

ONCE UPON A TIME IN FRANCONIA!..



Alte Ladies brauchen etwas Schlaf vor großen Ausflügen...



Auftakt zur „Ü85-Party“: Willkommensdrink und -snack auf der Hotelterrasse

Rolls-Royce Wraith H.J. Mulliner Sports Saloon, Chassis WEC26 von 1938
Rolls Royce 20/25 Park Ward 6-Light Saloon, Chassis GWE66 von 1934
Rolls-Royce Phantom II Barker Sedanca de Ville, Chassis 65GY von 1930
Rolls-Royce Phantom II Barker „Sports“ Sedanca de Ville, Chassis 81XJ von 1929
Rolls-Royce Twenty mit Sports Saloon replacement body von Southern aus Mitte der 30er Jahre,
chassis GHJ30 von 1927

Das waren die 5 hier mal ausnahmsweise von jung nach alt gelisteten Eintrittskarten zu einem Clubtreffen der besonderen Art, das neben allerbesten Stimmung in familiärer Atmosphäre, herrlichem Wetter und einer von Bill Orth ausgesuchten wunderschönen Route auch eine große, geradezu perfekt passende Überraschung bereithielt, mit der niemand, auch Rainer Kaifel, der Gesamtverantwortliche der Tour nicht gerechnet hatte.

Da es sich um eine kleine Runde handelte, können für einmal auch alle Teilnehmer namentlich erwähnt werden:

Wolfgang Grau mit seiner stets bestens aufgelegten Frau Barbara, Marie Louise Frantzen, Rainer Kaifel, Ursel und Bill Orth samt Enkel Bastian Herbold, Carola und Eric Hoedt, Trudbert Knopf. Dazu Joachim Becker und der Schreiber dieser Zeilen als „Trittbrettfahrer“.

Man kennt das ja: man besitzt ein „proper motor car“, nimmt regelmässig an Treffen teil und bewundert die Fahrzeuge der anderen Mitglieder, kommt aber, weil man ja selber eines dabei hat nur selten in den Genuß auch mal mit einem der anderen Autos mitzufahren. Und das insbesondere, wenn es um die Raritäten unter unseren Raritäten geht, den vor dem 2. Weltkrieg gebauten Fahrzeugen, einer Zeit als in Crewe und bei den Coachbuildern wirklich noch alles Handarbeit und Einzelanfertigung war, und ein guter Teil der erlauchten Kundschaft noch im Debrett's* zu finden, und nicht auf Instagram oder in der Premier League.



A toast to tomorrow!

Apropos erlauchte Kundschaft, die einstigen Besitzer der beiden Phantom II gehörten auf alle Fälle zur ersten Garnitur des Empire. David Beatty, 1st Earl Beatty, der 1930, (unglücklich) verheiratet, als Ruheständler 81XJ erstanden hatte, war nach dem ersten Weltkrieg First Sea Lord, also Oberbefehlshaber der Royal Navy gewesen, und vorher im Krieg stellvertretender Oberkommandierender in der größten Seeschlacht vor dem Skagerrak. Sein Geschwader aus schnellen, aber zu leicht gepanzerten Schlachtkreuzern erlitt dort die größten Verluste, was der als besonders schneidig bekannte Admiral britisch kühl mit „something´s wrong with our bloody ships today“ kommentierte. Seine Aggressivität führte aber auch dazu, dass sich die Flotte Kaiser Wilhelms II nie wieder aus den Häfen traute um der Royal Navy die Stirn zu bieten. Lord Beattys, jetzt Eric Hoedts Phantom II hat ein besonderes Design. Er gehört zu den ganz frühen Fahrzeugen dieses Typs, in den Wochen nach dem Börsencrash von 1929 gebaut von Barker, schnittiger und etwas niedriger als üblich für ein Sedan ca de Ville, mit wie bei Sportwagen ausgestellten Kotflügeln und einzelnen Trittstufen statt Trittbrettern.

