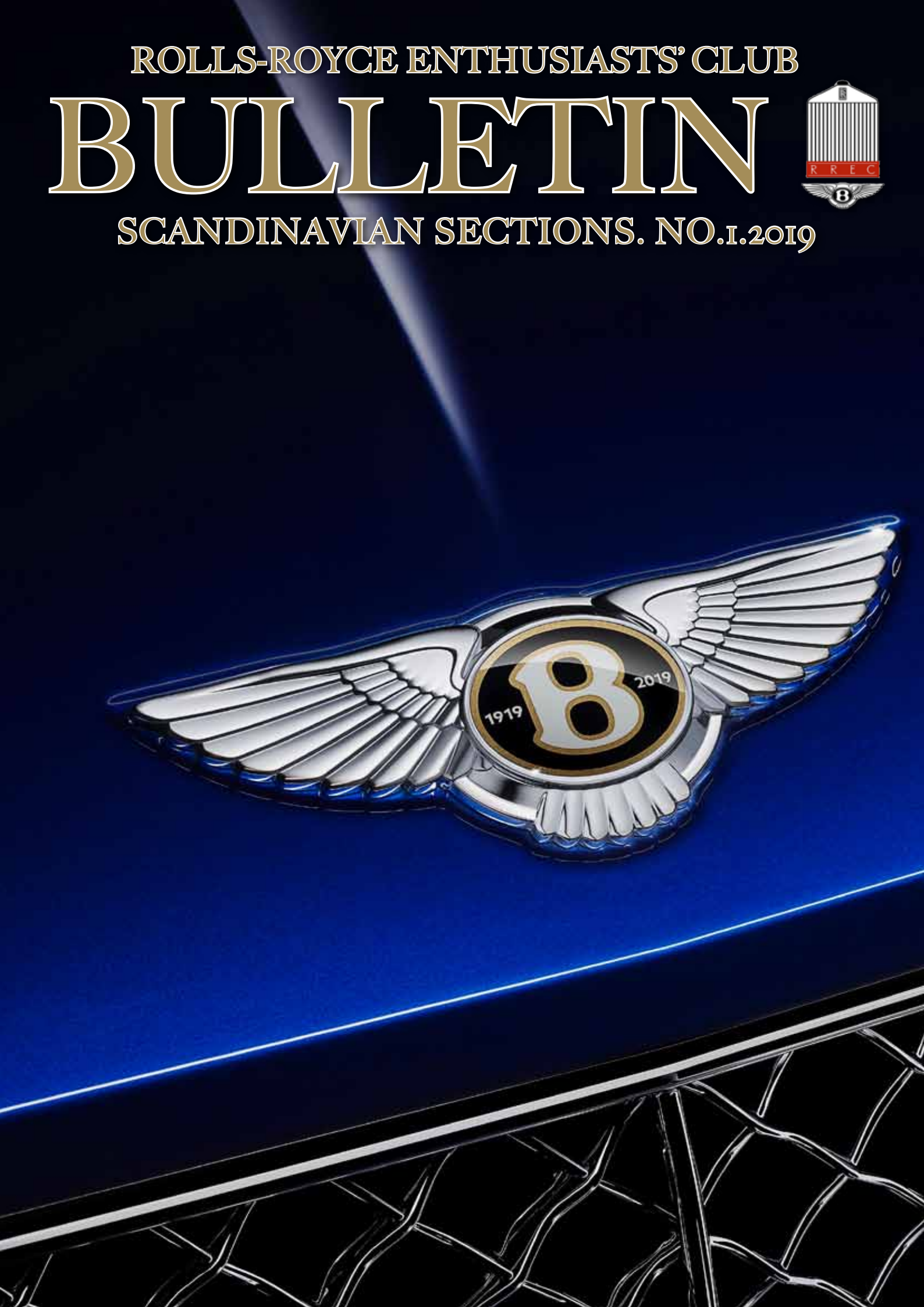
ROLLS-ROYCE ENTHUSIASTS' CLUB

BULLETIN

SCANDINAVIAN SECTIONS. NO.1.2019



ROHDINS
Classic Car

BILSAMLING TILL SALU

Samlingen består av 19 bilar och säljes endast i en klump.
Bilarna står i garage i Norra Makedonien. Begärt pris är **€ 325.000.**
För mer information och bilder på alla bilarna,
se www.rohdinsclassiccar.se
Här är exempel på bilar i samlingen och deras skick.

Citroën DS19 1961. Bra original lack i vitt.
Bra bruksskick. Fin inredning.
Bra hydraulik system. Behöver lite uppfräschning.

Citroën DS Special 1971. Bra bruksskick.
Renoverad motor. Bra hydraulik system.
Bra kaross med ny lack. Kräver inredningsarbete.

Citroën DS Pallas 1971/72. Bra bruksskick.
Renoverad motor. Bra hydraulik system. Bra kaross med
ny lack. Ny skinninredning, ej i originalutseende.

Cadillac Limousine 1953. Renoverad motor.
Bra kaross med ny lack, men ej i original färg.
Kräver omkromning och monteringsarbete.

Oldsmobile 4 Door Sedan 1951.
Bra bruksskick. Bra kaross med ny lack.
Kräver omkromning. Ny inredning.

Chevrolet 4 door sedan 1951. Bra lack i svart.
Bra krom, behöver delvis omkromning.
Inredning i bruksskick men ej i original material.

Opel Rekord 2 door Sedan 1962. Bra bruksskick.
Bra lack. Kräver omkromning.
Ny fin inredning i skinn, men inte original.

Opel Rekord Caravan 2 door 1959.
Mycket ovanlig som 2-dörrars Caravan. Bra bruksskick.
Bra lack och skick. Allt original. Fint krom.

Opel Rekord 4 Door Sedan 1962. Ny blå lack.
Bra bruksskick. Original inredning.

Mercedes-Benz 190 D 1958. Bra skick.
Nylackad i grön metallic. Kräver omkromning.
Ny inredning i skinn, men inte originalutseende.

Mercedes-Benz 170 S Sedan 1951.
Bra bruksskick. Kräver omkromning.
Renoverad inredning men inte i original material.

Dodge 4 door Sedan 1927.
Bra kaross och lack, men inte original.
Bra bruksskick.

DKW 3/6 Sedan 1962. Bra lack.
Bra bruksskick. Kräver omkromning.
Fin inredning men inte i original material.

