ROLLS-ROYCE ENTHUSIASTS' CLUB

BULLETIN

SCANDINAVIAN SECTIONS. NO.2.2019

EXTRA BILAGA:UTSTÄLLNINGSKATALOG ROLLS-ROYCE & BENTLEY I NORRVIKENS TRÄDGÅRDAR

Vi utför Service & Renoveringar samt förmedling av alla typer av klassiska bilar.

ROHDINS
Classic Car

*"Hjärtligt välkomna!
Carina & Anders Rohdin"*

ROLLS-ROYCE CORNICHE V 2001. Chassi nr. CX68576. Den här modellen kom att bli den sista Rolls-Roycen somkom ut från fabriken i Crewe. Den tillverkades mellan 2000 till 2002 i endast 374 exemplar. Just det här exemplaret såldes ny i USA för att senare hamna i Sverige. Bilen är fin och har endast rullat ca 40.000 km.
PRIS 1.045.000:-

ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW STD SALOON, 1975 Bilen är extrautrustad med soltak, vinyltak samt RR emblem på C-stolpen. Lackering och krom är i toppskick, läderinredningen och trä-panelerna är också mycket fina. Vägmätaren visar cirka 20.000 miles = 35.000 km.,det kan faktiskt stämma då bilen är så fin. Då bilen stått garagerad i cirka 15 år har vi nu gjort i ordning bromsar, förgasare mm för cirka 32.000:- BEGÄRT PRIS 248.000:-

ROLLS-ROYCE SILVER DAWN 1952. Detta exemplar såldes ny till Kungen av Malaysia med reg.nummer BQ 8537, han hade den in på 1960-talet. 2007 finner Optiker Teddy Frederiksen i Sjövik bi-len i Indonesien och tar hem den till Sverige där den registreras den 21 Maj 2007. Den går direkt till Rohdins Automobile Service AB i Trollhättan som repererar för cirka 285.000:- Den är nu till salu via Rohdins Classic Car AB. BEGÄRT PRIS: 385.000 SEK

Industrigatan 4, 46137 Trollhättan, Tel. 0520-18800, anders@rohdinsclassiccar.se, www.rohdinsclassiccar.se Följ oss på Facebook!

INNEHÅLL

Scandinavian sections No.2.2019

2 Meddelanden från sektionerna
4 Vinprovning och gourmetmiddag
6 Putins nya limo
8 Fint besök
11 Tid för nytt samarbete
12 Bentley 100 år
16 Rolls-Royce Phantom Limousine
20 49:e Annual Conference+AGM
23 Indryk fra RREC:s årlige generalförsamling
26 50 mil på 10 år
30 Pudset og poleret
31 Rally Västmanland
32 Katterna möter hermelinerna
34 Vårutflykt i Väst
36 Bonny Scotland Rally
37 Rolls-Royce i London flyttar igen

Ansvarig Utgivare: Per Östlund Redaktör: Jan Segerfeldt Layout: Christer Byhr Tryckeri: Ale Tryckteam AB
Bulletinen är en gemensam medlemstidning för de Svenska, Danska och Norska klubbsektionerna i Rolls-Royce Enthusiasts' Club
tidningen utkommer 4 ggr per år. Upplaga ca.700 ex.
nr 3 har presstopp den 1 september och kommer ut vecka 40. Omslagsbilden visar The Hunt House i Paulerspury.

SEKTIONERNA

Ordföranden har ordet

www.rrec.se
För medlemskap se info på hemsidan.
Plusgiro: 495 29 27 - 4
Bankgiro: 5965 - 7528

Kära medlemmar

I skrivande stund ska det Skotska Rallyt avslutas med en festkväll i skotsk anda.
Derek och Mona-Lisa är suveräna rallyorganisatörer. De har till och med ordnat sommarväder hela veckan. Totalt har vi varit 67 bilar, vilket nog är rekord för Skottland. Artikel kommer senare.
Det första RREC vårtecknet var annars som vanligt vinprovningen på Bjertorp. Verkligen lyckat där grillviner stod på programmet. Tack Göran!
Ulf C har arrangerat ett mycket uppskattat Västmanlandsrally i Kungsör, Köping och Färna. I Kungsör besågs en 300 meter lång Märklin-järnväg. Mycket sevärt.
Undertecknad, Jan och Gert deltog i årets AGM i The Hunt House. Många olika åsikter om klubbens framtid ventilerades. Det noterades stora utrymmen för förbättringar, för den affärsmässiga skötseln av klubben. Ole Hviid-Nielsen valdes in i Management Committy och kommer att bevaka de olika sektorernas "value for money". Mycket bra, vi önskar honom lycka till. Denna utmaning har även diskuterats med bl a tyska, franska, norska och irländska sektionerna under skotska rallyt.
Flera samarbets-event har avhållits under våren t.ex. Furusundsrallyt med Jaguarklubben. Olle Ljungströms föredrag om Bentleys 100-årshistoria drog fulla hus.
Nu stundar vårt eget årsmöte på Örenäs Slott med nästan 100 anmälda deltagare. Göran är rallygeneral och programmet ser mycket lovande ut!
Våra lunchgeneraler i Göteborg och Stockholm har lockat alltfler medlemmar. Bra jobbat!
Våra bilar är verkligen biljetter till att träffa fantastiska vänner i högst varierande och spännande miljöer.
Vi känner oss som stolta medlemmar i RREC.
På styrelsens vägnar vill jag även passa på att önska samtliga medlemmar en riktigt fin sommar.

Med entusiasthälsningar

Per Ö

ORDFÖRANDE RREC-SVENSKA SEKTIONEN

www.rrec.no
For medlemskap (1300 :-/år) kontakt Jens Rönneberg på tel. 920 11 298.
Sektionens bankkonto er: 1064.10.19319

Kjære gode RR venner

Lørdag 27 april arrangerte klubben teknisk seminar i Auto Askims lokaler på Ski med 14 fremmøtte biler. Instruktør i år var William Pullar fra England som viste seg å være både underholdende og kunnskapsrik. En stor takk til Odd Moen og Askim Auto som stilte med lokaler ,mannskap og nydelig lunsj. Tore Mikkelsen og Mats Hedstrøm fra vår klubb har stått for det praktiske med innbydelse, registrering og gjennomføring og Jens Rønneberg har stått for innkvartering ,oppvarting og transport av vår instruktør. En stor takk til disse. Vi håper vi kan få til noe lignende neste år også.
Det er hyggelig å kunne skrive noen ord nå som en ny sommer og nye opplevelser står for døren. Vi hører ofte at vi treffes for sjelden i klubben. Det er jo ikke noe i veien for at vi kan arrangere små lokale treff. Men det skjer ikke noe av seg selv. Hvis noen har en god ide har vi for eks. en aktiv face book side hvor avtaler kan gjøres. Kanskje denne sommeren er den dette endelig ble noe av.
Ellers har vår klubb sitt årlige årsmøte og rally 16 til 18 august med valg i Stavern. Treffet ble fulltegnet ganske raskt, og etter å ha sett programmet kan jeg si at dette er det bare å glede seg til. Det er også valg på ny formann. Alt man gjør er avhengig av prioritering og tid så jeg ønsker den påtroppende leder velkommen og lykke til.
Da gjenstår bare å ønske alle en riktig god sommer fra

Med hilsen

Tom Andre Brubak
Formann
RREC Norske seksjonen.

SEKTIONERNA

Ordföranden har ordet

www.rrec.dk
Opplysninger om medlemskab se info på hjemmesiden.

Kære Medlemmer

Efter sådan et pragtfuldt Påskevejr er vi nok mange, der har luftet de smukke køretøjer.
Siden sidst har der lørdag d. 6 april været valg til The Border ved Annual General Meeting
I Hunt House. Ole Hviid var opstillet og blev valgt, så det er med stor glæde vi fik endnu et nordisk
medlem valgt ind i hovedbestyrelsen i Brexitland.....Stort tillykke til Ole Hviid.
Jeg vil takke alle medlemmer fra de nordiske lande, for deres opbakning til valget.
Det er uforståeligt vi i 2019 i en tid hvor alt kommunikation forgår digitalt, ikke kan stemme pr. mail til et valg på tværs af landene !!!!! I Danmark ved vi, når der sendes pr. brev kan der gå op til 14 dage inden modtagelse (det er måske kun i Danmark).
Atter i år i april blev der afholdt Pudse Seminar i Ålborg hos Gert Gustavsen. Jeg var selv forbi og det var spændende at se hvordan en professionel pudser kan polerer en RR-køler med ridser op som en næsten ny !!!!!! Spændende seminar og stor tak til Britta og Gert.
Igen i år var der stor interesse for Tecnica Essen Messen. Ca 15 af vores medlemmer drog dertil for at opleve det store udvalg af Classic biler. En enkel måtte have lidt med hjem til samlingen. Der var ca 190.000 besøgende på de 120.000 m2 fordelt på 12 haller.
I skrivende stund glæder vi os til Rally 2019 Sønderborg, som er løbet af stablen når bladet udkommer.
Det var meget spændende for arrangørerne, om "Hotellet" hvor vi skulle bo ville blive færdigt til vi ankom.
Der er meddelt, at alt skulle være klar til vi starter i det Sønderjyske, hvor arrangørerne har arbejdet intenst for at give os en god oplevelse.
Vedr. arrangementet i Skagen fik vi en henvendelse om muligheden for at opleve de ypperste gamle
12 m både (Europamesterskaber) hvilket måske kun sker denne ene gang i Danmark og er helt unikt at opleve med gamle Både & Biler i verdensklasse.
Jeg ønsker alle en rigtig god sommer og håber i vil deltage i nogle af de spændende Rally`s i Norge, Sverige og Tyskland.

God sommer og på gensyn.

Frans Goldbach
RREC Danske Sektion

EVENEMANGSKALENDER

SVENSKA SEKTIONEN

Se alltid senaste info på hemsidan www.rrec.se

Varje månad:
Luncherna i Stockholm
Belgobaren i Freys Hotel kl. 13.00 första måndagen i månaden (ej juni-aug)
För deltagande anmäl senast måndagen innan till Nils Vetterlein tel 08-717 23 53 eller nils.vetterlein@tele2.se

Detta händer i RREC västra distriktet.
Anmälan till Björn Sundqvist: tel 0707-983250 eller mail: bjorn@sundqvist.se

Se aktuell kalender på hemsidan rrec.se

NORSKA SEKTIONEN

Se alltid senaste info på hemsidan www.rrec.no

DANSKA SEKTIONEN

Se alltid senaste info på hemsidan www.rrec.dk

VINPROVNING OCH GOURMETMIDDAG

på Bjertorp Slott 12-13 april Text: Mia Westergren Foto: Göran Berg

Så var våren äntligen här och det som numera är en härlig vårtradition: Klubbens träff på Bjertorp Slott. Detta fantastiska jugendslott med sin spännande historia ligger på Varaslätten med närhet till Vara, Skara och Hornborgarsjön. Det är många medlemmar som år efter år kommer till Bjertorp, lika säkert som att tranorna kommer till Hornborgarsjön vid samma tidpunkt. Det som är lite extra trevligt med Bjertorpsträffen är att många medlemmar har med sig sina familjer. Inte bara sin partner, utan också barn med familjer.

Träffarna följer samma schema varje år. Vi börjar alltid med afternoon tea, där slottet bjuder på en mängd olika delikata tilltugg som varierar från år till år. Det börjar bli riktigt spännande att se vad som står på det vackra runda bordet i slottets foajé. Undan för undan strömmar deltagarna in under eftermiddagen. Vi hinner med många kära återseenden innan det är dags att börja förbereda sig för nästa punkt på programmet.

Klockan 18.30 är det så dags för Anders Tidfälts traditionsenliga vinprovning. Anders är slottets mat- och vinkonnässör. Han har egentligen gått i pension, men ställer alltid upp när RREC kommer på besök. Anders har ett mycket underhållande sätt att prata om det han älskar mest: mat och dryck. Träffarna skulle inte vara detsamma om inte Anders underhåller oss. I år fick vi prova viner som passar till grillad mat. De viner som Anders presenterade i år var: en Gewurztraminer från Ferdinand Engel (Alsace), ett Amarone-vin från Tommasi samt ett argentiskt vin: Tapiz Reserva.

I år handlade hans provning lika mycket om vad som passar att grilla, vilka temperaturer man ska ha på grillarna (man måste nämligen ha två grillar, en med hög temperatur och en med lägre temperatur). Vi fick bland annat lära oss att Shiraz-druvan passar mycket bra till vildsvin och att Malbec ska användas till fet mat.

I år hade vi finbesök från RREC i Norge. Efter Anders vinprovning fick vi ett underhållande föredrag om en annan passion än vackra RR och Bentley som Åge Antonsen, f.d. ordförande i norska sektionen, förgyller sitt liv med: gamla fina renoverade träbåtar. Vi bjöds på många vackra bilder och en hel del av det aktiva föreningslivet. Vi fick också med oss en hel del av norsk sjöhistoria. Visste ni t ex att besättningen ombord på de norska valbåtarna bestod av 500 man?

Årets 6-rättersmiddag var som vanligt gudomligt god. Mätta och belåtna var det dags att krypa till kojs för att morgonen efter njuta av slottets frukost, innan det bar iväg till Skara och Jula hotell och konferenscenter. I hotellet finns en mycket fin konstsamling som företaget Julas grundare samlade på sig under sitt liv. Här hänger det många tavlor av våra främst svenska konstnärer: Anders Zorn, Carl Larsson, Bruno Liljefors och Peter Dahl bland andra. Under många år har vår familj bott på Dalarö i Stockholms södra skärgård, där bl a Zorn och Carl Larsson tillbringade sina somrar. Det var riktigt roligt att se dessa målningar i verkligheten, efter att vi i många år sett dem i böcker och broschyrer om Dalarö och konstnärslivet i det lilla samhället och öarna utanför. Ibland kunde vi till och med identifiera var tavlorna målats. Det blev en härlig avslutning på årets Bjertorpsträff.