Ein Jahr später wurde Bill Orths 65GY gebaut und Ende 1930 an Lady Cara Fairhaven geliefert - ebenfalls eine sehr interessante Person. Wie Lord Beatty´s Frau war Lady Fairhaven eine reiche amerikanische Erbin. Sie hatte 1895 einen aufstrebenden englischen Ingenieur geheiratet, der 1929 kurz vor der Erhebung in den Adelsstand gestorben war. Kurz vorher hatte er einen Teil seines Besitzes, wozu auch der Grund und Boden gehörte auf dem einst die Magna Charta aufgesetzt worden war, dem Staat vermacht. Es war eine ganz besonders seltene Ehre, dass stattdessen seine Witwe und sein Sohn den Adelstitel verliehen bekam. Lady Fairhaven war als Philanthropin bekannt und starb 1939, der Phantom II hatte ihr bis zu ihrem Tod gehört. Auch Rainer Kaifels 20/25 Erstbesitzer hatte einen berühmten Namen - Guinness. Der Wagen ist grün und schwarz, was sonst! Wolfgang´s Wraith, 1939 gebaut, aber nicht mehr vor dem Krieg in Verkehr gebracht, gehörte anfangs einem gewissen James Eadie - ob dem Whiskyproduzenten gleichen Namens liess sich nicht eruieren. Zu Trudbert´s Twenty konnte ich nichts finden, beim ersten „Small Horsepower“-Rolls-Royce ist meine Fachbibliothek einfach zu dünn aufgestellt.



Wakeupcall: Phantom II, Phantom II, Wraith, Twenty, und rechts hinter der 20/25.



7,7 Liter. Maschinenbau der feinsten Art beim Phantom II.



An der Spritzwand gut zu sehen, dieser Twenty trug vorher eine andere, schmalere Karosserie.

Aber genug der alten Geschichten und kommen wir zu den neuen!

Nach einer gemütlichen Anfahrt am Freitagnachmittag, dem Beziehen der Zimmer im hoch über Lohr gelegenen Hotel Franziskushöhe, am Nordende der Mainschleife nordwestlich von Würzburg trafen wir uns zum Sekt- und Kanapeeempfang bei herrlichstem Spätsommerwetter auf der Hotelterrasse, die übrigens ein großartiges, allerdings außerordentlich dicht bestandenes grünes Panorama bietet. Logisch - danach folgte das Diner im gut gefüllten Speisesaal des Hotels, in dem sich u.a. auch eine Gruppe Motorradfahrer auf ein schönes, fahraktives Wochenende freuten.

Spät dann nochmal ein Blick auf die direkt vor dem Eingang geparkten Automobile, wobei uns auffiel, dass die beiden Phantoms trotz nur wenige Monate auseinander liegenden Herstellungsdaten deutlich unterschiedlich große Kühlerfiguren trugen. Welcher hat denn nun die „richtige“ Spirit of Ecstasy? Bill und Eric, messt mal nach, das Original ist in den Fachunterlagen mit einer Höhe von 12.4 cm angegeben. Bei frischen Temperaturen ging es dann am Samstag auf die Reise, den Streckenverlauf hatte Bill ausgearbeitet. Mit seinem Enkel Bastian als Wegweiser neben sich im natürlich offenen Sedanca ging es nach dem für Vorkriegsautoausfahrten obligatorischen kurzen Last Minute-Check zügig los, die recht steilen Serpentina unterhalb des Hotels herunter. Ich hatte das Vergnügen, die erste Etappe im zweiten Phantom neben dem Piloten Eric Platz nehmen zu dürfen. So ein „P11“ ist erstaunlich flott, nun ja, die 120 PS des 7,7 Liter galten ja Anfang der 30er Jahre als vergleichsweise so kraftvoll, als wenn man heute vielleicht 400 PS unter der Haube hat. Und im offeneren Sedanca hat man eine vorzüglich Aussichtsposition, genau richtig für einen Admiral. Lord Beattys Phantom hat passenderweise einen riesigen Grebel-Suchscheinwerfer neben der „Kommandobrücke“. Die auffälligen, typisch halbkugelförmigen, französischen Scheinwerfer von Stephen Grebel, die übrigens Bills Fahrzeug sogar als Hauptscheinwerfer besitzt, wurden vor allem Ende der 20er und in den frühen 30er Jahren von einer Reihe von Rolls-Royce-Eignern als Alternative zu den konischen und ikonischen, etwas größeren, britischen Exemplaren von Lucas geordert.



Wolfgang liest Eric und Carola Hoedt, Ursel Orth und Bastian Herbold (hinten) die „Levitin“.



Karosseriestudie von Eric Hoedts Phantom II.



Ladies and Gentlemen, let's go.