Volga M21 Sedan 1964. Bra bruksskick.
Mycket välbehållen original bil, lackad i grönt.
Kräver omkromning.

Zaztava (Fiat) 750 1960.
Bra bruksskick. Bra kaross.
Ny inredning men inte i original material.

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

INNEHÅLL

Scandinavian sections No.1.2019

2 Meddelanden från sektionerna
4 Är du redo för framtiden?
6 Rolls-Royce som konstverk
9 Ole Hviid-Nielsen ställer upp i AGM-valet
10 Mitt besök 1982 hos Rolls-Royce
15 Corniche - Last of line
17 Försäljningsstatistik för 2018
20 Bentley 100 år 1919-2019
30 Rättelse
32 Tekniskt seminarium
34 RREC Väst;s utflykt till Thorskogs slott
35 Julebord i norska sektionen
36 Teknisk seminar Askim, Quiz

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.

Bentley firar 100 år 1919-2019, läs mer på sidan 20. Presstopp 1 maj utkommer vecka 24

SEKTIONERNA

Ordföranden har ordet

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

Kära medlemmar

I år firar vi inom RREC speciellt Bentleys 100-årsjubileum. Tanken svindlar. Det känns högtidligt att få förvalta våra RR- och Bentley-klenoder, så väl vintage som av nyare årgång. Oavsett ålder på bilarna är det mycket som förenar. "Attention to perfection".
Vår fina klubb utvecklas samtidigt som vi tar höjd för vårt historiska arv.
2019 är ett år med många rallyn och aktiviteter t.ex:
* Bjertorp (vinprovning)
* Västmanlandsrally
* Skottlandsrally
* Årsmöte Danmark
* Årsmöte Örenäs
* Årsmöte Norge
* Continentalrally Tyskland

Luncherna i Stockholm och Göteborg är mycket populära.

Till detta tillkommer ett stort antal lokala rallyn såväl i Sverige som utomlands.
Glöm inte att annonsera samtliga aktiviteter på hemsidan. "Finns det inte på hemsidan finns det inte".
Vid vår nyligen avhållna träff för Distriktsansvariga kom vi överens om att alla lokala rallyn och aktiviteter skall vara utlagda på hemsidan senast 15 april.
De senaste åren har det glädjande blivit allt vanligare att medlemmarna organiserar olika rallyn, ofta i samarbete med andra klubbar. Låt denna positiva utveckling fortsätta!
Jag tackar för våra medlemmars stora engagemang i klubben!
Nu är det dags för en veckas skidåkning i fjällen med familjen innan bilarna kan luftas i vårsolen.
Ser fram emot att träffa såväl gamla som nya medlemmar under säsongen.

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

Først et riktig godt nytt år til dere alle.
Dette er vel tiden da flere av oss er i full gang med «to do» listen vi lagde i sommer over ting som ikke fungerte hverken helt eller delvis. Her hos oss har Cloudia fått fikset varmeapparatene som sto på i hele sommer. Hun har fått skiftet motorfester, og hun får nå skiftet simringer på girkassen som har vært en kilde til irritasjon. Regner ikke med å kunne utelukke nødvendigheten av oppsamlingskar for oljedrypp helt, men i hvert fall få det ned til et minimum.
Det ser ut til å bli en travel sommer.
Vi planlegger garasjeseminaret eller «Greasy seminar» den 27 april. Vi vil ha en ny instruktør i år, William Pullar som våre Skandinaviske venner etter hva jeg forstår har benyttet tidligere. En egen komité er satt i sving, og mer informasjon kommer senere.
LMK og Amcar arrangerer en landsomfattende «Motorkonvoi og motortreff 1 til 9 juni i år. Vi er medlem av LMK og jeg håper derfor flest mulig av medlemmene vil delta her. Mer informasjon om treffet kan hentes på http://lmk.no/
Vårt eget årstreff, Rally Vestfold vil finne sted i Stavern 16-18 august. Etter hva jeg forstår har vi allerede nærmet oss maksimumsantallet for deltagere. Stavern er et lite sted og overnattingsplasser setter en grense for hvor mange vi kan ha med. Se egen annonse lenger bak i bladet og på https://rrec.no/
Det er gledelig nok mange påmeldte fra Sverige og Danmark i år. Kanskje et utslag av det jeg leste her om dagen at det det blir mer og mer populært å feriere i Skandinavia på bekostning av Syden. Uansett er det veldig hyggelig.

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

Vi er alle på vej ind i det nye år og indtil nu har vinteren vist sig fra sin milde side, inden vi skal nyde den kommende sæson med en masse gode oplevelser.
Så er det nu der skal pudses og istandsættes på køretøjerne, så de er klar til den nye forårs sæson.
Vi vil jo gerne se så mange køreklare "vidunder" til det kommende Kr. Himmelfarts Rally 2019.
Vedrørende klubbens Rally 2019 skal vi i år mødes og starte på det fantastisk smukke hvide slot Schloos Glücksburg ved Flensborg i Nordtyskland, det ser spændende ud og jeg ved fra arrangørerne, de sidste ting er ved at falde på plads. Vi håber at se rigtig mange til dette spændende Rally i Sønderjylland. Husk Tilmelding og pas.
Der er et "Pudse-seminar" klar her i foråret den 30 - 31 marts, så der er ingen undskyldning for ikke at have forårets flotteste køretøj klar til Rallyet.
Den svenske sektion har henvendt sig med ønske om at flere fra Danmark ville have lyst til at deltage i deres Rally som foregår i Sydsverige i år.
Den norske sektion har udsendt indbydelse på klubbens hjemmeside til deres Rally 2019 og jeg ved at nogle danske medlemmer har tilmeldt sig dette arrangement.
Klubben har nu fået en fast platform på hjemmesiden, for tilmeldinger til diverse arrangementer, så hold jer orienteret og kig på klubbens hjemmeside.
Årets julefrokost hos "Henriks Kjærs Garage" d. 15 februar er løbet af stablen, når i ser denne skrivelse
kommer ud, men stor tak til Marianne & Henrik for husly.
Til sidst har klubben den glæde at meddele klubbens sekretær Ole Hviid gerne stiller op til bestyrelsen
Member of the bord i Hunt House. Håber alle vil være med til at stemme på Ole Hviid, så vi kan få en repræsentant siddende til højbords med den øvrige bestyrelse i Brexit-Land.
Husk jævnligt at kigge på klubbens hjemmeside.
På glædelig 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

ÄR DU REDO FÖR FRAMTIDEN?