Vi har reserverat fredag/lördag 17-18 april för nästa års traditionella vinprovning med middag. Pris 1.950 kr/person inkl vinprovning, en-kelrumstillägg 350 kr. Förmånligt pris för barn. Dina gäster är välkomna i mån av plats. Skicka en intresseanmälan till goranaberg@rrec.se eller per tel 0708-108118 så vi kan preliminär-boka tillräckligt många rum! Återkommer sedan för definitiv anmälan.

PUTINS NYA LIMO

JanSegerfeldt

Nu har Ryssland släppt sin senaste presidenttransportbil. Den heter Aurus Senat och visades upp på en nationell bilutställning i Moskva i september 2018. Nu i mars i år har den också gjort sin internationella debut på Geneve-salongen. Hugade spekulanter erbjuds köpa den i kort eller lång version. Är det någon mer än artikelförfattaren som tycker att detta verkar vara en direkt men dålig Rolls-Royce-kopia med grillen inspirerad av nuvarande Phantom och resten från Ghost?

Det är väl tämligen uppenbart att när man ska göra en superlyx-prestigebil i Ryssland så är det i första hand president Putin, som redan har kört den, och andra potentater i ledningen i Moskva, som är kunderna. Kanske kan det finnas någon enstaka politisk ledare i resten av världen som också är intresserad av att åka i en sådan här bil men försäljningsmässigt bör den inte utgöra något större hot mot originalalternativen från Rolls-Royce.

Namnet Aurus kan härleda de två första bokstäverna från den kemiska förkortningen för guld medan resten helt enkelt står för Ryssland. Bilen började skapas redan 2013 som ett projekt kallat Kortezh och innebar att ett bilutvecklingscentrum i Ryssland kallat NAMI som förmodligen styrs av staten liksom produktionsbolaget Soller, skulle starta helt från scratch med att bygga en fyrhjulsdriven lyxbil med en 4.4 liters V8 på ca 600 hästar plus en elmotor på 40 hästar matchat med en nio-stegs automatlåda. Naturligtvis innehåller bilen all den lyx man någonsin kan önska sig inom digital grafik, förarassistanshjälpmedel, elektroniska säkerhetsdetaljer och infotainment, allt flott inramat av mycket krom, skinnklädsel och trä. Standardbilen är 5.30 lång och väger 2.740 kilo. Priset som nämns är 10 miljoner rubel motsvarande ca 160.000 US dollar. Produktionstakten är än så länge mycket låg. Man räknar med att bara kunna framställa 120 bilar under 2019 men enligt planen ska man komma upp i 10.000 bilar (!) om året i framtiden.

Vid sidan av standardmodellen bygger man även en förlängd limousine-version som ska komma att utrustas med en 6.6 liters V-12:a på ungefär 800 hästar, så den lätt ska kunna köra ifrån hotande terrorister och fula skurkar, trots att den väger över 6 ton om den är bepansrad (tillval). Den här bilen passar utmärkt som Putins statslimousine. Om man jämför den 6.62 m långa limousinen med Rolls-Royce Ghost EWB så är den bara 5.57 m och Phantom EWB mäter 5.98 m, så Putin kan skryta med att hans är längst!

FINT BESÖK

DROTTNING ELIZABETH II:S BILAR PÅ RYTTAROLYMPIADEN I STOCKHOLM 1956

JanSegerfeldt

Redan för 15 år sedan skrev vi om det i vår Bulletin men nu har ni kanske hunnit glömma det (RREC Svenska sektionens Bulletinen nr 1 mars 2004 sid 16-17). H-B Ekström berättade där om gamla minnen från när han hade gått runt och fotograferat några exeptionella bilar i Stockholmstrafiken 1956.

Under sommaren 1956 hade Sverige fått äran att anordna olympiska sommarspel. Detta föranledde Storbritanniens drottning Elizabeth II, som är oerhört fascinerad av hästar och har ett imponerande stall i världsklass, att komma till Stockholm för att delta i tävlingarna. Med drottningen följde också ett större sällskap inklusive prinsessan Margaret. Prins Bernhard av Nederländerna var på plats liksom hela vår svenska kungafamilj. Eftersom tävlingarna och andra arrangemang var utspridda över vitt skilda platser i Stockholmsområdet, så var det självklart att många bilar behövdes för att förflytta alla kungliga gäster. Ansvaret för detta föll främst på värdlandet Sverige men det saknade sedan 1930 innehav av Rolls-Royce, så drottningen hade för säkerhets skull själv tagit med sig några lämpliga egna bilar.

Den märkvärdigaste av dessa var en Rolls-Royce Phantom IV 1954 ch nr 4BP5, Hooper State landaulet, som faktiskt inte ägdes av drottningen för tillfället, även om den byggdes för henne och användes flitigt. Den köptes till Royal Mews först 1959 men dessförinnan bar den engelskt reg nr OXR2. Likväl verkar det som nummerskyltarna hade tagits bort vid Sverigevistelsen. Jag tror att drottningen för det mesta valde att åka i denna ståtliga bil men det finns uppgifter i pressen att hon även färdades med andra fordon. Bevisningen härför haltar dock betänkligt. En bild som förekom i SvD visar en kunglighet åka ensam i svenska hovstallets Daimler DE27 Hooper limousine 1950. En annan bild visar en kunglighet sittande i en förlängd Cadillac, troligen även den från hovstallet. Det är dock inte så lätt att identifiera passagerarna på bilderna. Drottningen anlände med eget fartyg M/S Britannia förtöjt ute på redden. SvD påstod att det som last ombord medförde en 5,49 m lång silvergrå Rolls-Royce med förlängd hjulbas för att kunna stå till hennes förfogande i Stockholm. Som framgår av ett foto så är bilen ifråga registrerad i Cheshire (bokstäverna MA) och är alltså en demobil från Crewe-fabriken. Jag har svårt att tänka mig drottningen åka runt i den med provisoriskt påtejpade engelska flaggor fram. Jag noterar också att modellen Silver Cloud LWB, om det verkligen är en sådan på bilden, inte började tillverkas förrän i november 1957. Jag tror att bilen, som här står utanför restaurang Victoria i Kungsträdgården, är inlånad av Wiklunds försäljningsbolag som reservbil och inte i första hand avsedd för drottningen.

En mycket speciell bil som medföljde det engelska kungliga sällskapet och som drottningen påstods ha kommit dit med, var en Daimler Regina 4 1/2 liter DK400 Hooper limousine från 1954 ch nr 92701, kaross nr 10058 och reg nr RRW904. Den gjordes bara i ett enda exemplar och ställdes ut på Earls Court Motor Show i oktober 1954. Förmodligen var den fortfarande i Daimlers ägo 1956. Denna helt unika bil totalförstördes tyvärr genom brand många år senare.

Vid småresor i London för teaterbesök mm började drottningen 1952 använda sig av två följebilar i form av två Princess-limousi-

Hovstallets Daimler DE27 Hooper limousine.

Rolls-Royce Silver Cloud med engelsk registrering men med okänd funktion vid ryttartävlingarna.

Kunglig parkeringsplats under hästtävlingarna i Ulriksdal. Här ses främst Daimler Regina 4 1/2 litre limousine och Rolls-Royce Phantom IV Hooper state landaulet, bakom skymtar två Princess-limousiner och längst bak en svensk Mercedes-Benz polisbil.

Ett foto som visar prins Bernhards Bentley Mark VI vid ett annat tillfälle.

Hovstallets Cadillac.

ner, för övrigt de allra första tillverkade av Vanden Plas i London samma år, body no 8001 och 8003, reg nr NGN1 och NGN2. Dessa fick även följa med till Sverige och skymtar precis bakom Daimlern på bilden från parkeringen vid Ulriksdals kapplöpningsbana.

Det danska kungahuset föredrog att anlända i en Bentley S standard steel saloon och hade således valt bort Rolls-Royce. Detta är helt i sin ordning, eftersom Danmarks dåvarande kung Fredrik IX var en inbiten Bentley-entusiast. Icke desto mindre så beställde det danska hovstallet en elegant Rolls-Royce Silver Wraith Hooper som statslimousine men detta var först i november 1957 med leverans i februari 1958.
Det saknas uppgift om prins Bernhards ekipage. Han är känd för att ha designat sin egen bil, en Bentley Mark VI drophead coupe, ch nr B311CD, som är inspirerad av samtida Alfa Romeo. Karosseriet byggdes av Carorosserifabriek Chr A Roos den Haag. Det sägs att bilen hade en tendens att lyfta om man körde för fort med den. Även om prins Bernhard hade flyglicens så var han nog inte helt nöjd med sin skapelse och sålde den efter några år. Var det möjligen den bilen han hade med sig till Stockholm?

Om fler bilar behövde rekvireras under ryttarspelen för tillfälliga behov så fanns ett par i reserv, en specialbyggd Jaguar Mark V förlängd limousine och en Rolls-Royce Silver Wraith H J Mulliner limousine, chassinummer LBLW34 designnummer 7276 (en av 46), body no 5532 levererad i oktober 1953 till den engelska ambassaden i Stockholm. Det som gjorde den senare extra speciell var att den var vänsterstyrd och hade den bakersta sidorutan formad i Hooper-stil, det vill säga avslutades med en konkav form. Eftersom de engelska kungligheterna hade försett sig så väl med egna bilar så behövde drottningen sannolikt inte använda någon av reservbilarna för egen del. Men det var många VIP-gäster som skulle lotsas hit och dit, så chaufförerna fick säkert göra många körningar den här stressiga veckan i juni 1956.

Har vi någon årsrik stockholmare i klubben som var på plats 1956 och har full koll på det här med vem som åkte i vilken bil vilka dagar?

TID FÖR NYTT SAMARBETE

JanSegerfeldt

Bentley Motors och den schweiziska urtillverkaren Breitling träffade 2003 avtal om att Breitling skulle designa och leverera klockor för placering mitt i instrumenteringen i varje ny Bentley-bil. Breitling har länge varit de professionellas instrumentmakare och särskilt vänt sig till yrkesflygare. Bentley och Breitling säger sig dela liknande värderingar som kvalitet, prestanda och utsökt design. Därför utvidgades samarbetet också till att omfatta armbandsurssortimentet. Breitling gav genom åren ut flera intressanta klockor märkta Breitling for Bentley, vars designspråk lånades från specifika bilmodeller från Bentley. Willy Breitling, sonsonen till grundaren av urmakeriet Leon Breitling, var Bentley-ägare och en sann Bentley-entusiast på 1940-talet och den som inspirerade till samarbetet.

På senare år verkar det dock som om intresset för Breitling for Bentley-klockorna som vände sig direkt till Bentley-ägare och exklusiva klockfantaster började svalna något, så man befarade att det kunde vara slutet för den här nischen av armbandsur. Men nu har båda parter förnyat sig och ingått ett nytt avtal för framtiden, vilket innebär att Bentley-bilarna även fortsättningsvis utrustas med de superkvalitativa urverken. Breitling släppte nyligen en helt ny modell av en armbandsklocka med beteckningen Premier BO 1 Chronograph 42 Bentley British Racing Green. Designen sägs vara hämtad från instrumenten på de häftiga Blower-Bentley-racerbilarna som körde på Le Mans 1929. Uret drivs av Breitlings finaste mekaniska verk Manufacture Caliber 01. Namnet Bentley sitter nu bara på en separat platta på fodralets kant medan klockan i övrigt är en Breitling men inte längre en Breitling for Bentley. Armbandsuret innehåller 346 olika delar och många av dessa kan man se genom att delar av baksidan är genomskinlig på det automatiskt självuppdragande uret, vars diameter är 42 mm. Det kan gå upp till 70 timmar utan att aktiveras. Priset är satt till EUR 7.800.

Lagom till Bentleys 100-årsjubileum säljs klockan i en särskild version i begränsad upplaga, The Bentley Centenery Limited Edition. Stålvarianten i 1.000 exemplar kostar GBP 8.150 (SEK ca 100.000) medan den i 18 karat rött guld ligger på GBP 22.500 (SEK ca 275.000) men den kommer bara att begränsas till 200 stycken.

BENTLEY 100 ÅR

EN TYNN, MEN SPENNENDE NORSK HISTORIE

Det er et gledelig paradoks når Norge nå får sin første Bentley-importør og forhandler på mange år i merkets 100-årsjubileum. Den britiske luksussportsbilen har alltid hatt trange kår blant norske bilkjøpere. Men noen eksemplarer har da kommet inn over grensene i løpet av de snart 89 årene siden Halvor Haneborg tok med sin 1922 3 Litre hjem til Norge og registrerte den høsten 1930.

Tekst og foto: Ivar Engerud

Knapt noen i Norge la merke til at Walter Owen Bentley i 1919 bekjentgjorde at han ville starte sin egen bilfabrikk. Verden hadde mer enn nok med å komme seg etter første verdenskrig, ikke minst her hjemme. Som et fattig land var ikke britiske sportsbilplaner det man hadde fokus på i nyhetsbildet, selv på bilfronten.
Det skulle gå mer enn ti år før den første Bentley satte sine hjul på norske grusveier, og da var det ikke noe salg gjennom forhandler, men en ren privatimport fra England.