High Command: Blick von der „Admiralsbrücke“.



Es fehlt nur die passende Mütze. Stattdessen halt eine Sturmfrisur.



Trudbert mit Joachim als Passagier auf dem ersten Streckenabschnitt.



Zweites Frühstück. Cheers!



Rolls-Royce Phantom II, Barker „Sports“ Sedanca de Ville, Chassis-Nr. 81XJ, Bj. 1929. Betont niedrig geschnitten, Sportwagenkotflügel, Einzeltrittbretter, gigantischer Suchscheinwerfer.



Rolls-Royce Phantom II, Barker Sedanca de Ville, Chassis-Nr. 65GY, Bj. 1930. Der gleiche Karosseriebauer, die gleiche Bauform, aber deutlich konservativer, mit seltenen Grebel-Scheinwerfern.



Rolls-Royce 20/25, Park Ward 6-light Saloon, Chassis-Nr. GWE66, Bj. 1934. DIE klassische Form einer Limousine der Mittdreissiger Jahre. In diesem Fall die seltene Version ohne Trennscheibe.



Der Veteran der Veteranen, Trudberts Twenty von 1927, Chassis-Nr. GHJ30. Aber mit einer „modernen“ Mittdreissiger-Karosserie von Southern Motors, angelehnt an Designs von Hooper.



Rolls-Royce Wraith H. J. Mulliner Sports Saloon, Chassis-Nr. WEC26, Bj. 1939. Das essentiell britische Razor Edge Design ist so klassisch, es wird noch in den aktuellen Rolls-Royce zitiert.



Warten auf die Mainfähre.



Die Fähre hatte nur Platz für 3.



Also hiess es warten auf die Nachzügler. Bei der Aussicht aber gern!



So ein Phantom kann auch dynamisch!



Im Vergleich zu den nur wenige Jahre älteren Fahrzeugen lässt sich der Wraith aber erheblich „moderner“ fahren.



Über die Tauberbrücke ins romantische Wertheim.



Zur Burgbesichtigung hoch oben über der Stadt.



VIP-Parking für die Burgeroberer. What else.





Trudbert, Wolfgang, Norbert, Eric, Barbara, Bastian, Bill, Ursel, Marie Louise, Carola und Rainer.

An Lohr vorbei, führte unsere Route erst ein Stück nach Westen durch die Wälder des (bayrischen, oder besser, fränkischen) Spessart auf Collenberg am Main zu. Als Beifahrer vorn im Sedan bei herrlichem, aber nicht zu warmem Wetter - einfach herrlich. Da können moderne Cabrios nicht mithalten. Finde ich. Auf der teilweise sehr hügeligen Strecke knallte es ein paarmal - keine Unfälle, nein, im Schiebetrieb bergab gab es ein paar Fehlzündungen. Nichts wildes, aber ein Zeichen dafür, dass ein solches Auto mit Bedacht gefahren werden will, und es bisweilen doch eine Mischung aus Vergnügen und Arbeit ist - auch deshalb hatte praktisch jeder Besitzer eines Phantom einen entsprechenden Facharbeiter angestellt. So ein Chauffeur war ein geschätzter Mann, vorzugsweise nicht mehr als mittelgroß gewachsen, dafür aber mit starken Armen. So sehr ich diese Sedancas auch bewundere, und so ein Auto vom rein opischen her meine Lieblingskarosserieform ist, als Chauffeur wäre ich deshalb kaum geeignet gewesen - wegen Ersterem natürlich.

Irgendwo im „Niemandland“ hielten wir für ein Picknick auf einem Parkstreifen am Wegesrand. Rainer hatte mehr als reichlich Sandwiches bestellt, die in Wolfgangs Wraith verstaut waren. Und ohne Sekt ging die Chose natürlich auch nicht ab. Hier gab es auch Gelegenheit für Gruppenfotos, und um unsere Fahrzeuge mit einigem Abstand abzulichten, oft geht das ja nur aus relativer Nähe was dann logischerweise zu verzerrenden Weitwinkelaufnahmen führt.

