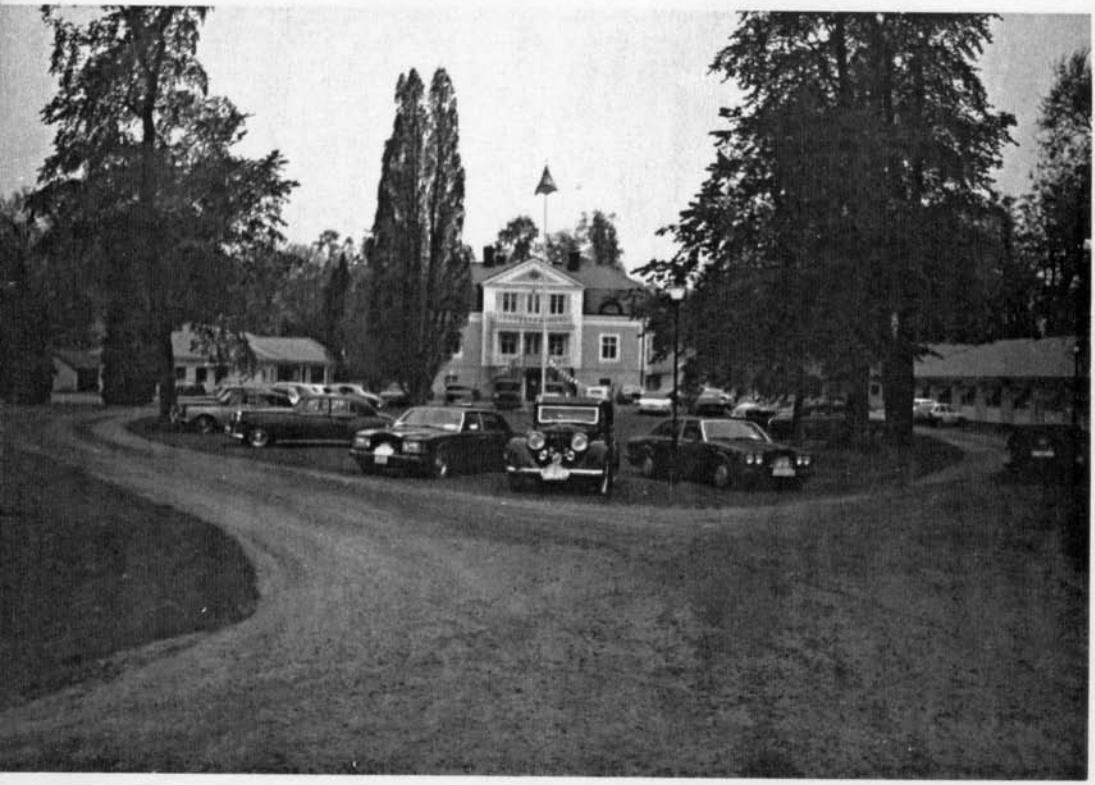
ROLLS-ROYCE ENTHUSIASTS' CLUB

for Rolls-Royce and Bentley owners

Nr 3 **September 1993**



SVENSKA SEKTIONENS STYRELSE

Ordförande

Matrikel, försäkringsfrågor, Rally
Leif Svensson
Pl 1060C, 311 93 LÅNGÅS
Tel 0346-943 02, 0102-35 45 71

Vice Ordförande

Klubbshop
Hans Gehlin
Box 171, 733 00 SALA
Tel 0102-88 02 00

Sekreterare

Klubbtidning, Annonser
Clifford Hellzén
Djursholmsvägen 45, 183 52 TÄBY
Tel 08-756 13 91

Kassör

Ulf Hansson
Kramersvägen 6 4 tr, 217 45 MALMÖ
Tel 040-26 60 00

Ledamot

Christer Pihl
Brogatan 15, 331 30 VÄRNAMO
Tel 0370-171 15

Postgiro R-REC 495 29 74-4
Bankgiro 140-0738

Framsida Kungs Starby, maj -93

The Editors Line

Vart tog sommaren vägen?

En senarelagd semester skulle enligt mitt förmenande ge sol och härliga dagar. Eftersom industrisemestern bara haft förmågan att ge regniga dagar. Då man som jag har möjlighet att inom vissa ramar ta ledighet efter eget gottfinnande, lyckades jag förlägga 3 veckor under mer eller mindre gråmulen himmel.

Så det gavs tillfälle att läsa igenom gamla bullentiner både från England och Sverige. Där hittade jag ett nummer där jag i min optimism skrev att jag förhoppningsvis skulle se GWE 48 på hjulen under 1991! Min nya målsättning är att under senhösten 1993 skall GWE vara chassieklart på hjul.