JanSegerfeldt

Är det något som ser konstigt ut med denna Rolls-Royce Corniche på bilden? Nej det är inte meningen att det ska synas någon skillnad (bortsett från att fälgarna inte är för Corniche utan för en Silver Shadow) men detta är faktiskt världens första Retro-EV Rolls-Royce e-Corniche som har byggts.

På Nordens största elbilsmässa eCarExpo i Göteborg som avhölls i månadsskiftet november/december visade Retro-EV både en öppen MGA och en Triumph GT6 sportcoupe som de har byggt om tidigare till elbilar men nu är det en kund i Finland som har låtit dem bygga om hans Corniche 1977 till 100 procent elbil. På detta sätt har han framtidssäkrat sin klassiker. Åtminstone är det så Retro-EV:s amerikanske VD Michael Richardson uttrycker det. Enligt honom kan man bygga om en Rolls-Royce hos Retro-EV utan att förstöra bilens karaktär, i stället blir den en timeless e-classic. Tänk om det skulle bli så illa i en snar framtid att vi av miljöskäl inte tillåts använda våra bensinslukande bilar längre. Då skulle detta vara ett utmärkt sätt att kunna fortsätta att trivas med våra fina bilar.

Det skulle ha varit intressant att se den ombyggda Cornichen men den var inte på plats på utställningen i Göteborg. VD Richardson berättade att en del av komponenterna som exempelvis batterierna för elbilen kommer från München i Tyskland och är av samma typ som de Tesla använder. Man ändrar inte något i onödan. Bilen blir fortfarande bakhjulsdriven och det är enbart motorn och växellådan som byts ut och de nya eldelarna integreras i bilens ordinarie funktioner. Med el motsvarar den nya drivningen 230 hästkrafter och 500 Nm vridmoment. Alla övriga komponenter som servostyrning och servobromsar, luftkonditionering, elektriska fönsterhissar mm bibehåller sina funktioner som tidigare. Det enda som avslöjar att detta är en elbil är att bilen går betydligt tystare efter konverteringen. En nackdel med elbilskonceptet är som vanligt att räckvidden blir begränsad. Retro-EV uppger att laddningen bara räcker för 150 km men en snabbladdning tar bara 45 minuter. Retro-EV säljer enbart nyckelfärdiga bilar.
En e-Corniche kostar i storleksordningen 3 milj kr. Det går lika bra att bygga om en Silver Shadow om man tycker det. Kostnaden blir ungefär detsamma.

ROLLS-ROYCE SOM KONSTVERK

JanSegerfeldt

Den store konstnären Claudio Bravo avled i Tangier i Marocko den 4 juni 2011. Han var förr 1936 i Valparaiso i Chile och hade bott i Marocko sedan 1972. Han fick sin konstnärliga utbildning i Santiago de Chile men bestämde sig sedan att flytta till Madrid i Spanien, där han var verksam som etablerad konstnär med specialistkompetens inom figurativt porträttmåleri. Han var starkt påverkad av äldre konststilar som barock och renässans. Med en särskild förmåga att skapa komplexa personporträtt i hyperrealistisk form blev han både internationellt framgångsrik och erkänd. Vissa kännare vill jämföra hans konst med Caravaggios och Velazquez målningar. Hans tavlor finns idag representerade på många av världens stora konstmuseer.

Claudio Bravo ställde också upp på ett ganska unikt uppdrag på begäran av Rolls-Royce Motor Cars att måla av bilarna i det aktuella sortimentet. Detta bestod 1968 av Silver Shadow four door saloon, two door saloon, cabriolet och Bentley T series saloon. Bravo gjorde en målning av varje modell. Konstverken trycktes sedan upp på stora planscher som mätte 26 x 20 tum (65 x 50 cm) i ett mycket begränsat antal som kom att pryda väggarna i utställningshallarna hos de stora Rolls-Royce-återförsäljarna runt om i världen. Bildåtergivningen i tavlorna liknar fotografier men man kan se att konstnären har tillfört något så att avbildningarna inte är exakt som i verkligheten, för annars kunde man ju lika gärna ha använt foton!

De här målningarna trycktes också på papperblad i A4-storlek och tjänade som Limited edition-bilagor till de då aktu-ella försäljningsbroschyrerna. Dessutom användes en bild som framsida på en försäljningsfolder för Phantom VI.
På varje blads baksida trycktes upp alla fakta och specifikationer om respektive bilmodell på engelska, tyska och förstås på spanska som en särskild eloge till konstnären! Idag har de här trycken stort värde för alla oss hängivna broschyrsamlare och entusiaster.

A fine art reproduction of a drawing by Claudio Bravo — *Rolls-Royce Silver Shadow standard saloon*

A fine art reproduction of a drawing by Claudio Bravo — *Rolls-Royce Silver Shadow long wheelbase saloon*

A fine art reproduction of a drawing by Claudio Bravo — *Rolls-Royce Phantom VI limousine*

Una bella reproducción artística de un dibujo de Claudio Bravo

Salón de 2 puertas Rolls-Royce Silver Shadow

Una bella reproducción artística de un dibujo de Claudio Bravo

Convertible Rolls-Royce Silver Shadow

Ole Hviid-Nielsen ställer upp i AGM-valet

Den 6 april 2019 är det Annual General Meeting i The Hunt House, Paulerspury, England. Den här gången ska fyra nya Directors väljas. Fem personer har anmält sig som kandidater till posterna. En av dessa är Ole Hviid-Nielsen från Danmark, för närvarande sekreterare i den danska sektionen. Han har frågat den svenska sektionsstyrelsen om vi vill stödja honom i hans kandidatur. Han har därvid framhållit att han vill verka för att de kontinentala sektionerna får ett större inflytande i The RREC Board. Mot bakgrund av att 67 procent av vår svenska medlemsavgift går direkt till den engelska moderklubben, vilket vi inte har lyckats påverka, så bör vi ha goda skäl för att stödja Ole Hviid-Nielsen i hans ambition att företräda de kontinentala sektionerna gentemot de engelska för att utjämna skillnaderna i inflytandet. Så här uttrycker han det själv:

