der Bhagwan-eigenen Lackierwerkstatt in der skurrilsten Farbschemen lackiert wurden. Dies war nicht mit der Markenpolitik der Firma Rolls-Royce vereinbar.



Das Rückkaufangebot von Rolls-Royce wurde jedoch von dem bis dahin unbekanntem Autohändler Bob Roethlisberger durchkreuzt. Er bot mehr, bekam den Zuschlag und erwarb die noch übrigen ca. 85 Rolls-Royce um sie mit großer Publicity weiterzuverkaufen. Die Firma Rolls-Royce und Roethlisberger mussten sich einigen, wie mit den Autos umzugehen ist, denn Rolls-Royce sollte weiterhin die Wartung und Gewährleistung übernehmen, während Roethlisberger die Extravaganz der Lackierungen als Verkaufshilfe einsetzen wollte, was wiederum Rolls-Royce nicht gut hieß. Irgendwie wurde man sich einig und Roethlisberger begann die Autos einzeln zu verkaufen, nicht wie geplant in einer großen Auktion. Schon ein halbes Jahr nach dem legendären Kauf starb Bob Roethlisberger allerdings an einem Gehirntumor.

Bis zu seinem Tod waren zwischen 30 und 40 Autos verkauft worden, die restlichen Autos wurden nun postum nach und nach bei Auktionen verkauft und die somit die einstmal größte Sammlung an Rolls-Royce Automobilen zerstreute sich in alle Winde.



Einer von 16 Transporttrucks in Oregon nach dem Verkauf der 85 Rolls-Royce an Bob Roethlisberger.
Foto©: The Oregonian

Foto unten: Die „Beute“ beim Autohändler The European Car Company von Bob Roethlisberger.

Anmerkung: Im Verlauf meiner Recherche wurde ich hauptsächlich fündig bei drei Quellen: der Zeitung „The Oregonian“ mit einem Artikel aus dem Jahre 1985 über die Geschichte von Bhagwan und seinen Rolls-Royces, bei einem Artikel des „Business Journal of New Jersey“ von 1987 über die Beziehung von Rolls-Royce Motor Cars Inc. zum Autohändler Bob Roethlisberger und von Marinus Rijkers Artikel aus dem Jahre 2015 im Magazin „The Spirit“ vom Rolls-Royce Enthusiats Club – SZ-Register über seine genaue Recherche zu den Silver Spirit Modellen des Bhagwan-Imperiums. Ich habe auch festgestellt, dass es ein reich bebildertes Buch mit den Sonderlackierungen der Bhagwan Rolls-Royce gibt „93 Rolls-Royces“, das aber nur schwierig und zu Höchstpreisen zu bekommen ist.

Zu Wasser, zu Lande und in der Luft.

Besuch auf der Klassik-Welt in Friedrichshafen

Ein Bericht von Frank Müller



Wenn über die großen Oldtimermessen in Essen und Stuttgart berichtet wird, ist der Kleinstädter aus dem ländlichen Süden schwer beeindruckt und sich seines Daseins abseits der Metropolen bewusst. Un-erreichbar weit weg bleibt Essen (600 km) und zu allem Verdruss habe ich Stuttgart 2023 aus beruflicher Blindheit total verpasst. „Nun muss es sein“, denke ich mir, „ich brauche eine Messe, sonst wird das dieses Jahr wieder nichts mit einem anregenden Auftakt ins Oldtimergeschehen“. Da kam die „Klassikwelt“ in Friedrichshafen von 5.-7. Mai 2023 gerade recht und – ich muss es so enthusiastisch formulieren – es war ein ergreifendes Gesamterlebnis und das fast vor meiner Haustür.

Dank freundlicher Wetterprognosen flitzte ich die gerade mal 60 km nach Friedrichshafen im offenen MGB auf kleinen kurvigen Sträßchen dahin und wurde von gelbbe-westeten Helfern, zwar neben den Messehallen aber immerhin abgeteilten Parkplatz für die Oldtimer gelotst. Wer früh genug am Morgen kommt, der fährt mit seinem Oldtimer direkt in den Innenhof der 5 Messehallen, wo man dann in Ruhe die Fronten der angereisten Fahrzeuge abschreiten kann.

Auf der Messe gibt es, nach Hallen getrennt, Oldtimer- und Markenclubstände, Museen, Premium- und normale Händler, Privatverkäufer, Ersatzteil-, Autopflege-Zubehör und Werkstätten aller Art, Flohmarktstände und Memorabilia, bis hin zu Werkzeug und Spielzeug. Das klassische Vierradangebot wird ergänzt durch Motorradabteilungen und – jetzt hebt sich die Messe von anderen ab – eine feine kleine Auswahl an Flugzeugen, eine Reminiszenz an die große Zeit der Luftfahrt in Friedrichshafen. Der Höhepunkt für mich jedoch sind die Motoren im Einsatz. Und das ist, soweit ich weiß, ziemlich einzigartig für eine Oldtimermesse in unseren Breiten.