Clifford

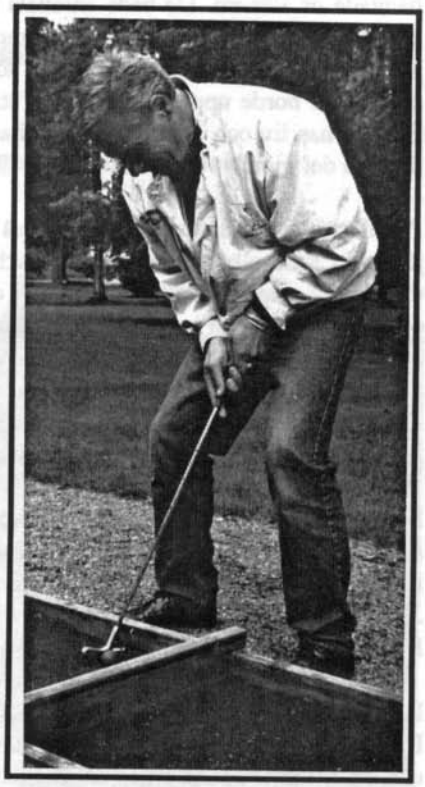


Bild Clifford i sitt gebit, som gav en andraplasering i Sätrabrunn.

Ordföranden har ordet.

O, vad tiden rusar iväg, sommaren är snart slut med sitt regn, och åter regn som bara öser ner. Inte har det varit mycket till värme heller. Nåväl desto tydligare står ju minnet kvar av den fina våren och man kan ju hoppas det blir en fin höst.

Den 14--16 maj hade vi Wasarallyt i Vadstena med årsmöte. En synnerligen trevlig tillställning med ett 40-tal deltagande ekipage från årsmodell 1922 till 1992. Extra trevligt var att vi hade deltagare från Finland, Norge och Tyskland.

Vi samlades på fredagens eftermiddagen och checkade in på Kungs Starby i Vadstena. Därefter kunde vi gå på vernissage och bese bilkonst av Bob Matson och Piotr Lopalewski, samt handla ur klubbshopen.

Vid slaget 18.00 stod det uppdukat en Vätternbuffé i matsalen med allehanda läckerheter hämtade ur Vättern. De hade anrättats på ett utsökt sätt. Efter att vi avnjutit buffén samlades vi för en promenad för completorium (aftonbön) hos Birgittasystrarna, Vadstena's välkända nunnor. Vi fick först en liten information om vad som skulle ske och hur vi borde uppföra oss. Efter "stunden" fick vi lite mer information om Birgittornas liv och leverne samt ombads att ställa frågor för annars fick vi ej gå därifrån, så det gjorde vi och det fick vi.

På eftertänksamma steg vandrade vi så tillbaka till Kung Starby, där vi för att få lite jämnvikt samt släcka törsten efter fiskbuffén, skulle ha ölprovning med Gunnar Grantinger som värd. Först sjöng han och sedan pratade han länge och mycket om humle och dumle och malt och säd, om lukt och smak, om luftning och skum, om sötma och beskhet och mycket , mycket mer, så när det blev dags att verkligen prova hade vi inget att prova och dessutom hade vi provat helt fel. Som tur var va vi inte fulla vid vårt bord så vi hade några flaskor över som vi kunde prova, så till slut blev protokollet rätt ifyllt, inte sant Eino. Att ta en öl eller dricka en pilsner det är en konst minsann.

Lördag morgon startade med en ordentlig frukost varefter man hade tid att torka bort flugor från bilen eller handla i klubbshopen, eller båda delar. Strax före klockan 11 kördes bilarna över till Q8 för rabatterad tankning. Här var också startplatsen för rallyt. Jag hade fått uppgiften att vara starter och berättade då lite historik om varje bil samt om Rolls och Royce för den intresserade publiken som kommit till starten.

Rallyrutten gick på fantastiskt natursköna vägar upp på Omberg och tillbaka ner via Borghamn, där det gjordes uppehåll för lunch. Där besökte vi fiskemuseum, fiskrökeri och en fångkyrkogård. Efter uppehållet skedde individuell start för att köra den sista etappen in till målgång på hamnplanen framför Slottet i Vadstena där kommunalnämndens ordförande tog emot. Utmed rallyvägen fick vi även göra små stopp för att lösa kluriga frågor och avancerade praktiska moment.

Exakt 15.30 startade en kortegekörning genom centrala Vadstena och avslutades vid Kungs Starby. Ett TV-team bevakade i stort hela dagen och utav det lär det ha blivit en liten "snutt" i Lilla Journalen, där min nuna och delar av kortegen visades. Är det någon som bandat denna "snutt" är jag intresserad att ta del av den, för jag har själv inte sett det.

Kl 17.00 startade årsmötet och det genomfördes i stort sett friktionsfritt som framgår av protokollet. Efter årsmötet berättade vår finske gäst Veikko Kantola om Finlands ekonomi och om bildandet av en Rolls-Royce klubb i Finland.

Middagen innehöll ett sällsamt möte vilket kommer att redogöras för vid annat tillfälle.

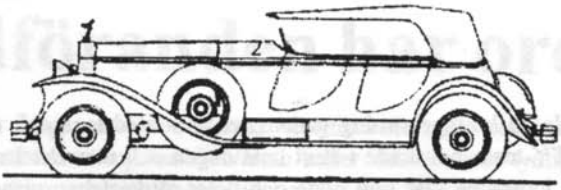
Som framgår av medsända utskick har vi detta kalenderår både:

Garageträff utanför Kungälv söndag 3 oktober

Julbord på Gyllene Uttern, Gränna helgen 4-5 december

Leif

Bild Ölprovning. Barbro o Kjell Hideström med finska gäster.