"Min begrundelse for at stille op til "The Board" er netop min - og vores lokale styrelses - util-fredshed med forskellen mellem udbyttet, som vi får af vore medlemskab, i modsætning til det udbytte de Britiske medlemmer får af deres medlemskab. Samtidig den manglende forståelse for den styreform vi har i de kontinentale sektioner, contra den måde de Britiske sektioner ledes på. Og yderligere de tjenester som de Britiske medlemmer trækker på fra Hunt House ansatte cont-ra det faktum, at vi i alle de kontinentale sektioner selv skal sørge for formandskab, sekretariat, kasserer og events med ubetalte lokale kræfter.
Et eksempel på vores britiske ledelses forståelse for vores styreform kunne man se, da "The Board" besluttede, at hæve kontingentet med 5£ her første januar, hvilket samtlige kontinentale klubber skulle have tilladelse til ved generalforsamling - året før en kontingentforhøjelse.
Derfor mener jeg, at det er vigtigt, at der sidder en repræsentant for de kontinentale sektioner i "The Board".
Om det så lige skal være mig, eller et andet medlem af de kontinentale klubber må være op til medlemmernes afstemning, men jeg ved at jeg vil gøre mit bedste, for at styrke de kontinentale sektioner i forhold til de Britiske Sektioner.
Mine forudsætninger er, at jeg har været chef i en offentlig stilling i næsten 40 år (Danmarks Radio), at jeg har en økonomisk uddannelse, og at jeg i forbindelse med mit arbejde har haft stort økonomisk ansvar og med det medfølgende diplomati for at styrke mit områdes stilling i institutionen. De senere år har jeg været konsulent for Danmarks Radios nybyggeri i København med ansvar for de tekniske løsninger. Dette med et budget på 86 Millioner danske kroner, der blev overholdt."

Så glöm inte att rösta senast den 4 april kl 10.30 genom att i god tid skicka in blanketten som ni alla har fått i senaste Spirit & Speed!

MITT BESÖK 1982 HOS ROLL-ROYCE

JanSegerfeldt

Jag hade planerat en veckas semester i London. Det var första veckan i mars 1982. För att undvika de värsta turistfällorna brukade jag välja att besöka andra platser än Oxford Street och Piccadilly Cirkus där det alltid var alldeles för mycket folk att trängas med.Den här gången tänkte jag vara litet förutseende, så jag hade i god tid innan resan skickat ett brev till Rolls-Royce i London. Min förhoppning var att jag skulle kunna stämma träff en viss dag med någon företrädare för företaget som skulle kunna visa mig runt på anläggningen. På den tiden höll man inga guidade fabriksrundturer för turister, det fanns nog inget större behov av det för det var inte så vanligt på den tiden att fabriken fick besök av nyfikna kreti och pleti. Det visade sig några dagar senare när jag fick ett telefonsamtal hem från en av tjänstemännen på plats, att det skulle gå bra att ta emot mig den dagen, så vi överenskom om en lämplig tidpunkt. Min resa avlöpte som vanligt med flyg till Stansted och anslutningsbuss till hotellet i London. Den aktuella dagen då jag skulle avlägga besöket på Rolls-Royce-fabriken började närma sig.

Som ni förstår så talar jag inte om Rolls-Royce-fabriken i Crewe i Cheshire längre norrut i England utan om en liten fabrik som ligger i London. Fanns det en Rolls-Royce-fabrik i London 1982?

Rolls-Royce började sin tillverkning av bilar 1904 i en liten fabrik i Manchester men redan 1907 flyttade man biltillverkningen till en ny större anläggning i Derby. Så kom andra världskriget vilket tvingade företaget att bygga en skuggfabrik i Crewe, för den händelse hela Derby-fabriken skulle bombas ut. Efter kriget upptogs all biltillverkning i Crewe-fabriken medan derby fortsatte med flygindustri. På den tiden byggde man bara chassin för bilar, medan karosserierna byggdes på andra ställen av andra firmor. En av dessa var Park Ward som köptes upp av Rolls-Royce i omgångar från 1939 och den slogs sedan ihop med H J Mulliner, som man hade tagit över 1961. Park Ward hade en stor verkstadslokal på 473 High Road i Willesden i London. Dit förlades all tillverkning av Rolls-Royce Corniche och Phantom VI 1973. Från 1981 flyttade man hela H J Mulliner, Park Ward Ltd några hundra meter till en byggnad som lättare kunde anpassas till den verksamhet som skulle bedrivas där, bland annat genom att man köpte grannfastigheten från bilglastillverkaren Triplex. Den nya Rolls-Royce-adressen i London var nu Hythe Road, Scrubbs Lane, Willesden, London NW10. Den verksamhet som hade flyttat till London från den stora allmänna fabriken i Crewe innefattade byggena av hela sortimentet av Rolls-Royce specialbilar, alltså de öppna Corniche och de åldersdigna Phantom VI, som gjordes i lågt antal och inte alls passade ihop med tillverkningen av de modernare modellerna som utgjorde den stora löpande produktionen i huvudfabriken. Jag tyckte det skulle bli särskilt spännande att få se hur man byggde Phantom VI, då fortfarande med separat chassi och handbyggd kaross som placerades ovanpå chassit, precis som man alltid hade gjort i fabrikerna på den gamla goda tiden i början på 1900-talet men som man annars inte gjorde längre, för nu byggdes alla bilar med självbärande bottenplattor och karosser ihopsvetsade och allt sådant arbete gjordes i samma fabrik. Därför kändes mitt besök hos Rolls-Royce i London som att förflytta sig tillbaka sådär en 40-50 år i tiden, kanske den absolut sista möjligheten att se gammalt hederligt traditionellt bilbyggande i verkligheten.

Nu hade jag lyckats ta mig till Scrubbs Lane med hjälp av allmänna kommunikationer och efter en kortare promenad genom en något trist fabriksmiljö långt från all bostadsbebyggelse och med nedgångna omgivningar som såg ut som det gjorde i Sverige för länge sedan, innan man hade börjat bygga moderna ändamålsenliga fabriker. De flesta fabrikslokalerna uppförda i smutsgult tegel såg så där lagom skabbiga ut. Mitt i bland detta allmänna förfall var det första jag fick se när jag närmade mig, en ny lysande röd Rolls-Royce Phantom VI stå stod parkerad utanför fabriksentrén, i en skarp kontrast mot platsens utseende i övrigt.