Die Szenerie, die mich ergriff, muss man sich wie folgt vorstellen. Als ich gegen Mittag ankam und die ersten Hallen durchstreifte, hörte ich auf- und abschwelldend das singende Geräusch hochgedrehter Motoren, das sich mit tiefem Brodeln aus dem Niederfrequenzbereich mischte. Sollte ich das Glück haben und rechtzeitig zum Start der 30er Jahre Rennwagen die Messe betreten haben? Ich ging nach draußen, wo ein kleiner Rundkurs entlang der Hallen angelegt ist und sah den Zeppelin NT aufsteigen, während auf dem Rundkurs waagemutige Motorradfahrer ihre letzten Runden drehten, bejubelt vom Publikum. Welch eine Szenerie! Das Brodeln hingegen kam aus Halle 3, wo sich die 30er Jahre Veteranen bereit zum Start machten. Die Namen gehen runter wie Öl: Lagonda, MG, Alvis, Rover, Fiat, Ford und dieses Jahr auch ein Bentley, ein Umbau eines 4 1/2 L von 1937 mit eindrucksvollen 6 seitlichen Auslässen für die Abgasrohre. Nicht nur die Fahrzeuge, auch die Fahrer bieten eine Augenweide und sind teilweise in ähnlichem optischen Zustand wie ihre Gefährte :).

Ich war berauscht vom Kampf des Menschen mit der Maschine, man kann sich hineinversetzen in die Zeit der 30er Jahre, als die Autorennen noch voller Gefahren waren und so mancher Bolide auf der Strecke blieb, weil das Material überbeansprucht wurde.



Oben: Wo das Fahrer-Outfit noch zum Wagen passt. Unten: Zum Teil seit 90 Jahren rasant unterwegs – das Fahrerlager der Oldtimer-Rennautos.





Ganz Oben: Nur zum Rennen fahren – ein 4 1/2 Liter Bentley Special, Oben: Zum Kaufen – ein MG TC special. Unten: Dazu das passende Werkzeug oder doch gleich ein LKW samt Yacht. Ganz unten: Ein seltener Anblick – ein Auto unserer Marken!



Herrlich, welch ein Nachmittag! Ich war berauscht, wandelte durch die Hallen (gegen später gab es auch noch eine Flugshow, die der einstigen Flugpioniermetropole Friedrichshafen alle Ehre machte) und hätte mich am liebsten gleich mit Schutzbrille, Helm und Lederhandschuhen ausgestattet, dazu einen passenden Overall. Nun, im MGB sieht das ein wenig affig aus, also doch nichts Kleid-sames gekauft. Immerhin fand ich einen Silver Shadow im Taschenformat, den mein Budget erlaubte.

Ein Wehrmutstropfen? Vielleicht der, dass es in den südlichen Gefilden (und da zählt auch die Techno Classica in Stuttgart dazu) erfahrungsgemäß wenig zu sehen gibt in Bezug auf Rolls-Royce und Bentley. Ganze drei Fahrzeuge zählte ich beim Verkauf, einen Bentley S2, eine Corniche V und ein Bentley MarkVI special. Das war's und dazu kein einziges Besucherfahrzeug aus „unseren“ britischen Nobelschmieden, zumindest an dem Samstag, an dem ich die Messe besuchte.

Fazit: Wer eine abwechslungsreiche Messe mit Motorenfeeling erleben will, eingebettet in eine schönsten Landschaften Süddeutschlands, sollte dieses Jahr – natürlich mit dem Rolls-Royce oder Bentley – von 7. bis 9. Juni zur Klassikwelt nach Friedrichshafen kommen.



Ein Rolls-Royce im Schwarzwald

Entdeckt von Frank Müller



Foto: MPS-Archiv

Meine Profession als Grafik-Designer bringt es mit sich, dass ich mich mit unterschiedlichsten Themen beschäftigen darf. Abwechslung ist also nichts neues für mich. Als ich allerdings im Zuge eines Auftrages auf dieses Bild gestoßen bin, war ich mehr als verblüfft und wollte euch dieses Foto nicht vorenthalten.

Man kennt es, bei Fotocollagen kann man Bildmotive vereinen, die einfach nicht zusammengehören. So ähnlich verhält es sich mit diesem Foto. Der idyllische Blick in ein Schwarzwaldtal, erkennbar an den typischen Schwarzwälder Bauernhäusern im Hintergrund und unterstrichen durch zwei Damen in weltbekannter Schwarzwaldtracht wird „irritiert“ durch das dominante englische Auto unserer Lieblingsmarke Rolls-Royce, aus dem die Damen ihre Hände reichen, zur Linken einem hellhäutigen Herrn in Jacket und Krawatte und zur Rechten einem dunkelhäutigen Mann ebenfalls in Anzug und Krawatte. Nein, es handelt sich nicht um eine Fotomontage, sondern um ein bewusst arrangiertes Motiv, das einen der interessantesten Aspekte der deutschen Hifi-Geschichte darstellt. Die Jazzfans unter euch werden nun schon wissen um was es geht, allen anderen sei hier die Erklärung für dieses Foto gegeben.

Wir sind tatsächlich im Schwarzwald. Der Herr zur Linken heißt Hans Georg Brunner-Schwer (HGBS) und ist einer der beiden Inhaber der damals (wir befinden uns in den 60er Jahren) äußerst erfolgreichen Firma SABA, die Radio- und Fernsehgeräte herstellt.