ROLLS-ROYCE & BENTLEY

Köpes & Säljes

Alla slags av reparationer, renoveringar & Karossbyggen utföres. Motor - & växellådsrenoveringar, lackering av träpaneler, sadelmakeri, förgyllning, förslivring. **Inga pålägg på delar vid reparation och service.**

Till Salu

Silver Cloud II -60 vänsterstyrd — Rolls-Royce Silver Wraith -50

Silver Shadow 2 dooor coupé -66 — Cadillac convertible -76

Däck 225 x 75 x 15, Däck 235 x 75 x 15 600:-/st
Nya fjädrar för Silver Shadow fram 2000:-/st bak 1900:-/st + moms
Fjädrar fram R-R & B 1955--65 1600:-/st + moms

Säljer alla R-R & Bentley delar.
STORT LAGER! Mycket nyinkommet - Hela Förenade Bil's tidigare lager!

Jan E Grynning
Pl 3188 KUNGÄLV
Tel 0303-22 74 13 Fax 0303-22 70 94

En ny matrikel

kommer med nästa nummer av tidningen!

Är Dina uppgifter riktiga?

Om INTE kan Du enkelt **ändra** dessa muntligt på telesvar 0370-171 15!
Bland annat har telefonnummer ändrats inom vissa områden. Men vilka?

Årsmötesprotokoll R-REC 930515

1 Årsmötet öppnades av ordf. Leif Svensson

2 Till mötesordförande valdes Leif Svensson som mötessekreterare valdes Clifford Hellzén till justeringsmän valdes Bengt Löhtner och Kjell Hideström jämte rösträknare om behov skulle uppstå.

3 Mötet fann att årsmötet i behörig ordning kallats i laga tid.

4 Verksamhetsberättelsen upplästes och godkändes av mötet.

5 Kassarapporten delades ut, men då kassören ej hade tillfälle att närvara, styrelsen ej kunde ge en när mare förklaring till dess innehåll, gav mötet styrelsen i uppdrag att i kommande tidning redovisa en mer lätt begriplig och förståelig kassarapport.

6 Revisionsberättelsen lästes upp och godkänndes.

7 Styrelsen beviljades ansvarsfrihet.

8 Styrelsens förslag till att höja medlemsavgiften till 500:-/år godkändes.

9 Till revisor omvaldes Per Uddströmer och som suppleant omvaldes Wilhelm Nyström.

10 Till valberedningen valdes Stig Nyberg och Leif Petzäll

11 Val av nästa års rallykommite föreslogs Clifford Hellzén och Bengt Löhtner, men Lars Wass förslag till plats diskuterades och fanns nog mindre lämpad, med tanke på vårt avlånga lands former, och då förlägga det till en ö långt ute i bottenhavet, skrinlades. Ett förslag från en av deltagarna i årets kommitté var att förlägga nästa årsmöte i Sunne, Värmland och möjligtvis fanns det en medlem ,Ingemar Liljegren som kunde vara behjälplig, men då det var ganska opraktiskt

att ett Stockholmsgäng skulle handha detta så rann föreslagna personer ut i sanden. Till nästa år bör personer vidtalas i god tid, så att överraskningsmomentet inte kommer mitt i ett årsmöte.

12 Inga motioner var anmälda till årsmötet.

13 På övriga frågor informerade styrelsen att en förfrågan från Anders Rohdin om nytt medlemskap i R-REC inkommit och mötet gav styrelsen i uppdrag att bestämma i frågan

14 Mötet avslutades och en information gavs från våra Finländska deltagare om deras tilltänkta uppstart av en finsk sektion

Sekreterare	Justeringsman	Justeringsman
Clifford Hellzén	Bengt Löthner	Kjell Hideström

RESULTATRAPPORT

Rolls-Royce Enthusiasts Club, Swedish Section 920101--921231

INTÄKTER	PER.SALDO		
Medlemsavgifter	16.579.76	Not 1	Innefattar inbetalda medlemsavgifter- utbetalda avgifter till England, samt oreglerade utbetalningar till England som reglerades efter 921231.
Försäkringar	2.500.00		
Räntor	2.105.70		
Sa INTÄKTER	21.185.46		
KOSTNADER			
Administration	29.445.50	Not 2	Innefattar kostnader för klubbtidning, porto, övriga utskick, medlemsavgift till MHRF, Klubbkonferens i England, årsmöte / träffar m m.
RESULTAT	**-8.260.04**		

BALANSRAPPORT

Rolls-Royce Enthusiasts Club, Swedish Section 920101--921231

TILLGÅNGAR	ACK. SALDO	ING.BALANS
Postgiro	690.20	7.097.76
Bank SEB	40.702.94	42.555.42
Bank SHB	2.298.00	2.298.00
Summa TILLGÅNGAR	43.691.14	51.951.18
SKULDER & EGET KAPITAL		
Eget Kapital	23.840.05	23.840.05
Föregående års resultat	28.111.18	23.278.20
Sa Skuld & EK	51.951.18	47.118.25
RESULTAT	**8.260.04**	**4.832.93**

Månadens historia

Rolls-Royce anses ju vara en närmast fulländad bil. Likväl så lär det finnas en startvev dold i motorrummet. En amerikansk spekulant råkade hitta veven och undrade vad det var.