Umstieg auf den Wraith von Wolfgang mit Lady Barbara im Fond. Hier merkt man deutlich den Automobilen Fortschritt, der in den dreißiger Jahren stattfand, wobei die Einzelradaufhängung vorn sicher einen wesentlichen Anteil hat. Das Fahrgefühl in einem Wraith von 1939 schien, bzw. scheint mir näher an dem eines 20 Jahre später gebauten Silver Cloud als an einem 10 Jahre vorher entstandenen Phantom dran zu sein. Der Wraith ist sowas wie der Großvater des Silver Cloud in direkter Linie, ein Phantom II im Vergleich eher der reiche, etwas eigenwillige Großonkel.

Ein kurzes Stück hinter Collenberg und Dorfprozellen am Main entlang, dann waren wir an einer kleinen Fähre angelangt, die uns vor der Kulisse der Henneburg in das auf dem Südufer gelegene, schon zu Baden-Württemberg gehörende Mondfeld brachte. Eine wirklich kleine Fähre war das, gerade mal drei Autos fanden Platz, was uns aber Gelegenheit gab, das schöne Panorama zu genießen.



Was will man mehr an einem schönen Samstag?



Wie in Berlin: viel Blendwerk, wenig dahinter (bitte nicht als Demokratiemüdigkeit missverstehen).



Blick von der Spitze des höchsten Burgturms über Wertheim am Main.



Auch eine Art Wert-Heime.



Der Fahrkomfort im Fond von Familie Orths Phantom ist auch nach heutigen Maßstäben außerordentlich. Die Aussicht sowieso.



Blick nach hinten aus dem Führungsfahrzeug auf die „Flotte“.



Mit der langen Linse wirkt die Streckenführung gleich ein wenig dramatischer.

Durch das Hinterland des Südufers des Mains führen wir dann ein Stück, bis wir das Hauptziel des Tages erreichten - Wertheim, die nördlichste Stadt Baden-Württembergs, am Zusammenfluß von Tauber und Main. Auf der Tauberbrücke mit den historischen Häusern am jenseitigen Ufer, und mit der Burg darüber thronend, rief jemand uns „Leute mit zuviel Geld“ zu, was ich was meine Wenigkeit angeht zurückweisen muss!

Auf der anderen Seite der Stadt schraubten wir uns dann den Berg hinauf gen Burg. Diese ist zum großen Teil, aber nicht gänzlich eine Ruine. Durchs äußere Burgtor schlängelten wir uns durch die Vorburganlagen bis zu unserem VIP-Parkplatz, ideal für unsere fünf Automobile Kolonne, ideal für Fotografen, und eine tolle Überraschung für die normalen Besucher an diesem Tag. Nach einer Stärkung in der Burgschänke, die für den einen oder die andere angesichts des reichlichen Picknicks nur eine gute Stunde vorher doch überraschend umfangreich ausfiel. Es folgte die individuelle Burgbegehung. Je nach Gusto ging es hoch bis zur Spitze des höchsten Turms, von dem man, wenig überraschend, denn das ist sein Zweck, eine fantastische Aussicht über die Stadt und die Main-Tauber-Landschaft hat.

Umstieg in den zweiten Phantom, diesmal als Teilzeit-Lord im Fond in angenehmer Begleitung von Lady Fairhaven, Pardon, natürlich Bills Frau Ursel mit ebensolcher Konversation. Hier zu sitzen, ist wirklich etwas Besonderes. Bei den gemütlichen Geschwindigkeiten so um die 70, 80 km/h steht der Komfort und erst recht das Platzangebot einem modernen Phantom (Extended Wheelbase!) in nichts nach. Mehr „privacy“ inklusive, denn direkt neben dem „Sofa“ gibt es keine Fenster, nur nach vorn und schräg vorn kann man schauen. Was aber völlig ausreicht. Die heruntergelassene Trennscheibe dient dabei als äußerst angenehme Klimaanlage.

Der Fond von Bills Phantom weicht allerdings in einem Punkt deutlich von dem ab, was man von solchen Autos erwartet. Er ist nämlich betont schlicht gehalten, komplett in Schwarz. Keine Wurzelholztafelungen, keine Art Deco-Stofftapeten. Noble Zurückhaltung dominiert. Und das Auto scheint unerschütterlich, kein Zittern, kein Klappern. Nicht schlecht für eine 94 Jahre alte Dame, die sich über Hunderttausende Meilen so manche Sohle abgelaufen hat!