Die Firmenzentrale von SABA liegt in Villingen, einer Ortschaft am östlichen Rande des Schwarzwaldes und beschäftigte zu ihren Hochzeiten rund 6000 Angestellte. HGBS hat sich zum Ziel gesetzt, Plattenaufnahmen zu machen, die der Qualität seiner Geräte gerecht werden, und er baut dazu sein eigenes Tonstudio und revolutioniert die Aufnahmetechnik zu bisher in Deutschland nie gehörter Perfektion. Die Plattenfirma wird weltweit bekannt unter dem Namen „MPS“ (heißt „Musik Produktion Schwarzwald“). Als Jazzfan gewinnt er den kanadischen Pianisten Oscar Peterson und lädt ihn zu sich in den Schwarzwald ein, übrigens zunächst in sein Wohnzimmer, wo dieser ein Konzert gibt. Als die ersten Aufnahmen in Umlauf kommen ist das eine Sensation. MPS wird die Einrichtung für hochwertige Jazz-Produktionen – schauen Sie ruhig mal in Ihrem Plattenschrank nach.

HGBS ist aber nicht nur Platten- sondern auch Auto-Fan. Er besitzt neben einem Mercedes 600 zwei Maybach-Limousinen, einen Cadillac Fleetwood und eben diesen Rolls-Royce, einen Silver Wraith, den er werbewirksam einsetzt, wie man an diesem Foto erkennen kann. Dass er Oscar Peterson damals wahrscheinlich mit seinem Cadillac durch den Schwarzwald chauffiert hat, diesen aber bei den Fotoaufnahmen durch den Rolls-Royce ersetzt, spricht uns Enthusiasten aus dem Herzen. Und wer weiß, ob die Firma MPS ohne diesen Rolls-Royce solches Aufsehen erregt hätte?

„Everything is going up Roses“ oder Alles wird rosig

Ein Kauf- und Restaurationsbericht von Andreas König



Teil 1 der Geschichte um „Rose“, der dunkelroten Corniche von Andreas König, haben wir im Heft 4-2023 veröffentlicht. Was geschah bisher? Der Traum eines 8-Jährigen erfüllte sich knapp 50 Jahre später – er findet „Rose“, eine traumhafte dunkelrote Rolls-Royce Corniche. Allerdings, wie so oft, war das „Erwachen“ dann doch etwas anders als erträumt. Bevor sich Andreas nämlich bequem auf seinem Fahrersitz niederlässt ist noch mancher Albtraum zu überstehen. Als das Ziel, sprich Rose, greifbar nahe liegt gestehen ihm zwei Autoaufbereiter mit weinerlicher Stimme am Telefon, dass der Lack von Rose hinüber ist. Doch bevor Andreas König ebenfalls in Tränen ausbricht, greift er zum Telefonhörer und ruft bei Markus Gottschall an...

Markus war – wie eigentlich immer, wenn ich ihn anrufe – auf dem Flughafen (ich glaube inzwischen ja, dass der da wohnt) und erklärte mir, dass der Thermolack einfach umgeschlagen ist, weil man mit der Poliermaschine da zu lang drauf war und er heiß wurde. Er gab mir die Adresse eines Lackierers in Lustadt, flog in den Urlaub und ich machte mich auf den Weg in die Pfalz.

Fehler Nr. 7: Glaube keinem Schwätzer!

Verkäufer verkaufen, und dabei ist oft jedes Mittel recht. Wenn man sein Schätzchen jemandem anvertraut, dann sollte man sich neben den Expertisen, Erfahrungen und Beteuerungen auch auf sein eigenes Bauchgefühl verlassen und genau nachfragen: Kennt man diese Marke? Hat man damit Erfahrung? Gibt es hier etwas zu beachten? Was ist im Fall, dass etwas schief geht?

Auch hier zur Not schriftlich das alles bestätigen lassen oder (beim miesen Bauchgefühl) umdrehen und gehen! DIE Chance, die sich „nur einmal im Leben bietet“, kommt meist noch ein paar Mal im Leben wieder!

Fazit: Nicht jeder, der es behauptet, hat etwas drauf.

Ich liebe die Pfalz. Ich liebe die Landschaft, ich liebe die Menschen, ich liebe deren oft lustige und ruhige Art, ich liebe das Essen – aber die Ecke, in die es mich auf der Suche nach dem Lackierer verschlagen hatte, war alles andere, als das, was ich bisher von der Pfalz kennen gelernt hatte. In einem Industriegebiet, irgendwo kurz vor dem Rand der Erde plärrte mein Handy: „Sie haben ihr Ziel erreicht!“

Argwöhnisch fuhr ich auf den Hof und sah mich um. Alte Autos, Schrottcontainer, LKWs.... So stellt man sich eine Szene vor, die mit den Worten endet „...und wurde nie mehr gesehen.“

Schließlich traf ich auf Michael, den Lackierer, der mir sofort sympathisch war: Ein typischer „Pfälzer-Bub“, freundlich, lustig – aber: Fachlich schien dieser Mensch tatsächlich etwas drauf zu haben.

Er ging um Rose herum, schaute genau, strich mit dem Finger hier, tippte dort, kniete hin, beugte sich runter...