- En startvev, svarade bilförsäljaren, med tillade nervöst att den aldrig skulle behövas.
- Varför finns den här då? undrade den amerikanske spekulanten.
- Sir, när ni kommer hem i kväll och klär av er kan ni se i spegeln att ni har två små bröstvårtor. De sitter där om ni skulle föda barn!

Amerikanen köpte bilen!

Wasa Rally med Årsmöte i Vadstena 14 - 16 maj.

Så har det varit årsmöte med, som jag tror, rekord i antalet deltagande bilar. Nära 50 R-R- och Bentley deltog i den avslutande cortegen genom Vadstena´s gränder.

Entusiasmen var stor hos rallydeltagarna, och många och fina priser delades ut.

Vandringspris

I tävlingen om det stora vandringspriset tog Leif Svensson hem segern för andra året i rad. Följd av Svante Runberger, Inger Johansson, Kjell Hidestrom och Bengt Rudqvist.

Tipstävling, barn.

Bästa resultat inlämnat av Sandra Johansson, Emelie Danielsson samt Martin och David Jansén.

Gelinska Kannan

Priset erhöll Eino Nuorimaa med sin Rolls-Royce 20/25 HP Touring limousine by Park Ward.

Concours de Charme.
Framröstat av rallydeltagarna

1 R-R 20/25 HP 1936 Sedanca de Ville. En Olympia Show Car rattad av Håkan Wolff
2 R-R Phantom I 1930 Huntington by Brewster . Ägare Kjell Andersson.
3 R-R 20/25 HP Touring limousine by Park Ward. Ägare Eino Nuorimaa.

Concours de Charme.
Pris skänkt av Vadstena Kommun.

R-R 20/25 HP 1936 Sedanca de Ville, ägare Lars Wass, Göteborg

Concours de Charme.
Pris skänkt av Kungs Starby Värdshus.

R-R Silver Cloud II 1978, ägare Göran Karlsson, Kinna

Backmirrorcompetition (vuxna)

Kjell Hideström

Backmirrorcompetition (barn)

Patrik Forntegen

Knåp & Knep

Tre bilar med samma poäng, nämligen: Bil 21, Owe Danielsson
Bil 3, Clifford Hellzén
Bil 12, Bernt Apell

Skicka tidningsbidrag

Alla inkomna bidrag skall vi försöka att publicera i det julnummer som (förhoppningsvis) kommer i december. Vi väntar på just Din medverkan!

Bild R-R 20/25. Vinnare i Concours de Charme. Ägare Lars Wass. Här rattad av renoveraren, svågern, Håkan Wolff. I bakgrunden skymtar samtliga i Sverige registrerade R-RCamargue!

Gäst i GustavWasastaden.

I bästa solskensväder och på östgötska vägar, kom ett 50-tal engelska klassiker, Rolls-Royce och Bentley, till Vadstena och Wärdshuset Kungs Starby. För värdskapet denna helg svarade Rune Hallgren, Christer Pihl och Lars Wass, som såg till att allt gick enligt planerna.

Nu var det inte bara de svenske, som hade hittat till den trevliga staden vid Vättern, utan här fanns också utländska gäster. Från Finland kom bl a Hans Lindeman, Esbo i sin Rolls-Royce S Cloud II 1960 och från Tyskland Manfred Hagen, Hamburg, i sin Bentley Turbo R 1992. Äldsta deltagande bilen var en Silver Ghost från 1923 med ordförande Leif Svensson vid ratten.

Leif Svensson var även speaker vid starten för rallyt till Omberg och Borghamn. Vad sysslade då dessa herrar och damer med under veckoslutet, mer än att beundra varandras bilar? De som anlände på fredagen undfägnades en Vätternbuffé, en kulinarisk läckerhet. Vidare kunde ölet utprovas under överinseende av ölexpert Gunnar Grantinger. För de som så önskade gavs tillfälle att besöka Birgittasystrarnas aftongudstjänst.

Lördagen ägnades åt ett rally på den östgötska landsbygden med Borghamn och Omberg som mål. Turen var mycket uppskattad framför allt av de utländska gästerna. I Borghamn åts lunch och Fiskemuséet öppnade sina dörrar för de nyfikna gästerna, som annars var mera vana vid att hantera en bil än ett fiskeredskap.

På lördag kväll var det årsmöte med efterföljande middag och musikunderhållning. Söndagen gick i avfärdens tecken. Förstärkt lunch med helstekt gris stod på matsedeln. Arrangemanget var mycket uppskattat och värdarna och Wärdshuset Kungs Starby fick många lovord. Kanske blir det Vadstena nästa år igen?

Peter Sommer.

AB Förenade Bil´s reservdelslager av Rolls-Royce och Bentleydelar sålt!

Man kan påstå att vi nu har reservdelar till våra bilar "i föreningen" i och med att Jan Grynning (Svensson), Kungälv tillsammans med Ove Danielsson köpt hela Förenade Bil´s kvarvarande lager av eftertraktade R-R -och Bentleydelar.

Det som vanligtsvis kallas "problembitar" kan man nu på ett enkelt sätt kanske få tag i här. Dörrgummi, remmar slangar, termostater är något som vi förr eller senare alla måste byta för att hålla våra klenoder i fräscht och piggt skick.

Här finns delar inte bara till SS utan också till S Cloud och Mark IV.

Fråga Janne!