Det fanns en ursprungligen förmodligen ganska elegant huvudentré till HJM-PW-verkstaden med Rolls-Royce- och Bentley-namnen diskret skyltade men byggnaden var inte tillräckligt renputsad för att den direkt skulle ge ett imponerande intryck. Väl inne i den stora hallen såg jag på ena sidoväggen det sirliga fina märket i relief överklätt med guld som har alla de rätta Rolls-Royce-symbolerna och inskriptionen *Quidvis recte factum quamvis humile preaclaeum.* Jag har senare sett en liknande skylt hänga på en vägg i RREC:s klubblokal Hunt House. Efter en kort stund av väntan och förväntan blev jag omhändertagen av en herre som ledsagade mig in till hans väl tilltagna kontor, där vi satt och pratade litet inledningsvis. Det är vanligt att man ges några allvarliga förmaningar innan man släpps lös i en fabrik, till exempel att man inte får kliva omkring hur som helst så man kan skada sig och absolut inte smyga in i vissa avskärmade utrymmen där det kan pågå arbete med kommande modeller som än så länge är topphemliga. Givetvis får man inte heller springa i vägen för de anställda på fabriksgolvet eller fotografera personerna rakt under näsan. I övrigt blev jag förvånad hur litet begränsningar det var att röra sig där. Med dagens krav på säkerhet hit och dit så verkar företagen livrädda för att låta främmande människor röra sig inne i tillverkningen men allt var mycket mänskligare på den här tiden. Sedan visade han mig ut till fabrikslokaliteterna. Jag kom till en

liten avbalkning med en golvyta på kanske max 50 kvadratmeter. Här byggdes hela Phantom-sortimentet för dagen, två chassin totalt!

Arbetet började med att två avskalade chassiben med ett mittkryss levererades direkt från en av få tillverkare av chassin vid denna tid, John Thompson Motor-Pressings i Wolverhampton, som hade fusionerats och nu bytt namn till Rockwell-Thompson. Här på Hythe Road monterades hela chassit inklusive, motor, transmission, hjulupphängningar, rör och elektriska ledningar mm. Här rådde verkligen inte någon brådska, så det tog säkert flera månader för ett par verkstadsgubbar i beiga skyddsrockar att montera allt så det så småningom skulle bli två kompletta chassin. Allt sådant arbete hade förr tiden gjorts i de stora Rolls-Royce-fabrikerna, innan man skickade chassit vidare till karossmakarna för att skapa en kaross. Här på Hythe Road rullade man nu bara de kompletta chassina försedda med tillfälliga rödlackerade hjul och däck, knappt hundra meter till rummet intill där man utförde det åtföljande traditionella karosseriarbetet.

I själva verket hade man redan påbörjat karosseriet tidigare, så man stod inte där och väntade på att få ett chassi att montera vagnkorgen på. Man hade använt en tillfällig liten enkel fyrkantig vagn med små solida hjul under, så den lätt kunde förflyttas, allt efter behov. Så nu stod en helt klar kaross, i mörkröd och svart grundfärg precis som bilen utanför fabriken, och väntade på att monteras på ett komplett chassi. Varför man hade riggat upp karossen på en dryg meter höga bockar så den kom att sväva flera meter upp i luften vet jag inte men så var tydligen rutinen här.

En kaross kunde således börja byggas från scratch redan utan att ha fått sitt chassi. Det var fråga om ett enormt krävande arbete. Alla karosserna byggdes i samma utförande. Det går tillbaka på den design som Park Ward erbjöd redan på Phantom V 1960 (design no 980) men modifierad några år senare, innan modellen ändrade beteckning till Phantom VI. Designnumret blev då i HJM-PW:s nummerserie, no 2003. Detta var nu den enda variant som kunde beställas som Phantom VI från 1968 och framåt till 1991 (förutom den extremt ovanliga landaulet-versionen) och blev således ”standardmodellen”. Trots det fanns det fortfarande utrymme att lägga till mängder av specialutrustning mm som ökade på priset för kunden avsevärt och gjorde den klart dyraste personbil som fanns att köpa på marknaden ännu mycket dyrare.

Karosseristommarna och de utvändiga aluminiumplåtarna gjordes här helt och hållet. Jag hade väntat mig att se stora konstruktionsritningar upphängda på väggen som instruktionsmaterial men det fanns inga sådana. Exakt hur det gick till när man konstruerade olika plåtar förstod jag nog inte riktigt men jag för-

modade att det mesta av det här arbetet vilade på den enormt långa erfarenhet som de flesta som arbetade här hade av karosseribyggnadsarbete. Det fanns inga färdiga plåtbitar att köpa in utifrån som en del modernare specialbilstillverkare har kunnat göra. Rolls-Royce Phantom VI må ha en standardiserad kaross men det är inget som är standardmässigt. Därför började arbetet med att man hade en ”buck” som den kallas, en stor träkonstruktion som liknade en bilkaross men bara utgjorde den bas som man hade att utgå från när man formgav bilkarossens alla delar. Mot den kunde man stämma av att man hade gjort varje plåtbit exakt rätt och att den precis passade ihop med övriga delar. Däremot stod man inte och bankade paneler direkt på de här buckarna. Då skulle de ha deformerats ganska snabbt. Karossplåtarna gjordes alltid för hand i en ”wheeling machine”, en tung apparat som står på golvet och har två hjul som hantverkaren rullar mot varandra och mellan vilka han kan forma plåt. Det är ett tidsödande arbete men det var nödvändigt för den här sortens bilkonstruktion när man bara tillverkar ett fåtal exemplar.

Stommarna till Phantom VI bestod huvudsakligen av stålplåt, något som Park Ward hade specialiserat sig på och patenterat redan i mitten av 1930-talet. Vissa komponenter kunde man tillverka av

små plåtbitar i en plåtpress. Panelerna däremot var genomgående gjorda i aluminium och handformades. Det kunde hända att man gjorde någon del av en panel pressad i stål för bärighetens skull. Några sådana delar medföljde från Crewe men monterades här.