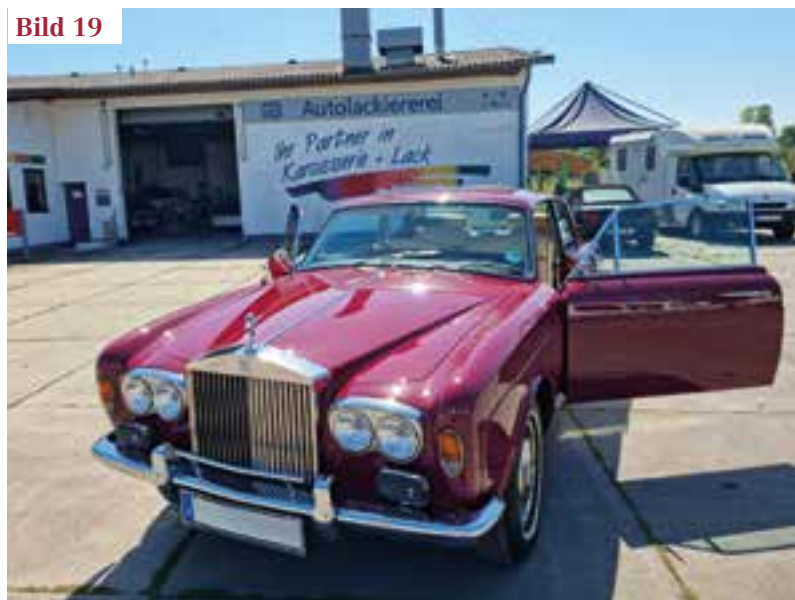
Bild 16



Nach gut einer Stunde meinte er: „Jooo - gibt oiniges zu doo. Es isch nirgendwo richtig schlimm, aber es isch oiniges...“

Kurz und gut – wir vereinbarten einen Termin – 3 Monate weiter, weil er „völlig Land unter ist mit Arbeit“ und so fuhr ich einige Zeit später Rose dorthin. **Bild 16**

Was folgte war der erste Lichtblick seit Kauf: Der Mann versteht, was er tut! Viele Telefonate und einige Vor-Ort-Termine bei Michael überzeugten mich davon, dass er nicht nur richtig nett ist, sondern auch seinen Job sehr genau nimmt. Nachdem er das Auto fast komplett auseinandergebaut hatte, fand er natürlich noch einige Stellen, die uns dann schließlich nach langer und gründlicher Überlegung zur Entscheidung brachten: Wir lackieren sie komplett. Tschüss Baden-Baden, Tschüss Ausfahrt, Tschüss Club – alles was wir die nächsten Monate geplant hatten, war dahin. Denn so wurde aus dem einen ge-



planten Monat dann insgesamt 3 ½. **Bild 17 und 18**

Schließlich holten wir sie im August ab und da stand sie: Rot, strahlend, wie aus dem Verkaufsraum! Wunderschön.

Bild 19

Als ich sie nach Hause fuhr bemerkte ich einen seltsamen Geruch nach Benzin. Indira, die mitgekommen war und auf dem Beifahrersitz saß, schaute mich mit verklärten Augen an und meinte: „Ich bin schon ganz benebelt!“ Seis drum – irgendwas wird das sein, das man irgendwann mal machen muss. Daheim angekommen stellte ich fest, dass ein Scheinwerfer nicht funktioniert, somit nahm ich mir am nächsten Tag vor, nochmal bei Michael vorbei zu fahren.

Gesagt getan – als ich rückwärts aus der Einfahrt fuhr, sah ich einen breiten, nassen Streifen, den mein Wagen zog. Anhalten drunter schauen – und es sprudelte wie im Whirlpool! **Bild 20**

Nachdem mich Sabine davon abgehalten hatte, mein Gewehr zu holen, um

Rose nun endlich ihr langverdientes Ende zu bereiten, setzten wir uns ans Telefon und fanden tatsächlich durch einen großen Zufall einen Menschen, der Ahnung hatte – und nicht in Urlaub war. Denn es war Sommer und alle, die ich kannte und Ahnung hatten, waren verreist.

Der freundliche Mensch stellte nicht nur fest, dass einer der beiden Hydraulik-Schläuche geplatzt war, sondern auch, dass die Treibstoffleitung einen Riss hatte. Leider hatten die Hydraulik-Leitungen eine Lieferzeit von 6 Wochen, so wurde kurzerhand eine gebrauchte eingebaut – und 2 neue bestellt. Damit konnten wir zumindest nun noch fahren und beide Leitungen dann am Ende der Saison gegen neue austauschen. Auch die Treibstoffleitung wurde getauscht. Als wir vom Hof fuhren, gab er uns einen guten Rat: „Autos sind dazu gebaut, gefahren zu werden. Sie leiden, wenn sie in der Garage stehen und je länger sie stehen, desto mehr leiden sie! Daher: Fahren Sie das Auto. Am besten einmal die Woche! Und Sie werden sehen – es wird wieder Spaß machen!“

Ich fuhr das Auto wie eine rohe Kartoffel heim, oder heißt es wie ein rohes Ei? Nein – sie fuhr sich eher wie eine Kartoffel, behäbig und störrisch eierte sie über die Straße...

Und wir folgten dem Rat von Markus, der mich dringend davon abhielt, nun noch weiter daran zu sanieren. Er meinte: „Du musst nach den ganzen Enttäuschungen und dem ganzen Aufwand auch mal wieder Spaß haben! Du hast das Auto ja nicht gekauft, um es ständig irgendwo reparieren zu lassen. Hab Spaß!“

Und genau das machten wir auch. **Bilder 21 bis 24**

Fehler Nr. 8 Der Restaurations-Tunnel

An einem Oldtimer ist oft viel zu tun. Und je mehr man hinschaut, desto mehr sieht man. Irgendwann denkt man nur noch in Werkstätten, Teile besorgen, Fachleute finden und Geld beschaffen. Was folgt, ist, dass der Spaß an der Sache in den freien Fall geht! Es ist ganz wichtig, den Spaß nicht zu verlieren, denn dafür hat man das alles ja gemacht. Daher sollte man immer darauf achten, dass dieser nicht zu kurz kommt!