Sätra Hälsobrunn

Lördagen den 12 juni hade Hans Gehlin anordnat en enkel Pick-Nick-träff i Sätra Brunn. Det ligger någon mil väster om Sala. Vädrets makter var som de brukar när Hans ordnar någonting. Regntunga skyar tornade upp sig på himlen. Men faktum var att vi klarade oss bra, några enstaka gånger under dagen behövdes paraplyerna.

Sätrabrunn är numera ett hälsohem och rehabliteringsort för Uppsala Akademiska sjukhus. Redan sedan 1700-talet har varit en tillflyktsort i hälsans tecken. Sin storhetstid hade Sätrabrunn i slutet av 1800-talet och in i 1900-talet, då det var populärt att dricka hälsobrunn och vattnets kemiska egenskaper skulle vara tilltalande (min och de andras intryck var nog att inte smakade vattnet speciellt gott, eller är man förstörd av det klorerade vatten man dagligen får i sig ur kommunala ledningssystemet).

Hans hade ordnat en fotorebus där ett antal fönster och dörrar var avfotade Nu gällde det att leta upp och ange till vilket hus bilden hörde. Automatiskt hade han fått oss att gå runt och titta på 25 - 30 byggnader. Här fick man en inblick i byggkonsten från 1100-tal till dagens dato.

Vädret var nu inte så att filt lades ut på backen för intagande av den medhavda pick-nickkorgen. Värden löste det hela med att ge oss

forts nästa sida

husrum i en kulturhistorisk byggnad, och det fanns även ett värdshus för de som inte hade mat med sig.

Efter lunchen så invaderade vi minigolfbanan, för nu skulle det utses en golfmästare också. Något onödigt enligt mitt sätt att se det hela, eftersom jag ansåg att titeln var som vikt åt mig. Men övveraskande nog så gav Roland Frenzel mig hårt motstånd och jag fick se mig slagen med en futtig poäng. Detta är svårt att smälta.

Hans har alltid haft förmågan att ragga upp fina priser, och ingen brukar lottlös från hans tävlingar. Ett par fina ljusstakar i mässing från Skultuna blev Rolands pris. Att para ihop fotobilder med rätt hus vanns även det av Roland.

Som helhet var det en lyckad tillställning med 10-talet bilar som ställt upp på kort varsel. All heder till Hans för hans engagemang och helhjärtade insats.

Clifford.

Bild Lars-Peter Larsson med och på sitt nyförvärv. Är det månne Cornich IV?

Medlemsavgiften

har INTE betalats av ca 40 medlemmar. De kommer inte att få något mer utskick från R-REC England eller Sverige.

En grym historia - demontering av ett topplock.

Rolls-Royce B60-motor sitter i Bentley Mk VI, R-type och S1 samt i R-R Silver Wraith, Dawn och Cloud. Det är den berömda halvtoppsexan. I sitt slutliga utförande, med 4,9 liters slagvolym och hellånga cylinderfoder, anses motorn vara den kanske bästa som R-R någonsin byggt.

Förr eller senare kommer dock den stund när topplocket skall monteras av. Det här handlar om ett sådant äventyr, framtvingat av ett kolvringshaveri sommaren -91. Då hade toppen suttit där, orörd i drygt 40 år.

Coca-Cola

Topplocket hålls av 39 pinnbultar, gängade BSF i båda ändar. Det är en veritabel skog av pinnbultar, och de flesta är garanterat fastbeckade och fastkorroderade i topplockets aluminiumgods. Locket går inte att rubba.

Det har prövats många metoder att få loss topplocket under åren. Till de mer fantasifulla råd vi fått i det här fallet hör att i veckor begjuta pinnbultar och topplock med Coca-Cola - ett fludium användbart till mycket - innehållande fosforsyra.

Vi har sett sorgliga rester av en sådan här Bentleymotor som skadats av våldsamma män med brytjärn och såg. Även välrenomerade företag

forts nästa sida

misslyckas. Att få loss B60:ans topplock är tydligen mandomsprovet.

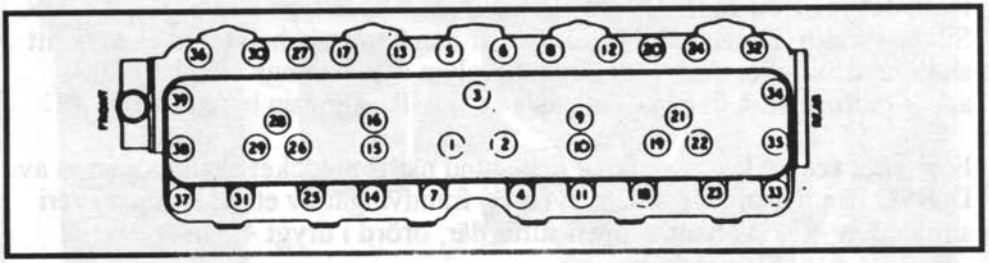
Elsvets är lösningen

Min vän och problemlösare i Torshälla, Harry Strandberg, förstod genast vad som borde göras. Det var en grym metod han föreslog och jag avfärdade den först "...inte på min motor, tack.".

Man svetsar enligt Harry fast muttrarna där de sitter på sina pinnbultar. Det ger två effekter. Den ena är att bultarna blir tillfälligt varma och kanske arbetar sig loss, den andra att man får möjlighet att använda hylsnyckel till att vrida ur pinnbultarna.