DEN FØRSTE NORSKE BENTLEY

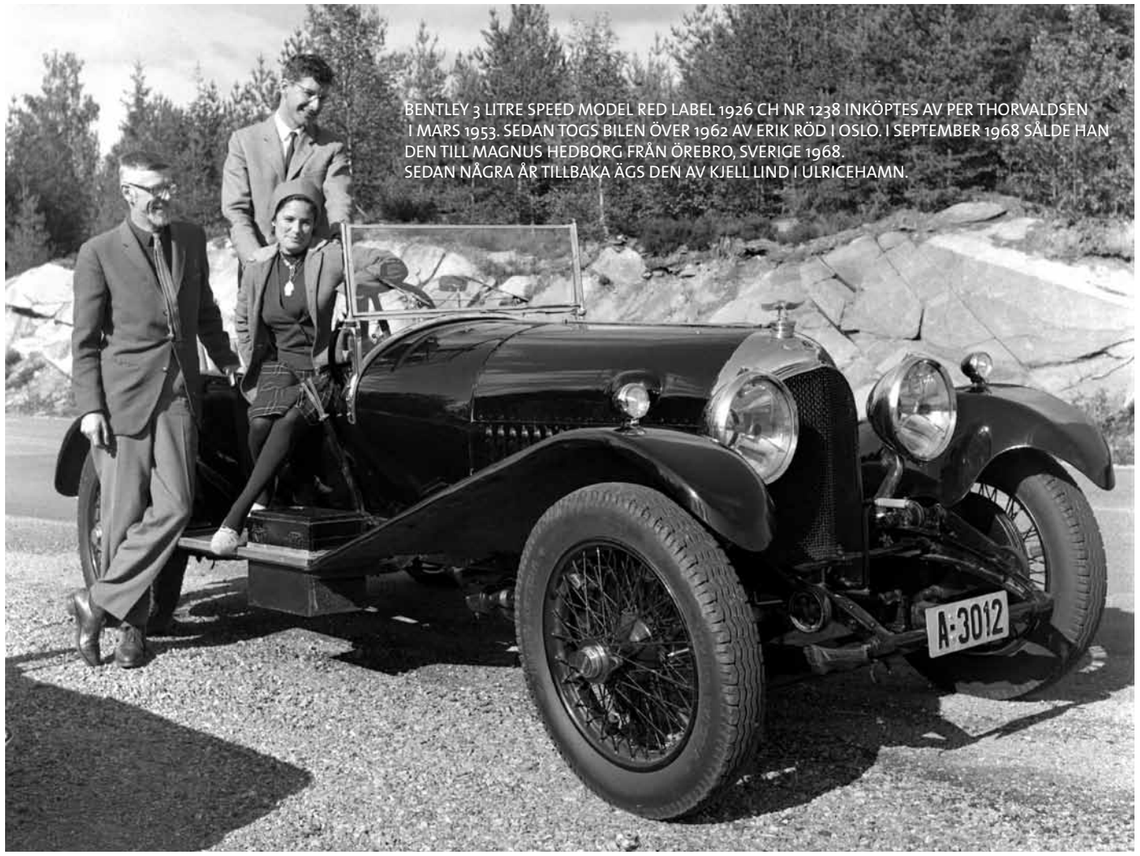
Nordmannen Halvor Haneborg hadde jobbet hos Hudson i USA og Sizaire Berwick i England. Der hadde bilentusiasten kjøpt drømmebilen i London i 1928: En 1922 3 Litre med Allweather-karosseri fra Park Ward.
Da Haneborg flyttet tilbake til Norge i 1930 ble bilen med på flyttelasset, og registrert på A-7782. Haneborg hadde ikke planer om å kvitte seg med bilen, og den ble et kjent syn i norske veteranvognkretser fra 1952 da Norsk Veteranvogn Klubb (NVK) ble stiftet, og Haneborg ble klubbens første formann.
Etter hvert fikk bilen, som har chassisnummer 92 og er en av verdens eldste Bentleys, både firehjulsbremser og karosserimodifikasjoner. Alt i et kontinuerlig eierskap som savner sidestykke. Da Halvor Haneborg sen. døde på 1990-tallet var han fortsatt medlem av Bentley Drivers Club og det medlemmet i verden som hadde eid sin bil lengst!
Heldigvis har sønnen, Halvor Haneborg jr., overtatt og tatt vare på bilen som er et familieklenodium med over 90 år i familiens eie. Etter mange tiårs bruk har den igjen fått en teknisk og utseendemessig gjennomgang som har ført den nærmere originalutgangspunktet.
Den er en av virkelig få biler som har vært med i det norske veteranbilmiljøet helt fra starten og fortsatt kan sees fra tid til annen i Sandvigen – Sundvolden og andre arrangementer. Strålende!

FORSIKTIG START

På 1950-tallet ble det importert noen klassiske Bentleyer av Per Thorvaldsen og Bjørn Kroll, som tok inn to 1920-tallere hver i denne perioden og ble med i NVK-sammenheng.
På det tidspunkt fantes det kun en håndfull norksregistrerte Bentleys, sannsynligvis de vi har nevnt, samt at det selvsagt kunne være noen på diplomatskilter eller tollskilter. Noen stor beholdning var det uansett ikke.
Erik B.Winter i Stortingsgt. 20 i Oslo står oppført som Bentley-importør i årene 1956 til 1970, men det ble sannsynligvis ikke solgt én ny bil på ordinær måte i dette tidsrommet. Men det kan ha kommet inn noe brukt selvfølgelig. Blant annet kjøpte Berg på Slippen i Drammen en 1963 S3 Cabriolet i 1968, en bil som fortsatt er bevart i originalstand i Norge.

NYE TIDER

Selv da Mulsanne Turbo, Continental og Brooklands ble introdusert på 1990-tallet hadde vi fortsatt ikke noen Bentley-import til Norge, bortsett fra en og annen bruktimportert bil. Noen 1920- og 1930-tallere fant også veien via dedikerte entusiaster, og enkelte biler på 30-årsregelen dukket opp.
Selv ikke da Rolls-Royce ble solgt til BMW og Volkswagen overtok Bentley etter en del kontroverser helt på slutten av forrige århundre kan du finne en nybilregistrert Bentley på norske skilt.
Men i 2000 kom den første Bentley vi har klart å spore i nybilstatistikken: En Arnage. Om det er riktig eller beror på en feil skal vi ikke si, men det har ikke akkurat flommet inn de første 19 årene av dette årtusenet heller. Totalt er det registrert 25 nybiler i denne perioden, samtidig som bruktimporten har økt til 12 – 25 biler i året av ymse årganger og modeller, mest nyere sports og luksusbiler, men også noen klassikere.
Fra 2000 til 1.oktober 2003 ble Bentley importert til Norge av AS Insignia, den gang et datterselskap av Jaguar Norge. Det var først på denne tiden at bestanden kom over 100 biler.
Siden det har den økt stille og pent med drøyt et titalls biler i året, og i jubileumsåret 2019 skal vi igjen få ny Bentley-import da bilgründeren Nils Kjetil Tronrud etablerer seg med eksklusiv Bentley-forretning i Asker vest for Oslo.
Grunnlaget for en Bentley-forhandler i Norge avhenger selvsagt at de begynner å komme med modeller med ledning, men det er en helt annen historie vi får komme tilbake til...



BENTLEY 3 LITRE SPEED MODEL RED LABEL 1926 CH NR 1238 INKÖPTES AV PER THORVALDSEN I MARS 1953. SEDAN TOGS BILEN ÖVER 1962 AV ERIK RÖD I OSLO. I SEPTEMBER 1968 SÅLDE HAN DEN TILL MAGNUS HEDBORG FRÅN ÖREBRO, SVERIGE 1968.
SEDAN NÅGRA ÅR TILLBAKA ÄGS DEN AV KJELL LIND I ULRICEHAMN.

BENTLEY 3 LITRE 1922, ETT MYCKET TIDIGT EXEMPLAR, EFTERSOM DE FÖRSTA BENTLEY-BILARNA LEVERERADES I SLUTET AV 1921.

BENTLEY 3 LITRE - FRITT OMBYGGD TILL RACERBIL MED KORTAT CHASSI OCH EN 8 LITERS MOTOR PÅ 200 HÄSTAR - ETT KRAFTPAKET UTAN DESS LIKE.

BENTLEY 4 1/2 LITRE TOURER 1929

BENTLEY 3 1/2 LITRE H J MULLINER SPORTS SALOON 1934

BENTLEY MARK VI STANDARD STEEL SALOON 1947

BENTLEY STANDARD STEEL SALOON 1951

BENTLEY S CONTINENTAL PARK WARD TWO DOOR SALOON 1956

BENTLEY R-TYPE STANDARD STEEL SALOON 1953

BENTLEY S3 CONTINENTAL FLYING SPUR 1965

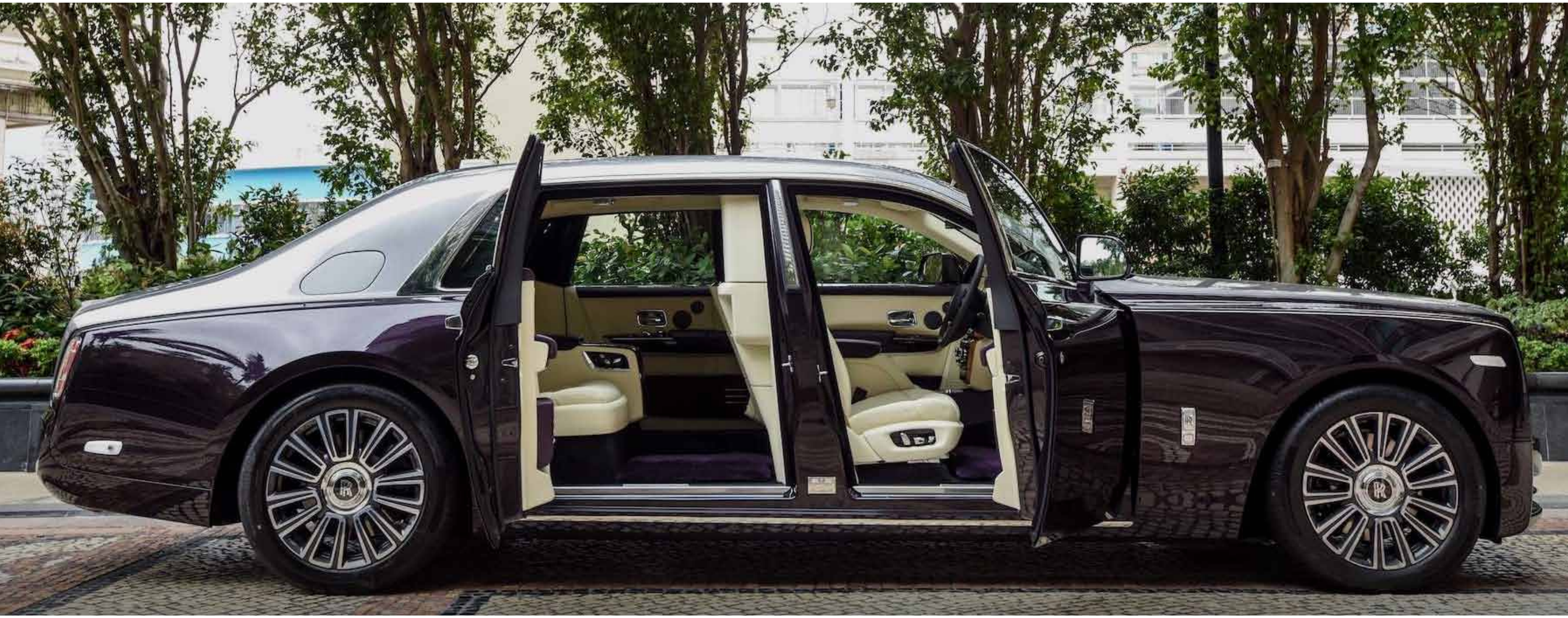
BENTLEY S SERIES STANDARD STEEL SALOON 1956

EN FIN SAMLING BENTLEY I NORGE

ROLLS-ROYCE PHANTOM LIMOUSINE

JanSegerfeldt

Det är en köpare i Hongkong som har specialbeställt just den här bilen för att få den där totala enskildheten i baksätet som Rolls-Royce kallar ”privacy suite”



Sedan tidernas begynnelse (i det här fallet går gränsen vid år 1904) har det funnits Rolls-Royce med karosseri i limousine-utförande, inte minst för att det var högreståndspersoner och förmögna företagare som krävde att bilen var försedd med en rymlig, bekväm och avskild kupé att färdas i. Givetvis satt en chaufför vid ratten och det var väsentligt att han inte kunde ta del av vad som sades i baksätet. De här limousinerna har funnits som karossalternativ för alla modeller ända upp till Rolls-Royce Phantom VI och även Silver Shadow och Silver Spur kunde fortfarande fås med insatt mellanruta. Med åren har det blivit mindre intressant att skilja föraren från herrskapet men en egen isolerad kupé framstår alltjämt som tillräckligt viktig bland vissa Rolls-Royce-kunder. Därför erbjuder man nu i detta år 2019 äntligen också ett limousine-alternativ av den senaste Phantom EWB-modellen, alltså med den långa hjulbasen.
Upstairs-downstairs-känslan lever vidare i det här utförandet med en elektrochromatisk glasruta som åtskiljer chauffören från övriga åkande. Det är en köpare i Hongkong som har specialbeställt just den här bilen för att få den där totala enskildheten i baksätet som Rolls-Royce kallar ”privacy suite”. Inget hindrar dock baksätespassagerarna från att anropa föraren genom intercom-systemet. Det fungerar även omvänt men om föraren ringer på sin chef så kan den senare välja att avslå hans begäran om samtal. Vad innebär då en elektrochromatisk mellanruta? Det enkla svaret är att glaset normalt är genomskinligt åt båda håll men om en passagerare så önskar så kan han göra så att glaset slår om och blir mörkt och ogenomträngligt. Praktiskt, va? Det finns säkert möjlighet för vem som helst att beställa sin Phantom EWB i det här utförandet även om det här än så länge bara är en one-off. Det kostar förstås en extra slant men det brukar inte vara något avgörande hinder för en del nyköpare av den lyxigaste bilen i världen.