Auf der anderen Seite sind eine regelmäßige Wartung und das Durchschauen aller wichtigen Punkte sehr sinnvoll. Hierbei kann es sehr helfen, sich auch selbst mit dem Ganzen vertraut zu machen! Wartungstechnisch ist ein Rolls-Royce an vielen Stellen (gegenüber heutigen Autos) sehr gut selbst zu warten, das spart Geld und ist gut für das Ego. Allerdings sollte man sich nur an Dinge trauen, die man dann auch wirklich kann! Sicherheitsrelevante Teile und komplexe Technik sind den Experten zu überlassen!

Fazit: Arbeit und Spaß - die Mischung muss stimmen, wie überall!

Die erste Ausfahrt mit Sabine war noch mit „Was ist das für ein Geräusch? Geht jetzt wieder was kaputt? Was wird das

Nächste sein?“ gepflastert. Die nächste Ausfahrt führte Indira und mich auf die Insel Rott. Die Sonne strahlte, die Leute machten Fotos und ein älterer Herr war ganz aus dem Häuschen als er das Auto sah, erklärte mir den gesamten Motor, wo ich auf was achten muss und dass er für den ADAC 40 Jahre auf Deutschlands Autobahnen unterwegs war. Ein längeres Gespräch und ein paar Bilder weiter fuhr er mit seinem Fahrrad glücklich und mit der Bemerkung davon „...“, dass wir ihm den Tag gerettet hätten, dass er noch so ein schönes Auto sehen konnte...“ **Bild 25**



Inzwischen fährt Rose nach einigen Ausfahrten wunderbar. Die „Experten“ hatten Recht: Je mehr man sie fährt, desto besser fährt sie. Und auch ihre Seitenlinie hat sie inzwischen bekommen. Handgemalt, wie sich das gehört.

Ist sie perfekt? Nein. Bei weitem nicht. Aber sie ist ein richtig hübsches Auto geworden, auch wenn Leder und Innenraum noch dringende Winterarbeiten benötigen. Und ich glaube, das ist der Punkt: Ein solches Fahrzeug ist ein Projekt. Und das ist nie abgeschlossen. Und so muss man das auch sehen. Es wird immer wieder etwas geben, das man machen kann oder machen muss. Richtig fertig wird es aber nie sein. Und vielleicht liegt auch genau hierin der Reiz.

Und die Moral von der Geschichte?

Nach nun vielen schönen Ausflügen mit unserer Rose, vielen tollen Bildern und noch schöneren Begegnungen mit Menschen, die sich einfach gefreut haben, ein „altes Auto“ zu sehen, sind das Glück und die Freude wieder zurückgekehrt.

Manchmal braucht man Ausdauer. Und Geduld. Und Geld. Und an dieser Stelle ein ganz, ganz großes Dankeschön an Norbert Neubauer, der mir immer wieder mit guten Worten Mut gemacht hat. Ich glaube, ohne die aufbauenden Mails, mit denen er mich bei der Stange gehalten hat, wäre das anders verlaufen! Denn ich denke, es ist erst einmal eine Art „Kulturschock“, wenn man ein altes Auto kauft und merkt, dass Autofahren damit so völlig anders ist. Denn es gibt so viele Dinge, um die man sich kümmern muss. Und dass man hier gegenüber dem heutigen „rundum Sorglos-Paket“ der Alltags-Autos mit regelmäßiger Wartung, Garantie auf Durchrosten und perfekte Teileversorgung bei einem Oldtimer eben eine andere Welt betritt.

Dennoch – wer den Mut hat, das, was da auf ihn zukommt, auch durchzustehen und auszuhalten, der wird mit etwas ganz Besonderem belohnt: Das stille Glück, ein Stück Geschichte selbst zu erleben. Und somit sind wir am Ende wieder bei den Zitaten angelangt: „*Wenn Dinge nicht gleich so funktionieren, wie man sie sich vorstellt, dann sollte man bedenken: Es dauert 6 Monate einen Rolls-Royce zu bauen. Und 13 Stunden für einen Toyota.*“



Einladung zur Classic-Gala Schwetzingen
30.08. bis 01.09.2024



Liebe Freunde!

Nach dem großen Erfolg letztes Jahr in Schwetzingen werden wir auch dieses Jahr wieder als TOC auf der Classic-Gala vertreten sein. Wir haben etwas zu feiern:

120 Jahre Rolls-Royce Motorcars!

Das wird ein Fest mit vielen tollen Autos!

Das Schloss mit seinem wunderschönen, angegliederten Park bietet den angemessenen Rahmen für diesen Anlass und unsere klassischen Fahrzeuge. Hierzu gibt es auf der Website des Veranstalters die Möglichkeit, sich über das Online-Nennungsformular entsprechend zur Veranstaltung anzumelden. Wer gerne mit seinem Wagen am Concours d'élegance teilnehmen möchte hat auch in diesem Jahr die Gelegenheit dazu.

Nähere Informationen unter www.classic-gala.de oder www.concours-delegance.de

Da die Veranstaltung immer schnell gut gebucht ist, ist bei der Anmeldung Eile geboten, obwohl die Deadline für die Anmeldung erst am 1. August 2024 ist.

Wir werden wie letztes Jahr wahrscheinlich am Samstagnachmittag Kaffee und Kuchen organisieren. Das restliche Programm kann man der Website entnehmen. Jeder Teilnehmer reist für sich an und kann individuell, je nach gebuchtem Paket, an den verschiedenen Programmpunkten der Classic-Gala teilnehmen. Bitte schaut rechtzeitig nach Hotelzimmern, da Schwetzingen nicht so viele Möglichkeiten bietet. Ich empfehle das Paket A mit dem Gala-Abend, da dieser ganz besonders im Zeichen von Rolls-Royce stehen wird.