Det här visade sig fungera alldeles utmärkt. Alla 39 utom en gav snällt med sig. De lät sig vridas loss och tas ur. Man fick vrida kraftigt, försiktigt men bestämt. Det gick så bra att till och med den 42 år gamla topplockspackningen till slut kunde återanvändas.

Till vilket pris?



ORDER OF TIGHTENING CYLINDER HEAD NUTS.
(6 cylinder engines).

"Bild på topplock"

Hans Sundqvist, Torshälla - också han en duktig man - gjorde svetsjobbet. Muttrarna svetsades fast men inte mer. Resultatet var att vi senare kunde rädda flertalet pinnbultar med hjälp av Harrys svarv. Vi fick nytillverka ett fåtal pinnbultar och behövde köpa 39 st nya muttrar. Det, plus "ett antal" ör, var hela priset för denna radikala men faktiskt säkra metod för

topplocksdemontering. Rekommenderas.

Till sist så passade vi på att hyvla locket för att göra det plant och höja kompressionen någon enhet till idag mer normala ca 7,5:1. Mycket verkningsfullt.

Peter Gavel

Angående årsmötet i Vadstena 1993

WVH 6 med besättning, tackar organisatörerna till årets WASA-RALLY för ett mycket väl genomfört årsmöte. Alla moment var med. Spänning, dramatik, mystik m m.

Hur många har t ex varit i ett kloster under kvällsbönestunden? Rallyt segrades som brukligt av Leif Svensson, som i sedvanlig ordning mottog den grandiosa pokalen.

Vädret var en annan sak som inte sviker dessa årsmöten. Mycket sol och varmt hela tiden. Utom möjligen på söndagens grisfest, som bjöd på blåst och mulet väder. GELINSKA-VANDRINGSPRISET, gick detta år välförtjänt till Eino Nuorimaa och 20-25.

En trevlig bekantskap var våra finska gelikar; Hans Lindeman med fru Elisabeth i en mycket fin S II, samt Veikko Kantola i en minst lika fin Spirit. Dom var här som observatörer, för att senare hemma i Finland starta upp en finsk sektion.

Lycka till! Jag hoppas att vi träffas flera gånger. Från tyska sektionen deltog två ekipage; Manfred Hagen i en Bentley Turbo R, samt Bernd Hysecken Silver Shadow.

Än en gång tack till: Rune Hallgren, Christer Pihl, Lars Wass

GWE 48 - Följetong i flera delar.

Nu har jag faktiskt kommit lite längre än vad bilden visar, men lite framförhållning måste man ha då arbetslusten går lite i vågor.

En kompressor och blästerpistol införskaffades, och min tanke var att jag blästrar på förmiddagen och lackerar på eftermiddagen. Ack så fel.

Claes Wretfors (svenska sektionens grundare) kom ut en lördag och tog med sin högtryckstvätt för att hjälpa mig att rengöra chassiet. Det behövdes både kallt och varmt vatten, lösningsmedel och ett högt tryck. Det är viktigt att det blir rent, för blästersanden tar inte på fett och olja.

Efter rengöringen monterades fjäderpaketen, tanken, brandskott, framaxel, bakaxel, ratt samt skärm och fotsteg. Bara ramen blev kvar. Jag satte i en rörstump i hålet där veven går in samt svetsade på ett rör där bak och hängde upp allt på två bockar. Därmed kunde jag vrida chassiet under arbetets gång.

Nu tog det tre dagar att sandblästra. Jag har väl inte värdens proffsgrejor precis, och jag upptäckte att där skulle bli dyrt med allt blästermedel rakt ner på backen. Därför lade jag en presenning så att det gick att återanvända. Det blev ändå dyrt för jag tog hustruns dammsugare och sög upp blästermedlet med, och fick köpa en ny dammsugare till henne.

Ett riktigt skitjobb var det. Varje dag såg man ut som en neger. Blästermedlet kunde man hitta i hela omgivningen inkl. skor, strumpor och kläder.

Nu bar det sig inte bättre än så att kompressorn kastade ut olja genom påfyllningen, men jag fyllde på och körde vidare. När både blästring och lack var klar, vilket tog 6 dagar, ringde jag företaget som sålt den och frågade vad det var för skitkompressor dom lurat på mig. De var helt oförstående. Reduceringsventilen gick sedan också sönder så under lackningen fick hustrun stå och slå på resp av när den kom upp i 3 kilo. Reduceringsventilen skickade de upp till mig utan knot, men det där med oljan tyckte dom var konstigt. Kanske gick den baklänges. Då slog det mig att i mitt nya garage var där vi körde igång den första gången, och vid det här tillfället höll jag till vid mitt gamla garage. Pinsamt, jag hade inte kollat vilket håll den snurrade åt, så det skall bli kul att se när jag skall dra el i bilen vad som händer.

Chassiet lackades först med tre lager Etsgrund i beige, därefter en transparent sealer i två lager för att avsluta med svart toppfärg i tre lager. Till

Bild. Detta är vändpunkten.

sealern och toppfärgen användes härdare. Hela målarprogrammet köptes hos en billackerare som jag känner, men trots det så kostade det 1800.- för färgen.

Chassiet står nu på bockar i garaget och det har kommit på lite mera grejor det är så grannt, så det är nästan synd att gömma allt med en kaross.