Bernt Hansen

Automobil Service AB

Presenterar stolt

BRABUS GT-S 600 2015

- 1 av 6 tillverkade
- 600 hästkrafter
- Endast 5000 km
- 0-100 km/h = 3,6 sek
- 2015 års modell
- Brabus Sport Exhaust
- Brabus keramiska bromsar
- Toppfart 320 km/h
- Unikt tillfälle att äga en unik bil
- Pris: €300,000

BERNT HANSEN
AUTOMOBIL SERVICE AB

Bernt Hansen Automobil Service AB
Industrigatan 1, 461 37 Trollhättan
0520 - 108 06 info@bernthansen.se
www.bernthansen.se

Bernt Hansen

Automobil Service AB

Presenterar stolt

Rolls-Royce Corniche "Final Series" 2002

- Nummer 50 av 56 tillverkade
- Endast 2 ägare
- 61000 km
- Såld ny i Monaco
- Unikt tillfälle att äga en unik bil
- Pris: €140,000

BERNT HANSEN
AUTOMOBIL SERVICE AB

Bernt Hansen Automobil Service AB
Industrigatan 1, 461 37 Trollhättan
0520 - 108 06 info@bernthansen.se
www.bernthansen.se

49:e
ANNUAL CONFERENCE + AGM

Några delegater anlände till konferensen i The Hunt House i Rolls-Royce eller Bentley men den svenska sektionens företrädare fick nöja sig med den hyrda Skoda Octavia-kombin i bakgrunden

Den som bara väntade sig ”samma gamla procedur som förra året” fick sig en uppfriskande överraskning den här gången!

JanSegerfeldt

Under helgen 6-7 april 2019 avhölls den årligen återkommande klubbkonferensen i moderklubbens högkvarter The Hunt House i Paulerspury i England. Här följer några tankar om den från en deltagande observatör.

Till konferensen inbjuds företrädare för varje sektion i RREC. De flesta europeiska länderna skickar 2-3 delegater vardera. I år deltog totalt 72 personer, vilket är något färre än tidigare år. Vi var tre från den svenska sektionen, vår ordförande Per, vår kassör Gert och undertecknad, tillika denna tidnings redaktör. Den danska sektionen hade skickat två representanter medan de norska sektionsfunktionärerna hade avstått helt från att närvara.

Konferensen är upplagd så att de olika sektionerna inom klubben ska kunna få en god inblick i vad som rör sig i maktens korridorer, åtminstone på papperet. Klubbstyrelsen, The Board, håller också sitt eget möte här. Det är i The Board som alla viktiga beslut fattas. Den löpande verksamheten leds av en nyligen anställd Director som har samma funktion som en verkställande direktör i ett aktiebolag. Delegaterna på konferensen saknar beslutanderätt. De har inte heller något avgörande när det gäller innehållet i Annual General Meeting, AGM, det stora årsmötet, dit alla klubbmedlemmar är välkomna.

I realiteten innebär AGM att några av de beslut som redan tidigare är fattade i The Board presenteras för deltagarna i AGM. Det är inte upp till delegaterna att godkänna eller underkänna redan fattade beslut i The Board eller att bevilja eller vägra styrelsen ansvarsfrihet för det gångna året. Därmed blir det en ganska tam föreställning - i vanliga fall. Den här gången utbröt omedelbart ett starkt verbalt missnöje med den omständigheten att det inte fanns någon möjlighet att ta ställning i några frågor vid AGM. När klubbens ekonomi presenterades ställdes många frågor, eftersom det redovisades ett underskott på ca £200.000 för föregående år. Detta är ett bekymmer som den nuvarande ledningen måste åtgärda så att det inte upprepas. Någon egentlig insyn i räkenskaperna och/eller möjlighet till analys av de olika posterna i räkenskaperna erbjöds inte, men ett svepande löfte gavs att klubben beräknas kunna gå med vinst i och med innevarande årets slut. Exakt hur detta skulle gå till redovisades inte. AGM:et utmynnade således i ett starkt missnöje över hur rutinerna är upplagda och över att de i princip är omöjliga att rucka på. Från ledningens sida framhölls att de synpunkter som kommer fram från delegaterna på konferensen nedtecknas och The Board får då möjlighet att beakta dessa innan framtida beslut ska fattas. Det förekom flera exempel på att så likväl inte skett, till exempel vad gällde frågan om att inträdesavgiften till klubben, som varje ny medlem åläggs, skulle tas bort. The Board kan beakta även andra skäl än dem som konferensen åberopar för sina ställningstaganden utan att behöva redovisa vilka. Stämningen blev stundtals ganska hetsig men några konkreta förändringsåtgärder var inte aktuella. Transparensen i klubben verkar inte vara den bästa och det är svårt att ändra på.

Vi får önska den danska sektionssekreteraren Ole Hviid-Nielsen lycka till, eftersom han blev invald som ny i The Board. Ole har uttalat att han är beredd att driva frågor som vi i de utländska sektionerna prioriterar. Det verkar som han kommer att få mycket att ta tag i i sin nya ställning i ledningen för klubben.

Ordföranden i moderklubben har uppmärksammat att det ser bekymmersamt ut för klubbens ekonomi. Olika åtgärder för att förändra detta har nämnts, som att öka inkomstkällorna. Däremot när det gäller att arbeta med förändringar av moderklubbens driftskostnader har det inte verkat lika lättframkomligt, mycket beroende på stora kostnader för införande av ett nytt it-system och kostnader för rallyn, deltagande i NEC-utställningen och driften av klubbhögkvarteret, stora utgiftsposter som anses svåra att påverka.

De aktualiserade frågorna har förhoppningsvis inte någon omedelbar effekt på våra medlemsskap ute i de internationella sektionerna, mer än på det sättet att vårt bidrag till moderklubben, för närvarande £77 per medlem, knappast kan förutses bli lägre i framtiden. Det vore önskvärt med sänkt bidrag, eftersom det lägger beslag på större delen av den årliga svenska medlemsavgiften. Våra önskemål om att moderklubben ska ge oss en nedsättning av vår betalning till England ser tyvärr ut att hamna ganska långt ner på att göra-listan.

Den del av konferensen som utgör sektionernas diskussioner styrs helt av de skriftliga frågor som har skickats in i förväg av deltagarna: Bör vi ta ut en frivillig extra avgift på säg £5-10 per bil som medlem äger för att förbättra klubbens ekonomi? Hur ska vi locka fler nya medlemmar och betona att vi är en entusiastklubb och inte en klubb av bilägare? Hur ska vi styra sektionerna så att deras beslut inte avviker från huvudklubbens allmänna regler och principer? Anser delegaterna att alla beslut som fattas i sektionerna måste överensstämma med det ramverk som gäller för klubben? Anser de att den sektion som bryter häremot ska drabbas av en sanktion och korrigeras? Ska sektionsfunktionärer ha full tillgång till klubbens centrala databas och kunna tillföra egna data i databasen? Bör en ny klass införas vid klubbens årsrally för att uppmuntra ambitiösa Concours-tävlingsdeltagare att ställa upp även om de inte vinner finaste bil, en ”Highly recommended”-rosett, i stället för att de åker hem tomhänta?
Det blev en livlig diskussion kring frågorna ovan men någon klar vinnare framkom inte för något av spörsmålen.

I renoveringsverkstaden finns plats även för medlemsbilar att tillfälligt lyftas upp för att vara undervisningsobjekt vid skruvträffar. Det var fantastiskt att få beundra undersidans alla tekniska detaljer på denna sportiga Silver Ghost som man annars sällan kan se - om man inte är en myra

Nuvarande ordföranden i RREC Ian Hicks hustru skrattar nästan ihjäl sig när vår ordförande Per berättar en lustighet under den pampiga lördagkvällssupén på Marriott Hotel i Northampton där de flesta delegaterna bor under konferensen

Ole Hviid-Nielsen i den danska sektionen valdes in i The Board

Per och Gert i konferenslokalen som rymmer ca 100 personer

Mot konferensens slut under punkten ”Övriga frågor” togs bland annat upp kvaliteten på kaffet vid träffar och rallyn och på klubbens monter på NEC-mässan. Även denna punkt föranledde många synpunkter. För övrigt kostar klubbens närvaro på NEC-mässan ca £10.000 varje år men förslagen till besparingsåtgärder här var tunnsådda. Stort blandades med smått - men ingenting som ledde till några konkreta åtgärder.

Sammanfattningsvis kan man som deltagande observatör på konferensen konstatera att man inte fick någon större känsla av delaktighet eller insyn i moderklubbens verksamhet, om man nu hade haft sådana förhoppningar innan man reste dit. Detta till trots så var det en fantastiskt intressant upplevelse och inte minst en mycket trivsam social händelse att få vara med och träffa så många härliga deltagare från den engelska moderklubben och från andra sektioner ute i Europa. Arrangemangen kring konferensen håller god klass och det var ett nöje att få vara på plats mitt i ett vårligt England.

INDTRYK FRA RREC'S ÅRLIGE GENERALFORSAMLING D. 6 – 7. APRIL

Ole Hviid-Nielsen

I år besøgte Hans Bukkehave og jeg Hunt House til den årlige generalforsamling og den efterfølgende diskussion af emner, som medlemmerne har indsendt til planlæggerne af Generalforsamlingen. Der var heldigvis biletter til Luton Airport, hvor der kun er ca. 1 times kørsel ad M1 til Marriott Hotel i Northampton, hvor der var bestilt værelser til alle deltagere – og hvor årets gallamiddag skulle holdes.

Lørdag morgen mødtes alle deltagere i Hunt House i Paulerspury ca. 15 minutters kørsel fra hotellet. Der var tid til kaffe og kager og minglen med de øvrige deltagere. Specielt var det rart at snakke med vore Svenske kolleger. Og der var tid til et kort besøg i Klubshoppen.

Generalforsamlingen blev gennemført i hastigt tempo med hård hånd af Chairmann Ian Hick. Til forskel fra vores kendte generalforsamlinger herhjemme blev alle spørgsmål henvist til dagens senere diskussioner, der også ville blive referatført.

Et meget specielt emne er klubbens anstrengte økonomi. Faldende medlemstal og et voldsomt og dårligt styret forbrug har gjort, at vi havner med et underskud på regnskabet. Ydermere har der været et voldsomt ønske om en ny og bedre hjemmeside. Den gamle hjemmeside er kun et år gammel – men desværre har WEB-arkitekterne, der har stået for arbejdet ikke helt været klar over hvordan man ønskede at udforme en side, der skal tilfredsstille 8.000 medlemmer Verden over. Desværre er kontrakten med arkitekterne ikke til at finde, og firmaet benytter åbenbart lejligheden til at tage sig betalt for alt – og faktisk rigeligt betalt.

Vores finansdirektør Knud Blæsbjerg – også dansk – har forsøgt at få styr på finanserne siden seneste AGM. Det er til dels lykkedes ved at ændre på mulighederne for at trække penge til omkostninger uden bevilling fra ”the Chairmann” eller fra Finansdirektøren. Der er samtidig ansat en ny ”General Manager” – altså administrativ chef for Hunt House: Ian Dorward, der er jurist og meget indstillet på, at gøre noget ved den skrantende økonomi.

Specielt for mig var, at jeg stillede op til valget til ”The Board”/Direktionen og blev valgt ind og derfor bedt om at sætte mig bland de øvrige direktører. Samtidig blev direktionen indkaldt til første møde lørdag kl. 12:30 mens alle de andre havde frokostpause.

Også på Board Meeting var der diskussion om IT-systemet. Systemet er en meget vigtig del af det, som medlemmerne får for deres penge. Det skal derfor være meget tilgængeligt og samtidig vise noget om klubbens virke og struktur. De væsentlige dele – som søgemaskinerne, og adgangen til arkiverne – er noget af det, der er væsentligt for klubbens virksomhed, naturligvis sammen med ”Spirit & Speed”.

En af direktørerne havde allerede før AGM taget kontakt med en af de største bilklubber i England – nemlig Porsche-klubben, der har over 10.000 medlemmer i Storbritannien. De har en meget tilgængelig hjemmeside – med alle de features, som man kan ønske sig. Han havde også taget kontakt med WEB-arkitekterne til Porsches hjemmeside – Obergine - og fået dem til at kigge på et nyt layout til vores side. Det blev foreslået på mødet, at man skulle kigge mere på behovet blandt RREC-medlemmerne før man gik videre – og måske nedsætte en ”følgegruppe” til den kommende opbygning af hjemmesiden. Ud over denne ændring af ideerne, var der diskussion om den medfølgende budgettering, der ville medføre et forholdsvis stort underskud på regnskabet i 2019.