Die Rolls-Royce Motor Cars werden an der Veranstaltung ebenfalls teilnehmen. Hier wird es bestimmt den einen oder anderen Schatz zu sehen und zu fahren geben.

- A) Reguläre Concours-Teilnahme mit Welcome-Barbecue und Gala-Abend im Schloss Schwetzingen inkl. 2 Personen für 400,- Euro
- B) Concours-Teilnahme mit Welcome-Barbecue mit Eröffnungsfeuerwerk inkl. 2 Personen für 230,- Euro
- C) Concours-Teilnahme ohne GALA aber mit Sektempfang für 150 Euro

Bei Buchung bitte den Vermerk „**TOC-Paket A, B oder C**“ angeben. Die Anmeldung unbedingt auch an M.Gottschall@theotherclub.de senden. Anmeldeschuss ist der 1. August 2023.

Nähere Infos folgen in der Juni – Ausgabe des Continental ExPress.

Wir freuen uns auf Eure Anmeldungen
Markus und das Orga-Team der CGS

Einladung zu: 47 Jahre Oldtimer-Meeting Baden-Baden vom 12. bis 14. Juli 2024.



Traditionell feiert der TOC auch in diesem Jahr auf seinem Stammpplatz im Kurpark. Die Ehrengastmarke ist dieses Jahr Aston Martin und man darf einiges erwarten.

Aktuell ist folgendes geplant:

Freitag, 12. Juli 2024

Eintreffen der Teilnehmer. Platzierung der Fahrzeuge. Gemütliches Beisammensitzen, also genug Zeit für Freunde und Gespräche. Wir empfehlen den Late Check-In bei längeren Anfahrten aufgrund der Wartezeiten bei der Einfahrt. Siehe Infos auf: www.oldtimer-meeting.de

Samstag, 13. Juli 2024

Am Samstag werden wir wieder unsere **Gartenparty** mit gemeinsamen Abendessen im Kurpark oder bei schlechtem Wetter in der Trinkhalle steigen lassen und es gibt einige besondere Überraschungen. Wir werden euch mit Getränken versorgen und für die musikalische Untermalung ist auch gesorgt! Ebenso gibt es wieder ein kleines Gewinnspiel und diesmal auch ein kleines Geschenk.

Im Preis der **Gartenparty** von 110 Euro sind enthalten: die Getränkeversorgung übers ganze Wochenende mit Sekt, Wein, Wasser und Säften, 3-Gänge-Menü inkl. Amuse Bouche am Samstagabend sowie das Abendprogramm mit Live Auftritt von Claudio Versace bei uns am Tisch, ein Gewinnspiel und ein Geschenk für jede Anmeldung (Einzel oder Paar) sowie Deko, Stühle, Tische, Geschirr und Kleinigkeiten zum Knabbern. Wir mussten dieses Jahr aufgrund der allgemein gestiegenen Kosten den Beitrag etwas angleichen.

Freut euch auf musikalische Highlights, welche wir wieder für euch organisiert haben. Unser Stammpplatz wird dieses Jahr auch Ausgangspunkt für einen Wettbewerb sein. Freut euch ebenso auf ein tolles Wochenende mit Freunden und besonderen Überraschungen. Den Abend werden wir dann schön zusammen feiern und den Tag ausklingen lassen. **OPEN END.**

Sonntag, 14. Juli 2023

Wir werden uns (je nach Verfassung) gegen 10 Uhr am Platz treffen und gemütlich die Veranstaltungspunkte des Oldtimer-Meetings genießen. Jeder hat die Möglichkeit zu schlendern und sich umzuschauen. Unser Platz ist immer Anlaufpunkt. Gegen 16 Uhr endet die Veranstaltung mit der Siegerehrung und dem Abräumen der Tische!



Und so geht die Anmeldung:

Anmeldung für die TOC-Gartenparty:

Die Anmeldung für Sa/So mit Essen, Getränken, Unterhaltungsprogramm und Geschenk erfolgt mit der Überweisung des Kostenbeitrages von 110 EUR pro Person.

Bei der Überweisung bitte folgenden Verwendungszweck angeben:

„OTM 2024, Personenanzahl, Namen“

(Zum Beispiel: *OTM 2024, 2 Personen, Inge und Heinz Mustermann* ergibt einen Überweisungsbetrag von 220 Euro)

Bitte überweist so schnell als möglich, spätestens bis 15. Mai auf das TOC Veranstaltungskonto:
IBAN: DE27 2856 2297 0035 1199 01
BIC: GENODEF1UPL

Anmeldungen sind verbindlich und der Kostenbeitrag für TOC-Gartenparty gilt als Reugeld.

Anmeldung zum Oldtimer-Meeting Baden-Baden:

Bitte nutzt das Formular, das dem Heft beigelegt ist. Sendet das Formular an den Veranstalter Marmato und unbedingt eine Kopie an mich: m.gottschall@theotherclub.de

Überweist den Teilnahmebeitrag für das Oldtimer-Meeting, wie auf der Anmeldung genannt, an den Veranstalter MARMATO. Er ist unabhängig vom TOC-Beitrag zu entrichten.