Jag tror att fram mot höstkanten skall jag ordna till en garageträff, så fler få tillfälle att studera eller kritisera mitt mästerverk, och kör vidare med mitt ordspråk: Friskt vågat, hälften vunnit.

Clifford

Bild Jag och Claes Wretfors högtryckstvättar chassie. Våren - 89.

Sökes (annons)

FÖRSÖKSKANIN m automatlåda

Vår omtalade överväxelsats för vissa Rolls-Royce och Bentleymodeller känns helt oumbärlig i egna bilen - ett subjektivt uttalande, förstås. Utvecklingsarbetet har pågått två säsonger.

Hittills har vi ansett överväxeln passa bara bilar med manuell växellåda. Men nu börjar vi tro att den bör vara minst lika bra bakom en automat - i Rolls-Royce Silver Dawn, Silver Cloud I eller Bentley Si eller liknande. Bensinförbrukningen måste rimligtvis gå ner ordentligt och bilen blir otvivelaktigt snabbare. Den är ju väldigt lågt växlad i standardutförandet. Motorn torde vara tillräckligt stark.

Vågar du prova? Vi behöver en försökskanin, den lämpliga provbilen. Din belöning blir att hela överväxelinstallationen i så fall erbjuds till ett mycket rimligt pris.

Det enda tekniska problem vi kan förutse, och måste lösa, är hur överväxeln skall hindras från att engageras annat än på automatlådans högsta växel, fyran. Övriga problem har redan klarats upp i den egna bilen, Bentley Mark VI med B61, 4,9 liter, kompr 8.0:1 som kraftkälla. Det är en synnerligen vridstark best. Den har ställt bilen och vår överväxel på hårda prov.

Peter Gavel, G&S Torshälla, Tel 016-344 140

Den stora resan till landet
Långt Bort.
Eller på resa till EURU RALLY -91 RAMES

KAPITEL 2

Äntligen! Efter två dagar, kan vi nu starta resan mot Rames. Klockan är halv åtta, och frukosten är intagen. Larsson, Clifford samt undertecknade vandrar ner i hotellets garage för att där lirka ut bilarna.

En R-R är ju inte bara att starta upp och köra iväg med. Nej, nej! Här fodras det noggrant förarbete. Man skall kolla oljan, kylarvattnet. Bilen skall startas. Den skall varmköras för att hydraulsystemet skall fyllas med det rätta trycket. Hela proceduren tar väl en kvart eller så. Under tiden står en stor del av hotellpersonalen och förundrat stirrar på det hela. Efter en kvart är vi nu klara att köra bilarna, som står som packade sillar i det mörka garaget. Mycket trixande hit och dit, och vipps står vi på den mycket smala gatan utanför. Nu uppstår nästa lilla problem. Vem skall leda gruppen den här gången? Och var har vi lagt kartorna? Ut ur bilarna och in i bagageluckan.

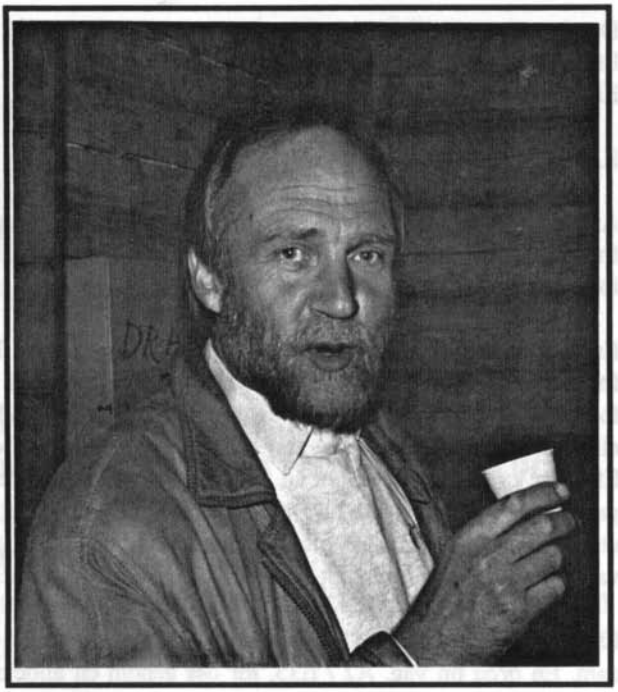
Efter diverse körande på smala och breda broar kommer vi så småningom ut ur Amsterdam. En bred fin väg, A2 / E35, för oss genom ett alldeles platt landskap till A27 mot Antwerpen, Bryssel och sedan vidare mot Luxenbourg. Trafiken i Belgien är till skillnad mot Holland, mycket gles. Landskapet är också i mitt tycke, mycket vackrare, med en omväxlande natur. Många backar och stora dalgångar.

Nästan framme vid Luxenbourg viker vi av, ner mot gränsen till Frankrike. Klockan är nu fyra på eftermiddagen, och yckemagen har försiktigt börjat ropa efter bränsle. En liten länsväg N89, med SEDAN och CHARLEVILLE är det lockande målet för dagen. Nu äntligen! Klockan pekar på strax före fem, och vi passerar gränsen till Frankrike. Det hela känns oerhört högtidligt. Historiens och kulturens vindar smeker våra framskärmar, ögonen är rödsprängda av körtrötthet, magen vrålar efter det franska kökets läckerheter.