Efter mødet og frokosten fortsatte diskussionerne i plenum. Der var arrangeret en demonstration af Porsches IT-system, der absolut var positiv – og formanden for Porscheklubben var en dygtig og veltalende fyr, der kom med en række ideer til at få bedre økonomi ind i klubberne. Flere af ideerne vil ikke være lette at gennemføre i RREC, men der var gode ideer til os også. Efter det skulle den af vores direktører, der havde fået kontakten med Porsche, snakke om, hvordan vi – inden udgangen af september i år, kunne have et nyt system på nettet. Men han havde ”glemt” at RREC er en Verdensomspændende klub, hvor IT-systemet bør være en af de samlende detaljer. Hans indtryk fra det umiddelbart overståede Board Meeting, fik ham til at rette et voldsomt angreb på direktørerne og til derefter bebude, at han trak sig fra ”The Board”. Det var en lidt stille forsamling der herefter sad med en dårlig smag i munden.

Der var nu afslutning af dagens møde og pause indtil Gallamiddagen, der blev serveret på Marriott Hotel i Northampton. Hans og jeg besluttede at besøge Paulerspury's meget hyggeligt udseende Inn. Et traditionelt engelsk værtshus med mange lokale i krostuen og fint udvalg af øl. Det er absolut anbefalelsesværdigt. Desværre var alt lukket, da vi kom tilbage til Hunt House efter besøget på kroen – også lågerne ind til den parkeringsplads, hvor vi havde stillet bilen. Vi klatrede over hegnet og Hans fandt ud af, at man kunne få bilen ud til markerne bag Hunt House, og den vej kørte vi over bulede marker til et led, hvor vi kunne få bilen ud til en lille markvej bag om Paulerspury.
Gallamiddagen blev gennemført med de sædvanlige skåler for Henry Royce og Dronningen m.fl. og derefter for egen regning besøg i hotellets meget velassorterede bar.

Næste dag (søndag) fortsatte diskussionerne ud fra emner der var foreslået før AGM.

FREMTID – HVAD VIL JEG PRØVE AT FÅ UD AF MIT MEDLEMSKAB AF "THE BOARD"

En af mine vigtigste missioner med at stille op til valget til "The Board" er, at gøre opmærksom på den store forskel - der for os i de kontinentale sektioner og oversøiske sektioner føles – mellem de Britiske medlemmer og de medlemmer der tilfældigvis ikke bor i Storbritannien. Når man ser på den samlede økonomi for klubben, så er forskellene væsentligt at vi - "kontinentale" medlemmer – ikke er så tæt på Hunt House som Briterne.

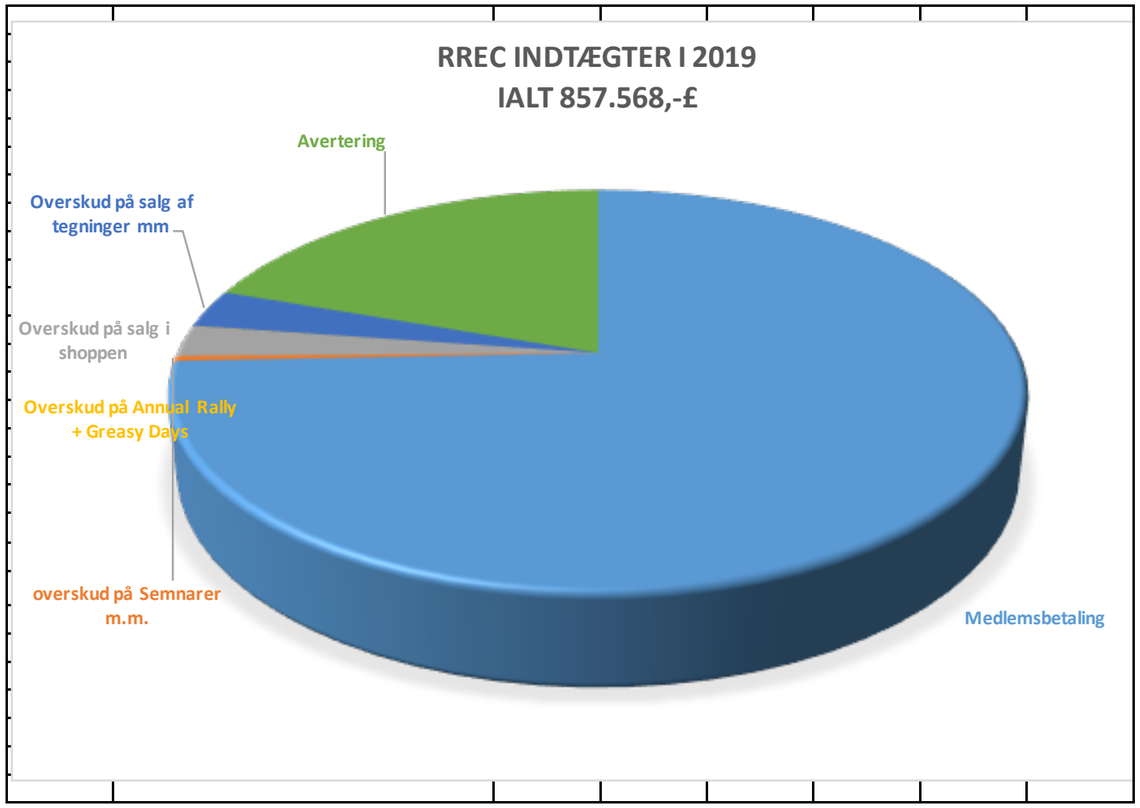
En af de facts jeg ikke var opmærksom på er, at også de Britiske medlemmer – ligesom os - betaler for deltagelse i rallys og andre events, ud over deres normale medlemskab.

RREC i Hunt House støtter biludstillingen NEC i Birmingham for at få reklame og medlemmer til RREC. Den væsentlige del af støtten er betaling af overnatning for de klubmedlemmer der deltager.

En anden del der støttes af RREC-midler er den årlige store bilskønhedskonkurrence "Concour de elegance" i forbindelse med årsrallyet. Deltagerne betaler selv for overnatning og for deltagelse i løbet.

Det der i virkeligheden koster klubben allermest, er fast løn til de ansatte i Hunt House. Derfor er det en af vores nye General Manager's største opgaver, at effektivisere arbejdet i Hunt House – og det er han allerede nu i fuld gang med.

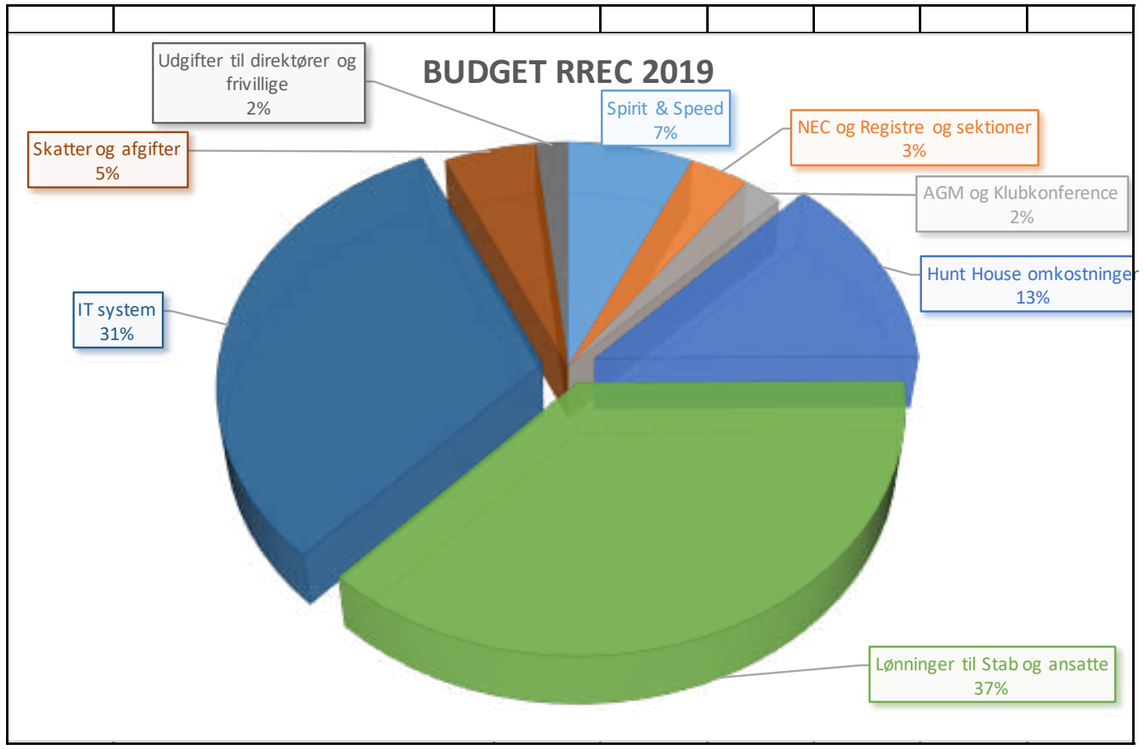
For at forklare budgettet for det kommende år, foreslog jeg, at man lavede en grafisk fremstilling af klubbens budget. Jeg har prøvet at fremstille noget mere forståeligt nedenfor ud fra oplægget fra finansdirektøren:



Langt den største del af indkomsten i klubben kommer fra medlemsbetalingen – nemlig 77%
Herudover 20% på avertering i Spirit & Speed og på nettet.
De interne Engelske løb og arrangementer giver et overskud - men marginalt.Salg i shoppen 3% og derudover et meget lille overskud på Annual Rally og Seminarer på Hunt House.

medlemmer – ligesom os - betaler for deltagelse i rallys og andre events, ud over deres normale medlemskab.

RREC i Hunt House støtter biludstillingen NEC i Birmingham for at få reklame og medlemmer til RREC. Den væsentlige del af støtten er betaling af overnatning for de klubmedlemmer der deltager.



Som det ses af grafikken er det ca. 3% af indtægterne der benyttes til aktiviteter i Storbritannien (som alle medlemmer i øvrigt kan deltage i) – og resten er emner, som alle medlemmer faktisk har glæde af.

Omkostningerne til Staben i Hunt House er den største del af vores økonomi, og her er vores nye General Manager Ian Dorward allerede i fuld gang.
Mit ønske er, at vi kan dreje omkostningerne over i en retning der vil gøre både IT-systemer og Hunt House mere anvendeligt for Continentale og OverSeas medlemmer. Herudover ønsker jeg, at undersøge hvor meget klubben får ud af de store omkostninger på NEC-udstillingen og de "Greasy Days" der holdes i Hunt House. Hvis deltagelsen og udkommet er lille mener jeg, at det bør afskaffes eller i det mindste reduceres og at man bør kigge over Kanalen for at se, om der måske kunne være mere at tjene på andre aktiviteter. Hvad med om RREC var med på Essen messen? I stedet for NEC.

Det er samtidig vigtigt, at vi får genopbygget medlemstallet. Der ønskes ideer fra alle. Og vi har allerede samlet en række ideer på møderne. Første indkaldte møde i "The Board" er ultimo denne måned, hvor der allerede nu ligger en velvoksen dagsorden med alle emner - fra IT-system til problemerne med det nedadgående medlemstal.
Jeg håber, at jeg får mulighed for at gøre en forskel i bestyrelsen, og at vi hurtigt kan gøre noget ved de problemer, der berørte medlemmerne på AGM.
Alle er velkomne til at kontakte mig med ideer og spørgsmål – og selv brokkerier er velkomne.

50 MIL PÅ 10 ÅR

CHRISTERS BENTLEY

Christer Byhr har snart ägt sin Bentley 3 1/2-litre Thrupp & Maberly Foursome Coupe i tio år men han har inte hunnit köra bilen mer än 50 mil på hela den tiden, ingen direkt imponerande utnyttjandegrad. I stället har han lagt ner en del renoveringsarbete på den. Har det varit värt besväret?

Jan Segerfeldt och Christer Byhr

Christers bil är en av de mer strömlinjeformade exemplaren som byggts av den fina engelska sportbilen, så den bör kunna visa upp sina goda prestanda så fort han får ett bra tillfälle att ligga ute och flänga på de fina svenska motorvägarna. Bentley 3 1/2 litre (sexcylindrig på 3.669 cc), mest känd som The Silent Sports Car, introducerades 1933 efter det att Rolls-Royce Ltd hade köpt upp Bentley Motors i samband med att det företaget stod inför konkurs. Den nya Bentleyn som Rolls-Royce lanserade var en helt annan produkt än de föregående modellerna från Cricklewood-fabriken. W O Bentley själv hade ingen del i den nya bilen. Detta var i samma tid som de nya moderna bilarna började bli snabbare och det ökade i betydelse hur de kunde föra sig i högre farter. Därför började man också intressera sig för aerodynamik när man utformade bilarna. Från ca 1933-34 blev strömlinjeformade bilar högsta mode. På den tiden fanns inga stora vindtunnlar där man vetenskapligt kunde testa de teoretiska beräkningar som gjordes vid tillkomsten av en aerodynamiskt formad bilkaross. Man litade nog mest till utseende och känsla verkar det som. Den designmässigt banbrytande amerikanska bilen Chrysler som fick det tydliga namnet Airflow blev en flopp främst för att den var så ful men det fanns andra tillverkare som hakade på trenden och gjorde bilar som hade åtminstone något minskat luftmotstånd och ett acceptabelt utseende. Kunskaper om aerodynamik har stor betydelse även vid utformningen av dagens bilar. Ibland är det dock bara ett försäljningsargument utan större innehåll.