Men var fanns då allt trä som man använde i karosseristommarna förr? Hos Park Ward var den urmodiga tekniken överspelad men några små detaljer var fortfarande enklare att göra i modellerat trä som ramarna runt bakrutan och de bakre sidorutorna och en del av bilens midjelinje. Det handlade inte om mer än en procent av stommen som var i trä och det var bara sådana små delar som inte hade någon bärande funktion. Annars gjorde användningen av metallstommar att karosserna blev betydligt starkare nu på 1980-talet än de hade varit 20-30 år tidigare. Varje karosskonstruktion var komplicerad och bestod av hundratals olika stora och små plåtbitar och allt detta skulle svetsas samman för hand. När stommen var klar kläddes den med ytterpanelerna, som också de gjordes helt för hand, vilket medförde mycket provning och anpassning innan de slutligt kunde monteras. Sedan skickades den färdigbyggda karossen till lackeringsavdelningen där den fick sin grundfärg. Även detta arbete kunde utfördes medan stommarna fortfarande stod placerade på sin lilla provisoriska vagn med små hjul.

Nästa steg i processen blev att förena karossen med det färdiga chassit. Det mötande chassit hade särskilda gummifästen och när karossen placerades rakt ovanför matchades fästena mot varandra och en luftcylinder kopplade ihop varje fäste så att karossen svävade över chassit med ett lufttryck på 50 psi. På så sätt garanterades att vikten blev jämt fördelad över alla fästena, innan man permanent monterade fast dem mot varandra. Sedan återstod fortfarande en hel massa jobb med att montera dörrar, glas, inred-

ning mm bestående av mängder av smådelar. Duktiga hantverkare hade i förväg byggt all träinredning med allt precisionsarbete som det innebar inklusive passning av träådringen på ytträet, så att den ena halvan matchade ådringsmönstret på den andra halvan så som i en spegel. Inget lämnades åt slumpen. Alla glipor i karossen mättes noggrant och justerades så hela bilen var perfekt när den lämnade monteringsavdelningen.

När hela bilen var färdigbyggd var det dags för den slutliga lackeringen. Man räknade med att varje bil fick ett tjugotal olika lackeringsskikt från filler, underskikt mm till de färgade cellulosalagren och sist en klarlack och mellan varje ytskikt skulle hela bilen handslipas. Inte nog därmed. En inspektör med starka lampor kollade om det fortfarande fanns några ojämnheter i ytan eller andra smådefekter i färgen som behövde bättras. Inspektören hade en krita i sin hand och alla imperfektioner som han uppdagade föranledde honom att kladda med kritan för att markera ställena där detaljarbetet inte var helt godkänt. Jag tittade på en mörkblå Phantom VI som just hade kommit ut från lackeringsbåset och snart hade den fått massor med kritstreck i cirklar, kryss och andra konstiga tecken som jag inte kunde tyda men som gav klara besked till lackeringspersonalen vad som måste rättas till. Moderna lackfärger har en kort torktid jämfört med i början på 1900-talet men den nylackerade bilen fick nog ändå stå till sig några dagar innan den kunde anses helt färdig. Slutmomentet i lackeringen var sedan att en person med stadig hand med en speciell pensel med fina långa hästhår målade en tunn men rät linje i en kontrasterande färg som följde bilens form från för till akter, målat helt på fri hand utan mallar eller annat fusk och endast med ett provisoriskt stöd mot karossen under själva handpåläggningen. Denna färg skulle enligt alla konstens regler och i normalfallet matcha det färgval som hade gjorts för hela inredningen.

Slutprodukten var förhoppningsvis i varje detalj en hundraprocentigt perfekt produkt som glänste ny och fin när den rullade ut från fabrikslokalen, ut i den starka solskenet och bländade med sina stora buktiga plåtytor och all fin krom i grill och lister mm, som först i ett sent skede hade befriats från sina skyddspapper. Ett konstverk hade lämnat sin ateljé!

Jag hade haft tillfälle att följa hela denna långsamma men fantastiska tillverkningsprocess från början till slut och se några av bilarna i olika skeden i förfarandet. Det handlade bara om några få bilar som jag hade fått se, kanske motsvarande hela årsproduktionen det året!

När jag nöjd med dagens äventyr att ha förflyttat mig tillbaka till dåtiden, såg jag nu åter den fina svarta och rödmetallic Phantom VI som stod parkerad utanför. Numera visste jag mer om bilen. Detta var Rolls-Royces egen ”demobil”, chassinummer PGH116 tillverkad 1980, med engelskt registreringsnummer SMB762V. Konstigt nog har denna bil ibland haft något av flera andra olika nummer på skyltarna i England genom åren, bl a 1900TU och 20TU som har brukats som Rolls-Royce-fabrikens demobilsnummer genom åren. Bilen ägs idag av Bentley Motors och har nyligen varit till salu. Demobilen användes förr för att fylla allehanda behov som kunde uppstå där Rolls-Royce fick en förfrågan från någon viktig funktion i samhället och där man behövde ställa upp med ett perfekt fordon. Kanske behövde självaste drottningen åka till operan medan hennes egen bil var inne på service. Detta har faktiskt hänt flera gånger, exempelvis när drottning Elisabeth gjorde sitt statsbesök i Sverige 1986. Då lånade Rolls-Royce ut den här bilen och såg till att den kom till Sverige och till och med försåg den med en svensk nummerskylt, HMQ001. Detta är nog en av de Rolls-Royce som har haft flest förnämliga kungliga passagerare. Nu stod den stilla här utanför fabriksporten så rödsvart och grann och bländade mig i eftermiddagssolen. Jag kanske kunde få lift med den en bit på vägen mot stan? Nej, nu fick jag nöja mej med att åter anlita allmänna kommunikationer för att ta mig tillbaka hem till mitt hotell i City efter en oförglömlig dag.

CORNICHE - LAST OF LINE

JanSegerfeldt

Alla större biltillverkare har sina trix för att hålla försäljningen uppe även i tider då den gamla modellen ska fasas ut och den nya ska hinna fasas in. Risken för ett glapp med dip i försäljningen är stor och det gillar man inte, man vill hålla ett så jämnt flöde som möjligt hela tiden. Ett sätt är att komma tillrätta med problemet är att ge ut ”limitied editions” av de sista exemplaren, som annars kan vara svårsålda när den nya ersättaren redan lockar. Volvo brukar kalla sina sista bilar för ”Classic” men hur klassisk är en V60 från 2015? Finessen med dessa kampanjer är att de sista exemplaren ofta är särskilt välutrustade och det man tidigare tvingades betala extra för följer nu med på köpet.

Rolls-Royce Motor Cars har också haft sina knep att göra specialversioner redan mitt i produktionstiden för att få fart på försäljningen av halvljumma modeller. Situationen år 2002 var dock något annorlunda för Rolls-Royce och Bentley genom uppköpen från BMW respektive VW. De befintliga modellerna representerade en gammal teknik och en gammal filosofi. In med det nya, ut med det gamla. Men hur skulle man lyckas bli av med de sista bilarna tillverkade 2001/2002?