Efter ungefär en timmes körande på en smal, men fin väg, kommer vi fram till staden SEDAN. Vi stannar bilarna och i demokratisk ordning bestämmer vi att försöka att hitta ett hotell över natten. Avståndet till RAMES är inte mer än lite drygt en timmes färd för morgondagen. Vi kör en lång och folktom gata fram utan att hitta någon enda liten skylt om hotell. Peter och Ann som är första bil, svänger plötsligt av och in på en liten smal gatstump. Några ungar leker vid trottoarkanten, och man är hela tiden livrädd för att någon skall springa ut i gatan. Efter ungefär tvåhundra meter slutar gatan vid ett ganska sort torg. Här myllrar det plötsligt av folk. Mitt på torget finns en fontän, och utmed trottoarerna ligger stadens alla affärer. Vi kör fram och stannar efter kanten, utanför en mataffär, för att konferera.

forts nästa sida

Plötsligt börjar hela stadens människor att röra sig mot bilarna. Den modigaste av de våra, i detta fall Siv, går ur bilen med en karta i handen. Själv sitter Eva och jag skräckslagna kvar i bilen. Efter ett kort tag kommer även Ann, Clifford och Peter ur bilarna.



BildArtikelförfattaren inmundigar ett hälsobringande vatten.

Med skräckslagna blickar stirrar vi ut genom framrutan på händelseförloppet. Tankarna surrar genom huvudet. HATAR PÖBELN UTLÄNNINGAR?-KOMMER DOM ATT SÄTTA OSS I FÄNGELSE, ELLER KOMMER DOM ATT SLÅ SÖNDER BILARNA? - Från min position som sista bil, ser vi bara massor av folk med stora, yviga gester och starka röster. Vad händer? Jag har för säkerhet skull motorn igång. Driven i läge, och högerfoten på gaspedalen samt vänsterfoten på bromspedalen. Allt detta för att i en nödsituation, snabbt komma därifrån.

Efter ett tag vågar jag mig ut ur bilen. Jag går på skakiga ben fram till de våra, för att kunna bistå i en nödsituation. Nu visar det sig att dessa människor är höjden av vänlighet. Alla vill hjälpa till. Detta betyder antagligen hela staden. Efter en kvarts pratande med både händer och fötter, får vi reda på att det finns ett hotell som ligger alldeles vid infarten till Rames. När jag efter ett milt våld lyckats att få ut fyra ungar från baksätet.. Ann och Peter hade visst en liten gumma i sitt... Nu äntligen kunde vi åka. Genom folkhavet ut på byvägen igen. Vi följer vägbeskrivningen vi fått, och kommer så småningom fram till stadsgränsen utan att hitta något hotell. LURADE!! Ny konferens. Vändning av bilarna och fortsatt letande. Plötsligt blir vi stående framför en stor järngrind. Vid grinden en skylt: Hotell Chateau de Bazeeilles. Kära läsare. ETT FRANSKT SLOTT!

Fort in genom grindarna, fram till hotelldelen, som visade sig vara ett alldeles nybyggt annex. Efter att ha pratat med en mycket älskvärd värdinna, får vi så tre dubbelrum. Hon frågar om vi önskar äta middag senare. Detta besvaras jakande. Då ringer hon upp någon person, som vi antar är kocken. Vi är antagligen dom enda gästerna på hotellet. Nåja. Även

om maten nu inte skulle visa sig vara den bästa i Frankrike, så får vi i alla fall bo på ett Slott

När vi efter en timme har kommit i ordning på våra rum, som visade sig vara mycket fina, samlas vi för att beträda matsalen. Denna visade sig heta ORANGERIE, och var en mycket gammal byggnad tillhörande slottet. Väl inne i restauranten skall vi nu beställa maten. Tur för gruppen att Clifford behärskar köksfranskan. Middagen tar fem timmar i anspråk, vilket vi knappast ångrar. Den mest utsökta mat som åtminstone jag har ätit ågonsin. En sju-rätters med det bästa franska därtill. Oj, Oj!

Bengt och Eva Löthner

AB DALSJÖFORS BIL & KAROSS
Eino Nuorimaa
Telefon 033-27 05 12 - Fax 033-27 15 25
KÖPER - BYTER - SÄLJER
RENOVERINGAR - SERVICE

TILL SALU

Rolls-Royce cab	1985	La Salle sedan 4d	1935
Bentley S III h-styrd Obj	1963	Rolls-Royce Corniche cab	1979
La Salle 2d sedan Obj	1935	La Salle cab under renov	1935
Vinsent Comet sidovagn	1951	Rolls-Royce 20/25 hp	1935
AJS 500 Competition	1956	Auburn Phaeton	1935
Buick Conv	1935	Bentley S I Obj	1955

GARAGETRÄFF

Söndagen den 3 okt kl 11.00 är det garageträff hos Jan Grynning, Kungälv.

JULBORD

med Musik & Dans

Lördag 4 dec—Söndag 5 dec 1993

Gyllene Uttern, Gränna

Vi hälsarDig med anhörig (-a) VÄLKOMNA till R-REC traditionsenligt julbord i trevlig miljö.

Se separat inbjudan för ovanstående arrangemang!