England drabbades av strömlinjeformade influenser i bildesign i början av 1930-talet. De annars ganska konservativa karossfirmorna, som försåg flertalet av de dyrare bilchassina med förnämliga karosserier, experimenterade nu med aerodynamik på ett närmast amatörmässigt sätt. På bilutställningen på Olympia 1934 fanns flera exempel på bilar med karosser som hade något som åtminstone liknade strömlinjeform. En av dessa firmor var den London-baserade karossmakaren Trupp & Maberly. De visade på sin egen monter en fyrdörrars saloon på Bentleys chassi B30BN. Bilen hade fått ett rundat bakparti som vi idag skulle kalla fastback och bakhjulen satt bakom skivor. Den här formen såg aerodynamisk ut med att släppa luften fritt ut bakåt med svepande akter. Bilens framparti däremot hade fortfarande den stående frontgrillen, de stora strålkastarna och framskärmar som bullade upp sig som enorma luftbromsar - kanske inte särskilt bra luftmotståndskoefficient om man skulle kontrollmäta - men bilen gav intryck av att vara snabbare på grund av sin form och det var det som var själva vitsen. Därför fick bilar med dessa mer eller mindre strömlinjeformade karosserier ofta tilläggsnamn som ”Airline” eller ”Streamline” som för att markera att de följde det senaste modet.

Thrupp & Maberlys monter på bilutställningen i London 1935 där en mer långtgående aerodynamisk karossdesign visades upp. Kanske tyckte kunderna att den var något för avancerad för dem för det blev inte fler sålda av just denna versionen.

Därmed kommer vi till Christers Bentley 3 1/2 litre chassi B1DK, som fick ett fyradörrarskarosseri av Thrupp & Maberly. Karosserimakaren själv benämnde det Foursome Coupe, body no 6141, design no B986/A, levererad den 12 juni 1935 till sin första ägare C L Breeden, efter att nybilsgarantin börjat gälla per den 5 juni 1935. Bilens registreringsnummer blev BYH330, utfärdat av London County Council, förmodligen på grund av att ägaren var bosatt i London.

Ingenjören, entreprenören och cricketspelaren Carl Louis Breeden (1891-1951) var anställd hos Lucas (”mannen som uppfann mörkret”) Industries och när det företaget köpte upp Wilmot Co, som var några silversmeder i Birmingham, så bildades ett bolag som skulle bli stort inom tillbehör för bilar. Särskilt stora var de när det gällde stötfångare, dörrhandtag och dörrlås och andra vanligtvis kromade metalldelar. Företaget växte till 5.000 anställda på 1950-talet. Det var Breeden som hade lett företagets expansion och han blev med tiden ofantligt rik. Han hade förstås många goda kontakter inom bilindustrin bland annat med William Morris. Breeden ägde flera Bentley-bilar genom åren.

En bil som man kunde tro hade specialbyggts för honom var B1DK. Det var inte så konstigt att denna bil fick en kaross som var det hetaste inom gällande bilmode just då med att visa upp aerodynamiska linjer, för det var precis vad som efterfrågades av marknaden. Den här bilen gjordes på uppdrag från försäljningsorganisationen hos Rootes, som ägde Thrupp & Maberly. Beställningen av bilen hade säkert influerats av den kände motormannen G Geoffrey Smith på tidningen The Autocar, som lät Thrupp & Maberly bygga en strömlinjeformad tvådörrars coupe på Bentley chassi nr B67AE 1934. Denna bil blev känd efter att ha förekommit i flera artiklar i tidningen The Autocar och blev god reklam för karossfirmans aerodynamiska designer. B1DK är nästan som en fyradörrars-version av Smiths bil.

Det kan verka anmärkningsvärt att Thrupp & Maberly inte valde att kalla sin design för ”Streamline” eller ”Airline” eller i vart fall ”Semi-airline” som en del andra firmor gjorde vid den här tiden för att haka på trenden. B1DK gick visserligen inte lika långt i sin trävan efter aerodynamisk form som några av de utställningsbilar som gjordes ungefär samtidigt, så de kanske ville vara politiskt korrekta. Dock är användningen av beteckningen ”Foursome Coupe” för den här bilen inte heller helt i överensstämmelse med gällande normer, eftersom man i allmänhet med det namnet menade en två- men inte fyrdörrad fyrsitsig täckt bil.

Breeden kan möjligen ha svävat i den villfarelsen att hans bil var den enda med exakt denna kaross, design no 986/A, men det byggdes faktiskt ytterligare en likadan på en Bentley med chassi nr B51DK, levererad redan tre veckor före Breedens exemplar, den 22 maj (garantidag 21 maj 1935). Att B51DK skickades som demobil till Geo Heath Ltd skulle kunna tytt på att Thrupp & Maberly hade hoppats på en ökad efterfrågan på deras semi airline design men det blev alltså inget av med det. Strömlinjeformade karosserier på Bentley-chassin blev en snabbt övergående modefluga. Redan 1936 hade de flesta engelska karosserimakare övergett de svepande akterpartierna för en mer praktisk utformning med utskjutande baklucka med öppning för bagage. Så Breedens Bentley hann bli omodern så fort han hade köpt den.

Han behöll den inte heller särskilt länge. Från mars 1936 började Bentley bygga sin 4 1/4 litre-version (sexcylindrig på 4.257 cc), så det var kanske inte så konstigt att Breeden bytte B1DK redan den 24 augusti 1936 mot B214GA, en av de första 4 1/4 litre Thrupp & Maberly sports saloonerna. Den hade sportigare skärmar än man brukar se hos deras designer och var utrustad med konventionell baklucka, vilken ändå inte störde luftflödet runt bilen nämnvärt. 1941, alltså mitt under pågående krig, lyckades han komma över ett exemplar av den nya Bentley Mark V, en modell som skulle ha introducerats 1940, om fred hade rått och som bara kom att tillverkas 17 chassin av, eftersom företaget var inriktat på krigsinsatserna, The War Effort. Det var nog inte många utanför den innersta kretsen kring Rolls-Royce Ltd som kunde få köpa en Bentley Mark V. Breedens bil var B18AW och hade standardiserad saloonkaross från Park Ward. Den nya bilen levererades den 28 februari 1941. Samtidigt sålde han B214GA vidare.

Breedens Bentley 3 1/2 litre B1DK hamnade således på begagnatmarknaden redan 1936. Den övertogs då av walesaren Lloyd O Owen i Montgomeryshire som behöll den i tio år. Nästa ägare var N C Cope i Broome 1946 följd av G A R Lockley i Leeds 1949. Härefter är ägarförhållandena inte är så väldokumenterade. Det är också svårt att veta säkert vilken färg bilen hade när den var

1935 BENTLEY 3½-litre saloon by Thrupp and Maberly. Sage with Morocco red hide, the whole car in superb order.

Det saknas kända foton av bilen från leveransen 1935 från fabriken och karosserimakaren, så de här äldsta bilderna är från tidigt 1970-tal när bilen var till salu hos Frank Dale i London.

ny, för vi saknar full fotodokumentation på den. Däremot vet vi av en annons från maj 1973, förmodligen från Dale & Stepsons i London, att bilen då var Sage green (ljusgrön) med marocco (klarröd) skinnklädsel. Den har nu sedan länge varit vit och den har sin röda originalklädsel intakt.
Enligt bilregistret registrerades bilen i Sverige den 18 maj 1981 och har haft tre ägare här med senaste ägarbyte den 12 oktober 2016.

Här får Christer ta över berättandet och redogöra för bilens öden och äventyr i Sverige:
B1DK tillbringade många år på ett bilmuseum i Rydaholm i Småland där den hade placerats av sin ägare. Efter hans död lämnade änkan in bilen till Rhodins i Trollhättan för försäljning, det var där jag såg den och blev förälskad. Lite senare på Rhodins garageträff kunde jag inte behärska mig, och köpte den. Jag visste inte då att det skulle bli en mångårig process innan jag skulle kunna köra med den. Den var i stort sett omöjlig att starta och när vi monterade ner oljetråget fann vi något som mest liknade tjära.

Nu beslutades det att vi skulle göra det som var nödvändigt för att den skulle kunna gå att få igång, men det blev
bara fler och fler detaljer som behövde åtgärdas, så till slut bestämde jag att det var lika bra att helrenovera motorn.
Den plockades isär ner till minsta skruv och sedan började den egentliga renoveringen.
Allt som var för slitet byttes ut, blocket borrades, nya kolvar, ny kamaxel, vevaxeln slipades om, alla lager byttes.
Ny aluminiumtopp, allt lackades om, polerades, förkromades etc.
Dessutom byttes all eldragning ut mot nytt i tidsenligt utseende och kylaren blev utbytt. Fyra år senare startades den upp.
Själv sysslade jag under tiden med att plocka ut hela inredningen, byta delar av golvet, restaurera läderinredet,
göra rent chassit och måla om, slipa och lacka om trädetaljerna och polera torpedväggen.

På väg hem från Tjolöholm för två år sedan började det låta obehagligt från bakaxeln, det visade sig vara pinion-
drevet som hade lossat, så tillbaks till verkstaden. Nu har bilen en alldeles nyrenoverad bakaxel också!
Det som är kvar att göra är en ny hellackering, men det får vänta, jag måste ju hinna köra några mil i denna vackra bil.

PUDSET OCH POLERET

Gert Gustavsen

D.30. og 31.marts blev der igen pudset og poleret hos Gert Gustavsen i Aalborg. Der var instruktion i bedste måde at få sin bil til at skinne mere end da den var ny.
Ole fra OK-Polering i Nørre Sundby var specielt indkaldt som specielist i polering af rustfrit stål.Han kunne få selv den mest anløbne kølergrill til at stråle omkamp med resten af bilerne.
Der var heldigvis også plads til korte pauser og damerne kunne hygge i et hjørne af værkstedet. Der var også sørget for middag og overnatning til dem der havde lyst til flere dages polering.

RALLY VÄSTMANLAND

Christina Thörnquist Bolg

Efter en god natts sömn och en god frukost på Färna Herrgård & Spa körde vi tillsammans med Anders o Carina Rohdin till Kungsör för att möta övriga medlemmarna i Rolls Royce- och Bentley-klubben utanför Miniature Kingdom.

När vi kom dit väntade fika, kaffe och en ost/skinkfralla och under tiden som vi intog det så berättade vår guide Staffan Anger lite om dess historia och uppbyggnaden av alla dessa miniatyr landskap.
Där gjorde dom mini-kopior av städer där man återskapar kända byggnader och personer i ett landskap med modelljärnvägar. Där finns också modeller av Stockholm, Köping, Eskilstuna, Kungsör, Mora, Åreskutan och det växer hela tiden. Värt ett besök om ni är i närheten. Efter besöket gick avfärden tillbaka till Färna Herrgård i en karavan genom fina vägar och parkerade våra bilar framför herrgården där alla gäster kunde njuta utav utsikter av fina bilar. När vi hade parkerat bilarna väntade Afternoon Tea som vi avnjuter i Vinterträdgården. Underbart fina uppehållsrum.

Kvällen avslutades med en tre-rätters lyxmåltid tillsammans med våra underbara vänner på Färna Herrgård. Efter middagen gick vi upp till högsta våningen (skybaren) och drack kaffe och drinkar.

När frukosten var avklarad på söndagen så var det dags för utcheckning och avfärd mot Köping och besöket på Bil- och Teknikhistoriska Samlingarna, där vi parkerade bilarna både utanför och på gatan till allas beskådning. Där väntade vår guide Hans Eriksson och får information i föreningens klubblokal.

Sen fick vi en fin guidad tur bland de extremt intressanta bilarna, t ex en Bugatti med fin tävlingshistoria, Torsten Krügers 8-liters Bentley, Mercedes SSK och många andra fina bilar.

Tack Ulf och Barbro Klaeson för en fin helg med rally m.m.

KATTERNA MÖTER HERMELINERNA

Hans Örming

Lördagen den 6 april samlades 65 personer vid Järva krog dittransporterade i sina Rolls, Bentleys eller Jaguarer. Detta var det första samarangemanget mellan RREC och Jaguarklubben. Många glada deltagare sparkade däck och studerade fordonen. Kontakter knöts över märkesgränsen.

Prick klockan 10 gavs signal att bilarna skulle ställas upp på rad för att efter bästa förmåga köra i kortege mot första delmålet, Furusund. Flera ystra bilar gasade glatt iväg och ignorerade uppställningen för att först komma ut på vägarna eller för att visa vem som var snabbast. Resan gick mot Åkersberga på stora vägar för att sedan fortsätta på gamla kustvägen mot Norrtälje. Blandningen av gamla XK Jaguarer E-Types och lyxig Daimler V-12 gled tillsammans med Silver Shadows, Bentley Mk VI , Continental och andra Rolls och Bentley i lugn takt genom ett soligt vårlandskap. Det undersköna lanskapet med sjöar vikar och broar passerades utan problem.

Så småningom nåddes Furusunds Värdshus som dagen till ära hade ordnat en mycket välsmakande meny bestående av antingen hemgjord oxkorv eller ugnsbakad röding. Världshuset har gjort sig ett namn för att använda lokalproducerade råvaror av yppersta klass och vinnlägger sig om att servera vällagade goda rätter, så även till oss. Personalen gjorde ett fantastiskt jobb med att lyckas servera alla deltagare snabbt och effektivt, hela tiden med ett glatt humör. Äkta glass med paj och kaffe som efterrätt. Många deltagare öste ovationer om maten och arrangemanget, så jag tvekar inte att rekommendera ett besök kanske redan nu i sommar. Värdshuset ligger vackert vid vattnet och erbjuder hotellpaket.

När vi smort kråset var det dags att fortsätta gamla vägen till Norrtälje och Pytagoras industrimuseum. Det blev uppställning och fotografering inne på deras gård.