Rolls-Royce hade börjat tillverka en Corniche med helt nytt utseende precis i slutet av 1999. Den fick inget särskilt modellnamn mer än Corniche men var egentligen en slags inofficiell nummer V, byggd som den var på Bentley Azure som i sin tur var byggd på Bentley Arnage och fortfarande tjänade den ärorika gamla Rolls-Royce V8:an på 6.750 cc med rötter i 1950-talet men nu med lågtrycksturbo. Rolls-Royce hade redan i februari 1998 hunnit släppa sin nya fyrdörrade Silver Seraph, en omsminkad Bentley Arnage och med modern V12-motor från BMW. Corniche V har vissa släktdrag gemensamt med Silver Seraph men det är bara vilseledande för rent tekniskt är släktskapet med Bentley betydligt starkare. Eftersom man visste att den här bilen bara skulle fylla ett tillfälligt behov (beräknad produktionstid max tre år), så togs modellen fram till så låg kostnad som möjligt. Bortsett från de nya Silver Seraph-liknande fram- och bakpartierna var således Corniche V en Azure rakt igenom och den tekniken kunde i princip plockas ihop från lagerhyllorna.

Förenade bil i Sverige sålde Rolls-Royce Corniche år 2000 till ett riktpris åtminstone på papperet av 3.953.000 sv kr. Därmed var den den dyraste modellen i det svenska utbudet och den absolut dyraste bilen som kunde köpas i Sverige.

Den gamla Rolls-Royce Corniche hade en extremt lång produktionsperiod från 1971 (egentligen redan från 1966) till 1995 men

efter nedläggningen bildades ett vacuum utan en öppen Rolls-Royce i sortimentet. Efterfrågan för en cabriolet/convertible var liten men stark från de många länder på vår jord som har begåvats med ständig sol och värme. Så det fanns goda skäl att skapa den här modellen. Men det innebar också att merparten av bilarna blev vänsterstyrda. Corniche V var den sista nya Rolls-Royce-modell som tillverkades i Crewe-fabriken, som fortsatt bara skulle bygga Bentley-bilar i VW:s regi. Produktionen av Corniche var aldrig hög men den löpte på från tidigt 2000 till slutet av 2001. Totalt gjordes 329 exemplar av årsmodellerna 1999-2002. Efter det införde man Last of line och beräknade att ytterligare 56 produktionsbilar skulle kunna säljas som de absolut sista exemplaren. Varför just 56 stycken? Det var väl något matematiskt ljushuvud på reklamavdelningen som hade kommit fram till att sedan 1946 hade Rolls-Royce i Crewe tillverkat bilar i 56 år så därför skulle man göra ett Corniche jubileumsexemplar för varje år. Detta faktum markeras genom att varje bil är försedd med en liten silverplåt inne på mittkonsolen där det står att den är exempelvis nummer Fifty-Four of Fifty-Six. Nu blev det inte riktigt som man hade planerat från början för i slutändan blev det bara totalt 45 tillverkade Last of line-exemplar, varav 35 var vänsterstyrda och 10 var högerstyrda. Så en högerstyrd Corniche V är extremt ovanlig men passar bäst i England, medan en vänsterstyrd är mer ovanlig i Europa och bättre anpassad för svensk trafik. Merparten av de vänsterstyrda hamnade annars i USA. För första gången är nu en vänsterstyrd Corniche V med chassinummer 02044 till salu här i landet. Bernt Hansen Automobil Service i Trollhättan annonserar bilen som har varit företagsägaren Henrik Fredriksens personliga ekipage i flera år. Dessförinnan rullade bilen 400 mil i Monaco. Den vackra färgkombinationen exteriört och interiört lyfter den över (den starkt begränsade) mängden.

Det som gör alla Corniche Last of line särskilt eftertraktade förutom det låga antalet och plattan på konsolen är att de har röda RR-emblem fram och bak, speciella ljusa träfanér i inredningen, Spirit of Ecstasy-motiv på navkapslarna och en utvändig platta med Union Jack-flaggan bredvid texten: Rolls-Royce Motor Cars, Crewe, England.

Men nu kommer några förvirrande fakta in och stör ordningen. Hur kan som i exemplet ovan nummer 54 av 56 ha tillverkats om det bara gjordes 45 stycken totalt? Förklaringen är nog att man har hoppat över några nummer här och var i sekvensen. Men det finns fler störande moment. På Rolls-Royce viktigaste marknad Nordamerika startade man 2002 en reklamkampanj för att lättare kunna sälja de sista 50 bilarna före nedläggningen av den gamla Rolls-Royce-identiteten. Det innebar att man skulle sälja ut de sammanlagt sista 50 Rolls-Royce-exemplaren av Silver Seraph, Park Ward LWB och Corniche, som var predestinerade för den amerikanska kontinenten (och vänsterstyrda). På den reklamavdelning som ansvarade för USA-marknaden (samma som förut nämnda?) räknade man här ut att Rolls-Royce hade gjort bilar i ”strax över 50 år” (alltså inte lika exakt 56 år som engelsmännen räknade) så man kallade dessa USA limited editions för ”Final Fifty” eller ”Farewell Fifty”. Här ingick 20 Silver Seraph varav 18 var Last of line, 8 Park Ward LWB, varav inte någon var Last of line och 22 stycken Corniche varav 6 var Last of line. En slutsats man kan dra av detta är att i USA var det viktigt att bli av med Silver Seraph och Park Ward LWB medan överblivna Corniche Last of line huvudsakligen exporterades annorstädes än till Nordamerika. Det bör för tydlighets skull påpekas att en Farewell Fifty Corniche alltså inte nödvändigtvis behöver vara en Last of line. Bara Last of line hade den unika utrustningen som redovisats ovan. Ändå bör det också ha sålts 16 stycken ”vanliga” Corniche i kampanjen Final Fifty eller Farewell Fifty. De 22 FF-exemplaren och de 45 Last of line-exemplaren överlappar således varandra.

FÖRSÄLJNINGSSTATISTIK FÖR 2018

JanSegerfeldt

Våra omhuldade klubbmärken Rolls-Royce och Bentley som tillverkar nya bilar i England har gått igenom både det ena det andra genom åren när det gäller svårigheter på vägen men de är fortfarande aktiva även om de numera ägs av stora tyska bolag som BMW och VW.