Auf der Schleife zurück gen Lohr im Norden lotste uns Bastian irgendwann auf eine schmale Uferstraße, die eher wie ein besserer Radtouristenweg wirkte, so dass ich schon etwas Sorge hatte, uns käme irgendwann mal so ein unduldsamer, verbohrt Pedalisten entgegen um uns grüne Moral zu lehren. Aber nichts dergleichen, freundliche Gesichter stattdessen. An der Mainschleuse bei Rothenfels hielten wir dann zum letzten Stopp - es galt ja noch einige Sandwiches ihrer Bestimmung zuzuführen. Passend befuhr gerade ein Frachter die Schleuse. Einige Radwanderer gesellten sich zu uns, und ein älterer Herr in kurzen Hosen. Er erzählte, er hätte auch mal einen Silver Cloud besessen, und wäre viel herumgekommen.



Blick von der Brücke der Staustufe auf unseren Nachmittags"Kaffee". So schöne „Tische“ haben moderne Autos nicht! Der rustikal gekleidete Herr unten, Walter Tabellion, hatte eine faustdicke Überraschung für uns bereit.

Etwas unerwartet an dieser Stelle. Dann kam er darauf zu sprechen, dass er ja auch eine Oldtimersammlung habe, mit Traktoren und so. Ob wir denn interessiert wären die mal anzuschauen, er wohne in dem einzigen Haus in Sichtweite. Klar doch. Das Haus war ein recht großes in Villendimension und ebensolcher Lage, überraschend dafür, dass es einst „nur“ das Haus des Schleusenwärters war. Die Sammlung entpuppte sich als Überraschung des Tages. Deutschland ist ein Land voller Schatzkästchen. Das bewahrheitete sich hier mal wieder. Eine Reihe Porschetraktoren auf dem Hof, ein BMW Dixi aus der Zeit um 1930 gerade frisch lackiert vor dem Haus, und dann öffnete uns Walter Tabellion eine kleine Seitenscheune, in dem u.a. doch tatsächlich ein roter Jaguar E-Type unter einer Plane stand. Damit nicht genug, denn das war nur einer von zwei E-Types. In der Hauptscheune stand noch mehr, noch mehr Porsche-Traktoren, und ein paar alte Harley Davidsons. Fast alle rot lackiert (im Fall der Porsche original), so rot wie die Fensterläden seines Hauses.

Machen wir es kurz, nur 20 Minuten später kamen wir zurück zum Hotel, die letzte Etappe legte ich als Beifahrer auf den oxsenblutroten Ledersitzen von Trudberts Twenty Sports Saloon zurück. Rainers 20/25 habe ich mir also für die Zukunft aufgehoben. Das abendliche Dinner gab reichlich Gelegenheit, diesen wunderschönen Tag nochmal Revue passieren zu lassen. Überraschung beim sonntäglichen Abschiedsfrühstück: es stand plötzlich eine Torte auf dem Tisch - Rainer hatte Geburtstag. Er hätte sich wahrlich einen schlechteren Tag aussuchen können. Danke an alle, an Organisator Rainer, an die Fahrer, die mich chauffiert haben, an die angenehme Begleitung, und an die tollen Autos, die uns an diesem Wochenende ohne zu klagen durch eine der schönsten Landschaften Deutschlands getragen haben. Es war eine herrliche Erfahrung, ja, eins der schönsten Treffen in den 11 Jahren in dem ich nun Mitglied in beiden Markenclubs bin. Bleibt noch der Hinweis, das nächste Treffen findet am 19.-21. September im nördlichen Elsass statt.

Text: Norbert Andrup, Fotos: Eric Hoedt (markiert) und Norbert Andrup





Was ist denn das? Alles so schön rot hier.



Eine Scheune mit Raritäten. Und noch eine. Ein roter E-Type, und noch einer“. Eine roter Porsche Diesel, und noch ein paar mehr! Bill hat sich derweilen aber eine Harley ausgesucht.



Alles verborgen hinter dem einzigen Haus in der Gegend! Im Vordergrund Wolfgang, Barbara und Joachim.



Auf zur letzten Etappe.



Korrektter Gegenverkehr!



Marie Louise und Rainer, unsere Organisatoren. Danke Euch, das war beste Werbung für das nächste Vorkriegsler-Treffen!



Das war ein herrlicher Tag!



Überraschung beim sonntäglichen Abschiedsfrühstück: Marie Louise hatte für Rainer eine Torte geordert - eine Geburtstagstorte!