Det var otroligt trevligt att se hur alla deltagarna umgicks oavsett klubbtillhörighet, gemensamma intresset för gamla bilar är ju universellt. Vi samlades på gårdsplanen och prisutdelning skedde. Dagens vinnare fick boken Äventyr med bilen som pris. Vilka var det och varför? Jo den enväldiga juryn hade bestämt att priset denna gång skulle gå till den mest originella bilen som ägaren gjort körbar själv. Det blev Kai Adolfsson med sin Silver Shadow och Göran Hedman med sin Jaguar Mk IX. Det fanns möjlighet att fylla på med mer kaffe o godsaker vilket utnyttjades.

I snabbt tempo tog guidad visning av helt fungerande tändkulemotorfabrik vid. Det var intressant att höra att den var i drift ända in på 80-talet, om än i begränsad omfattning de sista 15 åren. Egentligen skulle den ha jämnats med marken men en envis förening jobbade hårt för att bevara detta kulturarv och jag rekommenderar ett besök. Det finns allt från gamla bostäder, fabriksutrustning och café. Dagen till ära startades den stora tändkulemotorn som driver hela fabriken med remmar, med ett ljud som en större fiskebåt vi kanske minns.

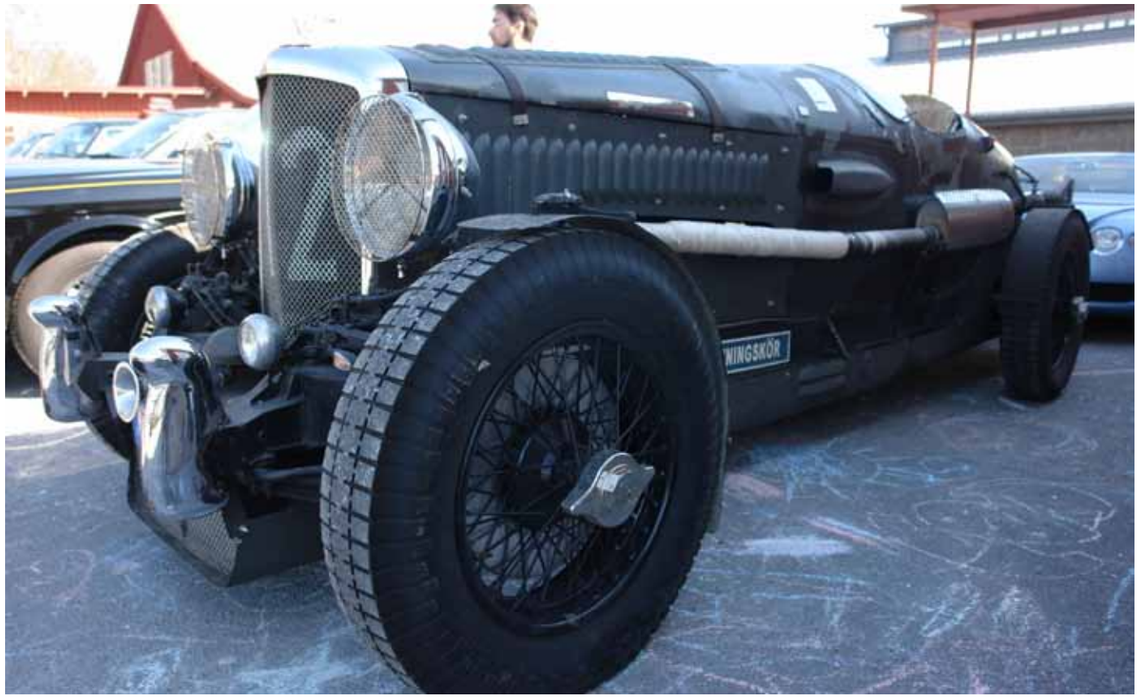
Vi ser fram emot fler så välordnade arrangemang mellan engelska bilklubbar.

VÅRUTFLYKT I VÄST

JanSegerfeldt

Kultursäsongen 2019 har börjat! Månadsluncherna i Göteborg, som arrangeras förträffligt under ledning av Björn Sundqvist, brukar hållas på central plats i stan. Denna gång träffades vi på Björns initiativ centralt på Hisingen i stället. Lunchen intog vi vid Stora Holms Säteri på Franska skafferiet, en kulinarisk upplevelse av bästa slag. Hela 18 personer deltog på vår utflykt. På gården utanför Franska skafferiet kunde man räkna till två Rolls-Royce och åtta Bentley som blänkte ikapp med solen i det härliga vårvädret.

Efter maten förflyttade vi oss under jord, till Aeroseum, ett före detta hemligt militärt skyddsrum av det enorma slaget invigt 1942 och utbyggt 1955 (22.000 kvm), där massor av stridsflygplan som Tunnan, Draken och JAS och militärhelikoptrar står beredda för snabb insats (men de behöver nog en totalrenovering först!). Det är ett imponerande museum, där man numera också visar upp massor av civila historiska flygplan, som man har byggt upp i den ofantliga underjordiska berghangaren.
Det äldsta är Thulin Typ A byggd ca 1914 och är en kopia av en Bleriot XI. Man kan också pröva på att köra flygplan i flera olika simulatorer - om man vågar. En Boeing 737-800-simulator är nyligen inköpt!



BONNY SCOTLAND RALLY

13 – 18 maj 2019

Organisatörer RREC, Derek & Mona-Lisa Illingworth

Skotska högländerna – The Highlands – välkomnade oss med ett fantastiskt väder, sol och temperatur upp till +25C! Vem hade väntat sig det? Merparten av deltagarna hade packat regnkappor, paraplyer och varma ollar då det är mer vanligt denna tiden av året! Hela veckan hade vi turen att njuta av denna väderlek!

På **MÅNDAG** eftermiddag började medlemmar med Rolls-Royce och Bentleys rulla in och parkera sina bilar runt det vackra Atholl Palace Hotell beläget på höjden utanför den pittoreska byn Pitlochry.
När alla anlänt kunde man räkna 67 bilar och 130 personer, en internationell samling från Norge, Sverige, Finland, Tyskland, Frankrike, Irland och England! Många med en lång resa bakom sig för att komma till denna vackra del av Skottland! Vi var förärade deltagande av ordföranden för RREC Ian Hick med fru Wendy, ordföranden för tyska sektionen Dr Klaus Konopitzky med fru Barbara samt vår egen svenska sektionens ordförande Per Östlund med fru Monica!
Efter den vanliga incheckningen och glada återseenden bjöds det på en välkomst drink, därefter följd av middag i Atholl Suite på undervåningen av hotellet. Trots reströtthet stoppade det inte deltagarna att ta en svängom till trubaduren Robert Carmichaels gitarrspel under middagen!

Dagen därpå, **TISDAG**, efter frukosten, där restaurantchefen Howard Davies och hans personal tog väl hand om oss (han blev allas Howard-favorit under rally dagarna), var det dags att starta första dagens rallymål; Scone Palace utanför Perth, sätet för the Earls of Mansfield och fortfarande i familjens ägo.

Halvvägs gjordes ett kaffestopp i Kirkmichael och Milford Vintage Engineering verkstad. På vägen dit fanns även ett distilleri, ett av Skottlands minsta – Erdradour – vilket gav anledning att ta samma väg tillbaka.

Ett, visade det sig, mycket hjälpsamt verkstad/garage som kom till nytta för en del rallydeltagare, som hade vissa ”små saker” att få tillsedda på sina bilar. Efter detta stopp fortsatte så resan (en tur på 45 minuter) vidare till Scone Palace, ett gammalt slott dignande av historia och där alla Skottlands kungar blivit krönta!

Vi fick lov att parkera fint utanför slottsentrén. Våra bilar drog publik och lokala medier till sig och även ”The Earl” själv och hans ”Lady” tittade runt, mycket nöjda med det celebra bilsällskapet och med många frågor om de olika bilmodellerna.
Lunch kunde av njutas i ”det gamla köket” i undervåningen. Utanför i trädgården promenerade påfåglar runt och visade upp sig, varav en var helt vit!!

Eftermiddagen var ”fri” och så småningom drog sig alla tillbaka till hotellet igen för en avkopplande drink i solskenet, innan det var dags för kvällens program. Traditionsenlgt en drink före middagen. För underhållningen stod ”The Eagle Jazzband” – en gladjazz sextett från England. Dansen trådades igen och kvällen blev sen.

ONSDAG fortsatte med strålande väder och dagens mål var det kungliga skotska sätet för drottningen: Balmoral!
Vägen dit tog oss genom fantastisk natur, delvis ödsliga hedar, avbrutna med rinnande småbäckar, mjuka gröna kullar, snötäckta bergstoppar och blommande träd och buskar. En resa på en och en halv timme ungefär.

Vi hade fått lov att köra upp till slottet och parkera fint utanför med stränga order om att det måste finnas ”dripmats” under alla bilar – inget oljespill på det royalistiska gruset!

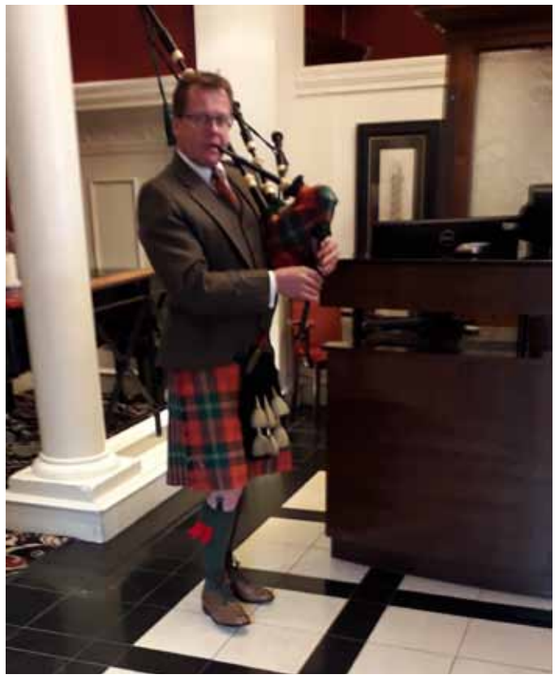
Balmoral var inte helt tillgänligt för besök inomhus, men balsalen var öppen och även stallarna med olika utställningsföremål. Lunch gick att få i ”The Pipers Hall Cafe”. Även den stora trädgården var öppen.
En härlig dag i vackert väder!

Undertecknad och maken tog samma väg tillbaka till Pitlochry, eftersom den var så vacker och vägarna var bra. Dessutom var det ett nöje att köra den nyligen införskaffade Rolls-Royce Silver Seraph (1999), som verkligen fick visa färgen på den långa sträckan från Guernsey till Pitlochry!

Väl tillbaka på hotellet var det dags att förbereda kvällens aktiviteter. Som vanligt samling vid ”vattenhålet” som uppdukats utomhus i det vackra vädret, så det minglades bland de vackra fordonen, där det äldsta var en Rolls-Royce 20 HP 1927 tillhörande Stuart & Lynda Harrison och den modernaste modellen var Rolls-Royce Dawn 2017 vars ägare är Kenneth & Catherin Jackson - båda bilarna från England.

Under middagen startade musiken upp och två damer påminnande om Agneta & Annefrid kom indansandes till populär ABBA musik – just, det var en ABBA tribute-afton och det fick verkligen deltagarna att slå klackarna i taket! Ja, man måste ju lägga in lite motion på dessa rallyn med all god mat o dryck!

Solen sken även på **TORSDAG**! På agendan stod nu en litet längre tripp ner till Crieff Hydro Hotel genom vacker skotsk natur och vindlande vägar! Ett stopp hos chokladmästaren Iain Burnett (världsbekant för sin utsökta tryffelchoklad) var inbokat on-route! Vi (organisatörerna) hjälpte till med lite PR och delade ut smakprov allteftersom bilarna passerade chokladstället! Många stannade till och kom ut med påsar innehållandes denna utsökta (och dyra!) choklad.



Nu fortsatte färden till Crieff och en väntandes lunch på hotellet där – dock undrar man efter all chokladprovning om man skulle orka en lunch också? Väl där var parkering ordnad och ägaren själv, Stephen Leckie (skotska sektionen), välkomnade med säckpipsmusik! Vi bjöds på kaffe medan Stephen berättade om hotellet, själv femte generationen ägare och ”piped” oss senare in till lunchrummet, när det var dags. En härlig tvårätters lunch (men lätt sådan) serverades och stämningen var glad och högljudd! Åter samlade vid hotellets ”al-fresco”-bar minglades och samspråkades det om dagens händelser innan det bar av till middagen. Kvällen bjöd på en skotsk gitarrkvartett, som snart fick fart på dansen igen.

Dagarna går fort när man har roligt och redan var det **FREDAG**, sista rallydagen! Efter att alla sagt ”godmorgon” till Howard och hans gäng vid frukosten, var det en kort tur på 15 minuter till högländernas eget Harrods: House of Bruar! Här kunde man shoppa loss av hjärtans lust, köpa all slags godbitar i ”the Food hall” och ta lunch, en fika, ja vad man så önskade.
En av de tyska deltagarna kom fram och sa: ’jag har ett klagomål’: Jaha ojdå, vad hade gått fel?
Han fortsatte: ’Det här är det farligaste stället på hela rallyt! Jag kan inte sluta shoppa! Mitt visakort lider!’ Sen skrattade han gott och sa ’ det var bara ett skämt’! Man drog en lättnadens suck!

På vägen från shoppingstället fanns det vita vackra Blair Atholl slott med en 700-årig historia, mycket intressant, och man kunde gå överallt i rummen – men det är märkligt hur alla ställen lyckas med att leda besökare till en souvenir shop innan man går ut?