*Ich freue mich auf Eure
Anmeldungen und ein geselliges
Oldtimer-Wochenende mit Euch!*

*Herzliche Grüße
Markus Gottschall*



TOC-MARKTPLATZ

2



Zum Verkauf steht mein Rolls-Royce Silver Wraith von 1948

Coachbuilder: Hooper Limited UK
Serien Nummer: WAB 62
6 Zylinder, 4,257 ltr.

Elektrische Trennscheibe, Picknicktische,
klappbare Fußbänke, Schiebedach,
zweite Heckklappe/Werkzeugfach

Der Silver Wraith wurde von 1946 bis 1959 mit 1783
Stück gebaut.

Das Auto braucht noch viel Arbeit und sollte als
Projekt gesehen werden.

Der Preis ist Verhandlungssache.

Für weitere Infos kontaktiert mich bitte unter
0178 2397093 oder über th.helten@gmx.de

Bis zu nächsten Wiedersehen grüßt euch
Thomas Helten

TOC-MARKTPLATZ

3



Thomas verkauft seinen Rolls-Royce Silver Spur LHD

Hallo nochmal,
die meisten von euch kennen meinen Silver Spur.
Also wenn ihr Interesse habt, meldet euch bitte ein-
fach über 0178 2397093 oder über th.helten@gmx.de
Ich hätte gerne 28.500 Euro als Clubpreis.

Rolls-Royce Silver Spur LHD
Laufleistung ca. 68.000 mls
TÜV und H-Kennzeichen
EZ 01.07.1991
Serien Nr. SCAZN02D9MCX35726
8 Zylinder, 6.748 ccm

Farbe schwarz mit schwarzem Vinyl Dach
Interieur und Dashboard Leder tan
Vollausstattung, u.a. Holz mit Intarsien, Leder,
Picknicktische, Fußbänke, Lambswool Overrugs,
Soundanlage, 2 Telefone
Linkslenker

1658 Exemplare des Silver Spur II wurden gebaut

Viele Grüße
Thomas Helten

WANTED: Dein Steckbrief für Dein Clubfahrzeug!

Eine Initiative der CE-Redaktion



In diesem Jahr feiern die RR-Clubs in aller Welt wieder ein besonderes Jubiläum: 120 Jahre Rolls-Royce! Unsere TOC-Präsentationen in Baden-Baden und in Schwetzingen werden dieses Jubiläum zu würdigen wissen. Und dabei können die club-einheitlichen Aufsteller mit den Fahrzeug-Steckbriefen einen authentischen Beitrag leisten, denn es wird ein sehr eindrucksvolles und professionelles Bild abgeben, wenn unsere Fahrzeuge durch ihre Steckbriefe im TOC-Design illustriert werden. Wir freuen uns darauf!

Nebenbei werden diese besonderen Steckbriefe voraussichtlich ein Alleinstellungsmerkmal unseres Clubs sein!

Viele Club-Mitglieder haben bereits von der Möglichkeit, einen Steckbrief für das Clubfahrzeug zu bestellen, Gebrauch gemacht. Einheitlich ist das gemeinsame Design, bestehend aus schwarzer oder dunkelblauer Grundplatte und dem Display mit dem Club-Logo und der blauen Banderole mit der Fahrzeug-Bezeichnung. Die Detail-Daten des Steckbriefs bestimmt jeder Auftraggeber selber.

Und so geht es:

Ihr stellt den Text für den Steckbrief eures Clubfahrzeugs selber zusammen und sendet ihn an n.neubauer@theotherclub.de

Frank Müller wird dann das Layout für den Steckbrief herstellen und zur Freigabe an den Bestellenden zurück senden. Nach Freigabe und Zahlungseingang werden dann Herstellung von Steckbrief und Grundplatte von uns veranlasst und euch zugesendet.

Ein Set aus Steckbrief und Grundplatte kostet mit Verpackung und Versand 60 Euro. Nach wie vor kann man weitere Steckbriefe ohne Grundplatte für 10 Euro bestellen. Diese Preise erzielen wir nur, wenn wir mindestens 10 Stück drucken lassen. Daher hängt das Lieferdatum ein wenig vom Auftrags-Eingang ab. Das Layout wird jedenfalls umgehend erstellt.

Wir wünschen uns viele Aufträge und grüßen herzlich,
Frank Müller und Norbert Neubauer

NEU DABEI

Neue TOC-Mitglieder im I. Quartal 2024

Rudolf Böhm aus Bornheim mit einem 1979 RR Silver Shadow II

Frank Both aus Neuwied mit einem 2014 Bentley Continental GTC V8 S

Sascha Rissel aus Worms mit einem 2014 Bentley Continental GTC S

Dr Christian Weiger aus Riegsee mit einem 2001 Bentley Mulliner Wide Body R

Michael Wessel aus Wuppertal mit einem 1949 Bentley Special

Herzlich Willkommen im Club!

Euer Artikel im CE!

Liebe Club-Freundinnen und Club-Freunde, jedes Mal, während der Vorbereitung auf eine neue Ausgabe des Continental-Express, sind wir freudig aufgeregt wie

vor Weihnachten. Denn wir wissen nie, welche Beiträge uns erreichen, die wir dann für alle Leser schön „verpacken“ dürfen.

Die Berichte kommen aber nicht vom Weihnachtsmann sondern von euch! Bitte traut euch und schreibt uns,

sendet uns Fotos und erzählt uns Geschichten von euch und euren Autos. Dann füllt sich das Heft wie von allein. Wenn ihr jetzt sagt: „ich kann das nicht“ schreibt uns trotzdem, wir bringen es in die richtige Form.