Också i närheten på vägen finns en otroligt vacker plats som heter ”Queens View” vid Loch Tummel. Den sägs ha blivit kallad så efter Robert the Bruce drottning Isabella. Även drottning Victoria besökte platsen många gånger.
Så med tillfredställelse av affärer och slott och utsikt var det dags att återvända till Atholl Palace och sista kvällens utsvävningar! Vinden hade tilltagit lite så det blev en blåsig aperitif, men vi fick musik och leddes in till middagen av en stilig säckpipsblåsare i full Highland-mundering! Även deltagarna var uppklädda i tartan kilts (särskilt om man hade anor från en klan)!

På programmet stod: A Highland evening! Vilket bl.a innebar haggies (en typisk skotsk rätt som man helst inte vill veta vad den består av) på menyn! En skotsk trio stod för underhållningen med skotska sånger och dans! Nu fick det provas på ’reel’ och andra sällskapsdanser. Oj, vilket håll-i-gång det blev. Man slutade inte förrän det var nästan midnatt! Vilken avslutning!

LÖRDAG kom och det var dags för avresa och adjö till Howard och hans gäng! Bilar lastades och så småningom var alla på väg i alla riktningar! Tro det eller ej, men lördag eftermiddag kom regnet! Det var även dags för oss att ställa kosan söderut – en lång färd till Guernsey!

En mycket glad och trevlig Highlandupplevelse!

Vid pennan
Mona-Lisa Illingworth

TILL SALU

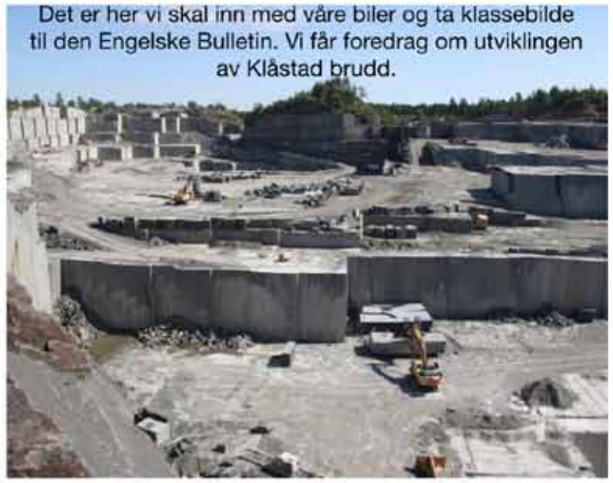
BENTLEY MARK VI STANDARD SALOON 1951

Svensksåld 1951-04-13. Fyra ägare totalt: Sven A Lundqvist, Lennart Wingstedt, Hans Jörlén, nu Conny Byström.
Bilen är i utmärkt skick med härlig patina men ej mint condition. Mätarställning 14866 km. Utmärkt oljetryck även på varm motor. Komplett verktygslåda inkl sladdlampa och fettsprutor i motorrummet ingår. Besiktigad u a. Bromsrenoverad av Bengt Stånge 2010 drygt 30.000 kr. Kvitton finns på samtliga reservdelsinköp. Prisindikation 200.000 kr. Conny Byström, 08-711 73 87, mobil 0708-96 52 15

ROLLS-ROYCE I LONDON FLYTTAR IGEN!

JanSegerfeldt

Under de 115 år som Rolls-Royce har existerat som bilmärke har deras viktigaste försäljningsställe i hemlandet alltid varit det centralt belägna showroomet i London. Det har har inte varit särskilt ofta, faktiskt bara vid två tidigare tillfällen, som man har ansett sig behövt flytta från märkets invanda lokaliseringar. De första nära 100 åren låg lokalerna på den berömda adressen 14-15 Conduit Street i Mayfair. Sedan det nybildade bolaget tog över 2003 har man använt sig av en utställningshall på Berkeley Square som föreståtts av försäljningsorganisationen H R Owen. Men nu har den lokalen blivit för trång, eftersom Rolls-Royce sortiment av nya modeller ständigt expanderar, senast genom lanseringen av den stora SUV:en Cullinan. Under året som gått har man sett sig om efter en annan bilhall som ska kunna utgöra försäljningsorganisationens flaggskepp och nå upp till alla de höga förväntningar som det framgångsrika bilmärket eftersträvar. En alternativ representativ lokalisering har nu hittats och arbetet inleds inom kort med att bygga om och utforma lokalerna efter Rolls-Royce marknadsföringsfilosofier. Under tiden har man stängt H R Owens hall på Berkeley Square. I stället har man valt att växelvis flytta ut utställningsytorna till tillfälliga pop-up-adresser i andra stadsdelar av London som Chelsea, Kensington, Hammersmith, Fulham, Southwark, Wandsworth och Camden. Man räknar med att kunna flytta in i de nya fräscha lokalerna, som ligger någonstans i det prestigefyllda Mayfair-området, i slutet av året.



Ønskes flere opplysninger så kontakter du:

Åge Antonsen på E-post, age.ant.rrec.no@gmail.com

Adresse: Høyåsveien 17, 3216 Sandefjord.
Telefon: 975 77 464

For å laste ned påmeldingsskjema, følg instruksjoner på vår hjemmeside.

Det er foreløpig reservert 30 doble rom på hotell Wassilioff i Stavern.

Velkommen til RREC Rally i Vestfold.

Det går ferge fra Strømstad til Sandefjord og da er det 40 km å kjøre til Stavern. Det går ferge fra Hirtshals til Larvik som bruker 4.5 time og da er du 20 km fra Stavern. Også fra Kjøbenhavn kan du seile til Oslo og ha 130 km å kjøre til Stavern.

Dette er M/Y Jacqueline. Oppkalt etter en tidligere førstedame i USA som har vært ombord i båten sammen med sin Greske reder.

Svenska Sektionens Styrelse Och Funktionärer

Styrelse

Per Östlund
Ordförande
Villa Sjöhammar, 77499 By Kyrkby
Tel: 070-5374330
Epost: chairman@rrec.se

Roberth Nironen
Ledamot, Sekreterare, Webmaster Hemsidan och Facebook, Medlemsregister, MHRF försäkring
Rynningsgatan 41, 802 56 Gävle
Tel: 070 3991765 Epost: secretary@rrec.se

Gert Westergren
Kassör Bankgiro: 5965-7528
Baldersvägen 39, 137 70 Dalarö
Tel: 070 5557799
Epost: treasurer@rrec.se

Hans Örming
Ledamot, Krakelspektakelgatan 3, 168 70 Bromma
Tel: 070 5614167
Epost: hans.orming@symbioskliniken.se

Jan Segerfeldt
Ledamot, Redaktör
Västra Palmgrensgatan 189, 42677 Västra Frölunda
Tel: 0730-346982 Epost: jan.segerfeldt@gmail.com

Stefan Tanzborn
Ledamot, Annonser och sponsring
Ljusnevägen 9 E, 128 48 Bagarmossen, tel 0708-475909. Epost: stefan@tanzborn.com

Magnus Almér
Suppleant,
Färjestaden
Tel: 070-5134431. Epost: magnus@almers.se

Anders Björkman
Suppleant,
Norra Ragnabrov 8, 385 94 Bergkvara
Tel: 070-2447187. Epost: bjorkmanea@gmail.com

Övriga funktionärer

Lasse Amarald
Teknisk frågor
Buskudden 4, 18594 Vaxholm
Tel: 08 541 37279, 0707 774035
Epost: lasse@brollopsbilar.se

Göran Berg
Kontaktperson, If försäkring
Klavaslättsvägen 112, 26995 Båstad
Tel: , 0708 108118
Epost: goranaberg@rrec.se

Michael Andersson
Kontaktperson/Besiktningsman MHRF försäkring
Björnhuvudv 10, 184 93 Åkersberga
Tel: 08 54354376 må-to 8-17.00
Epost: michael42@telia.com

Anders Rohdin
Besiktningsman MHRF försäkring
Anders Rohdin, Dagsås 24, 070-675 10 06
43277 TVÅÅKER
rohdin.anders@gmail.se

Distriktsansvariga

Skåne, Halland
Göran Berg, Båstad, 0708-108118,
goranaberg@rrec.se

Småland (Jönköping-, Kronoberg- och Kalmar län/ Öland) och Blekinge
Rune Johansson, Färjestaden, 072-5464911
runepolis@hotmail.com

Västergötland, Göteborg, Bohuslän och Dalsland
Andreas Dahlqvist, andreas@zynka.se
Björn Sundqvist, Torslanda, 0707-983250, bjorn@sundqvist.se

Östergötland, Södermanland och Närke
Åke och Anita Hultgren 072-7005718,
ake.slaka@gmail.com

Stockholm,Södra Uppland och Västmaland
Platsen vakant.

N Uppland, Dalarna, Norrland
Roberth Nironen, Rynningsgatan 41
802 56 Gävle, 070-3991765
roberth.nironen@rrec.se

Nya Medlemmar

Anders Elvheden Segrells väg 2 38695 FÄRJESTADEN
Fredrik Göthlin Lillaljungbyvägen 14b 31195 FALKENBERG
Bengt Ivar Johansson Möllaregatan 2 34151 LAGAN
Marie Rösing Hamra Ekelunda 159046 RIMFORSA
Peter Rösing Ekelunda 59043 RIMFORSA
Leif Wirén Streken 2 777 94 SÖDERBÄRKE

Bestyrelsen RREC Danish Section

Formand
Frans Goldbach
Buesøvej 10
DK 4000 Roskilde
Telefon: +45 4675 7080
mailto:fg@goldbach-as.dk

Naestformand
Henrik Kjaer
Kalundborgvej 204, Allerup, 4300 Holbaeck
tlf. Mobil 2033 0816
mb@hkvvs.dk

Sekretaer
Ole Hviid-Nielsen
Vejlesøparken 35.2.TH, DK 2840 Holte
Telefon: +45 2030 6730
Mailto:ole@hviid-nielsen.dk

Kasserer
Søren Fruensgaard
Parkvej 212
7500 Holstebro
Telefon: +45 7841 6464
kasserer@rrec.dk

Event-medlem
Hans Christien Bukkehave
Christiansmindevej 4,st
DK 5700 Svendborg
event@rrec.dk

"The name ROLLS-ROYCE, the ROLLS-ROYCE Badge and the linked RR Device are trademarks of Rolls-Royce plc and are used by the Club under licence"

Nye Medlemmer

Den Norske Seksjonens Styre Og Funksjonaerer

Styreleder:
Tom Brubak
Texnesbakken 9
1591 Sperrebotn
T. 69287924
Email: Brubak@online.no

Styremedlem:
Rune Rokstad
Kursethagen 20
6224 Hundeidvik
T. 92661000
Email: Rune@Rokstad.no

Styremedlem:
Stig Roar Johansen
Åsveien 357
2030 Nannestad
T. 97022998
Email: Stig.Roar.Johansen@gmail.com

Varamedlem:
Ole Arne Eiksund
Nygårds Alle 7
0871 Oslo
T. 40601706
Email: O-Eiks2nline.no

Varamedlem:
Lars Flåtnes
Vennerødveien 258
3160 Stokke
T. 91191053
Email: LF@Flaatnes.no

Sekretær:
Jens E. Rønneberg
Niels Juels gate 14
0272 Oslo
T. 92011268
Email: Jensroen@online.no

Nye Medlemmer

Morten Johannessen,
Settegarnsveien 18, 4085 Hundvaag
Roy Bagli, Sloratoppen 79,
1405 Langhus

Flying Spares

Rolls-Royce & Bentley Parts

Tel: +44 (0) 1455 292949

Email: sales@flyingspares.co.uk

www.flyingspares.com

Rolls-Royce Bentley Specialists Association

ANNO 1811

FURUSUND

VÄRDSHUS

HOTELL · RESTAURANG

KONFERENS · MÖTEN

FEST · BRÖLLOP

Kontakta oss idag med er förfrågan!

info@furusundvardshus.se | 0176 803 44

furusundvardshus.se

Har lång erfarenhet av hydraulsystem speciellt Citroens. Har börjat med Rolls-Royce och Bentleys hydraulsystem. Servar, provtrycker och återfyller gasklockor till Silver Shadow och Silver Spirit, samt har nya och utbytesdelar till broms och hydraulsystem.

Har servicedelar (olje, bränsle och luftfilter, tändstift bromsbelägg mm) på hyllan för omgående leverans. Direkt import av övriga delar till RR.

Bil&Maskin KB

Michael Andersson, Bil & Maskin KB tel 08-54354376
Besöksadress Björnhuvudvägen 10, 184 91 ÅKERSBERGA
Öppettider Må-To 8 - 17, lunch 11.30 - 12.30

English Car Care

Service för Engelska bilar

Vi utför service och reparationer samt säljer delar till Rolls-Royce och Bentley

Produktvägen 16
246 43 Lödderup
Tel +46 (0)-46 71 23 23
Fax +46 (0)-46 71 28 28
www.englishcarcare.com
E-mail: englishcarcare@telia.com

NBV

NORRORTS BIL & VANSERVICE

Renovering av växellådor och converters
08-564 720 10

BIL & INDUSTRIBROMSAR

BILRESERVDELAR FERODO Friktionsmaterial. Vi svarvar Bromstrummor, Bromsskivor och svänghjul. Renov. Bromsok. SPEC limmar alla typer av bromsbackar och friktionsmaterial för industriella ändamål. Planar även Toppar.

Öppet: Månd. Torsd. 7.30 -17.00 Fred 7.30 -15.00
Ranhammarsvägen 5, 16967 Bromma
Tel. 08-34 75 98, Fax. 08-32 55 46