Eure Redaktion – Norbert und Frank

IMPRESSUM

Texte: Patricia Andreae, Norbert Andrup, Markus Gottschall, Andreas König, Frank Müller, Norbert Neubauer, Stephan Seeger, Hans-Hermann Reese, Klaus-Joseph Roßfeldt

Bilder/Darstellungen: Norbert Andrup, Balimousweddings, Michael Braunschädel, Markus Gottschall, Volkmar Heinz, Andreas König, Samvado Gunnar Kossatz, MPS-Archiv, Frank Müller, The Oregonian, Carola Reese, Klaus-Joseph Roßfeldt

Foto Titelseite: Auch ein Rolls-Royce braucht man frische Farbe – „Rose“ die Cornische von Andreas König in der Spritzkabine, Foto: Andreas König

Redaktion: Norbert Neubauer, Stadlander Weg 12, 26441 Jever, redaktion@theotherclub.de

Layout: MüllerHocke, Frank Müller

Druck: Media-Design Lingenfeld

Haftung: Haftung für eingesandte Fotos und Manuskripte ausgeschlossen. Soweit Produkt- oder Firmennamen erwähnt oder Bilder und Symbole dargestellt sind, können sie Marken- oder Handelsnamen ihrer jeweiligen Inhaber sein und werden als solche anerkannt.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck von Texten und Abbildungen/Darstellungen nur mit schriftlicher Genehmigung des Clubs.

www.theotherclub.de

HINWEISE

Ihr möchtet im Mitgliederbereich von www.theotherclub.de euer Clubfahrzeug zeigen? Sendet eure Fotos einfach an n.neubauer@theotherclub.de.
Zugangsdaten für den Mitgliederbereich verloren? Macht nichts, bitte Mail senden an n.neubauer@theotherclub.de

Redaktionsschluss für Heft 2 Juni 2024 ist der 31. Mai 2024.

TOC GOES FACEBOOK!

Der TOC hat nun auch seine eigene Facebook-Gruppe.



Ziel ist, den Austausch der Mitglieder zu vereinfachen und zu stärken, Bilder zeigen zu können oder auch Fragen zu stellen, bzw. über unser liebstes Hobby zu diskutieren. Administriert wird das Ganze von unserem Clubmitglied **Andreas König**, der die Seite eingerichtet hat und sich mit seiner Frau Sabine um die technischen Aspekte kümmert. Wer möchte, der sucht in Facebook einfach nach „TOC - The other Club - Bentley und Rolls-Royce“ und wird dann von Andreas in die Gruppe aufgenommen. Wichtig: Derzeit ist die Gruppe ausschließlich den TOC-Mitgliedern vorbehalten. Einfach mal reinschauen.

Mit Empfehlung!
Die CE-Redaktion

BENTLEY 3 Litre

3 Sitze für ein Halleluja



2-türiger 3-Sitzer Sport Tourer von Maule & Sons Motor Body Builders
Chassis-Nr. 96 (2,99 m Radstand)
06.1922 an A. G. Gripper ausgeliefert

Bentley's allererstes Modell, der 3-Litre, war gleichzeitig das kleinste Modell der Marke, und auch das sportlichste und kommerziell erfolgreichste bevor Bentley als Originalfirma 1931 in Insolvenz ging. Insgesamt entstanden 1622 Chassis. Im ersten Verkaufsjahr 1921/1922 wurde der 3-Litre nur als 2,99 m kurzes Chassis angeboten.

Aber schon damals bemühten sich etliche Karosseriebaufirmen um die solvente Kundschaft. Neben bereits etablierten Namen wie Harrison, Vanden Plas, Gurney Nutting und Park Ward tauchten auch heute völlig vergessene Kleinfirmen auf. Wer hat schon einmal von Gurn, Fester und Wilton Carriage gehört, von Faurt oder Austerfeld, Jackson und Queens & Brighton? Alles wohl eher "Hinterhof"-Werkstätten, die für lokale Kunden tätig waren und bald wieder verschwanden.

Dazu gehörte auch Maule & Sons Motor Body Builders aus Stockton-on-Tees in Nordengland, die nach mehreren frühen Rolls-Royce Silver Ghost nach dem Weltenbrand des "Great War" einen einzigen Bentley einkleiden durften. Das aber war ein hübscher, sehr leichter 3-Sitzer mit zeittypisch unlackierter Motorhaube aus Aluminium, dessen Karosserie hinten so stark eingezogen war, dass dort nur eine einzelne Person Platz nehmen konnte (und das wohl eher selten in Anbetracht der sehr windigen Position).

Wieso oft, war die kleblatgrüne Karosserie nicht sehr haltbar und wurde später durch einen Sport-2-Sitzer ersetzt, von einer Firma namens Griffin, die auch keine Spuren hinterlassen hat. Ebenso wenig wie Chassis Nummer 96, dass aller Wahrscheinlichkeit nach den Zeitläufen zum Opfer gefallen ist.

Die Karosserie von Maule & Sons ist ein gutes Beispiel für eine der frühen ausgesprochenen Sportwagenaufbauten auf Bentley-Chassis, bevor wenige Monate später mit dem 4-Sitzer von Vanden Plas quasi der erste "Serien"-3-Litre entstand, der mit der neben dem Fahrer ausgeschnittenen schlanken Karosserie zu "dem" klassischen Bentley werden sollte.