Rolls-Royce har kunnat ge glädjande besked om försäljningen av Rolls-Roycebilar under 2018. Omsättningen gick upp med 22 procent och man sålde rekordmånga, 4.107 stycken bilar under året. Man blir förstås mäkta imponerad av att det går så bra för bolaget. Aldrig tidigare har Rolls-Royce sålt så många bilar på ett år under sin 115-åriga historia. Eftersom man bara precis har hunnit börja sälja den nya SUV:en Cullinan, så har den inte påverkat dessa siffror i någon betydande omfattning. Samtidigt konstaterar man att inte någon av de som nu har köpt en ny Cullinan har valt en bil i basutförande och till listpris. Det betyder att alla Cullinan som säljs ger ett bra överskott, eftersom det är mer lönsamt att sälja bilarna med mycket extrautrustning. BMW bör vara nöjda med vad Rolls-Royce har presterat.

Det har inte publicerats några siffror för Bentleys försäljning för 2018 men det kommer oroande uppgifter från den engelska dagstidningen The Times. De tre första kvartalen av 2018 gjorde Bentley en förlust på £125 miljoner och försäljningen gick ner med 11 procent. Någon rapport om antalet sålda bilar för hela 2018 har inte publicerats ännu. Bentley sålde över 10.000 bilar per år 2015 men 2018 verkar de inte nå upp till tidigare rekord, trots att målet är att sälja 15.000 bilar årligen. Just nu ser det helt orealistiskt ut. VW-koncernen omfattar märkena VW, Audi, Skoda, Porsche, Bugatti och Bentley. Oavsett märke så görs många av delarna i Zwickau, Leipzig och Bratislava. Bentley-bilarna sätts sedan ihop i Crewe-fabriken i England. Enligt vissa bedömer är Bentley VW:s problembarn för tillfället. Litet ledsamt att då fira Bentleys 100-årsjubileum under sådana omständigheter. Om nu England lämnar EU så finns risken att Crewe-fabriken med sina 4.000 anställda stängs och att hela tillverkningen av Bentley-bilarna flyttas till Tyskland. Litet ironiskt skulle Bentleys modellnamn Continental få en helt ny innebörd!

Nytt tänk möter gammal teknik.

Med ett nytt tänk ska de förenkla och framtidssäkra ägandeskapet av en entusiastbil i norden. GBV är i antågande och även entusiast-bilsverkstäderna måste följa de nya reglerna som införs 1 januari 2020.

Henrik Frederiksen på sin gård i Ebeltoft med en av sina samlarbilar

Henrik Frederiksen tog över Bernt Hansen Automobil Service i Trollhättan under 2015 och har sedan dess verkat för att modernisera och utveckla företaget. Vid sin sida har han Andreas Öhlén som trots sina 30-år redan arbetat många år i företaget och dess-utom hunnit med att arbeta i England under en period.

”Efter att ha arbetat i England kom jag tillbaka och såg företaget med nya ögon. Det finns stor potential men även utrymme för förbättring inom alla områden. Det handlar om att bli mer strukturerad och att ha en bra kommunikation med kunder, anställda och leverantörer”.

Man förstår ju att det kräver både verktyg och kunskap när man går runt i verkstaden och ser alla olika bil-modeller. Andreas visar och berättar om bilarna som står på billyftarna och de som står bredvid för slutmontering. En grön skönhet i form av Rolls-Royce Silver Cloud II Cab som är inne för bromsrenovering, Rolls-Royce Phantom V för totalrenovering, Alfa Romeo 1600 Junior, Porsche 911, VW Bubbla Cab, Excalibur. Spannet i både ålder och modell är stort.

Bernt Hansen i Köpenhamn

”En av de förändringar som gjorts är att vi har breddat oss. Vi arbetar nu med fler bilmärken än bara Rolls-Royce, Bentley och Jaguar. Vi har sett att behovet varit stort av en verkstad som klarar av att arbeta med entusiast-bilar av alla dess slag”.

Datorer och gamla handverktyg slåss om platsen på arbetsbänkarna. Vi stannar till vid en Bentley 3 ½ liter där en av mekanikerna gör en förgasarinställning. Man lyssnar och skruvar. Någon sätter sig i bilen och gasar och en annan mekaniker står vid bilen.

”Verkstaden är ju utrustad med specialverktyg för modeller från 1906 fram till 2018 och arbetssättet har ändrats och utvecklats. Vi arbetar med bilar så gamla som 1905 fram till de senaste modellerna, vilket gör att våra mekaniker måste vara både skickliga och nytänkande för att klara av utmaningar som uppstår i verkstaden. Ibland är delar trasiga som inte går att få tag i och ibland uppstår fel som ingen stött på tidigare”.

Hur gör man då när en del inte går att få tag i?

”Ibland tillverkar vi en ny. Det är ju verkligen en fördel när vi har plåtverkstaden här. Ibland går det att hitta begagnade delar via våra underleverantörer. Det är en stor del av mitt jobb, att leta delar i Europa eller på nätet. Jag har ju arbetat med reservdelar i England och har ett stort kontaktnät där. Det är en otrolig fördel”.

Andreas berättar en historia om en styrsnäcka som man ägnat ett år åt att leta efter och inte fanns att få tag i någonstans, men tack vare kontakter kom det ett samtal från en av våra leverantörer i USA som fått in en bil som skall skrotas som har delen vi söker. Vi tittar på bilen i fråga och jag förstår att den här bilen kommer att få ett varmt välkomnande av sin ägare när den är klar.

Vi ställer oss i plåtverkstaden och tittar när en skärm blir justerad för att passa in på en Porsche 911 och när plåt-slagaren tennspacklar ett område som slipats och ren-gjorts från rost. Man kan se att det är något han gjort förr.

Porsche 911 i plåtverkstaden i Trollhättan.

”Kompetensen hos våra medarbetare gör att vi klarar av att arbeta med nästan allt. Vi har det mesta ”in-house” i form av eget plåtslageri, tennspackling, sadelmakeri, elarbeten och vanliga mekaniska arbeten. Lackering, kromning och maskinbearbetning gör vi inte själva men har hittat fantastiskt duktiga underleverantörer som vi använder. Kunden lämnar in bilen och vi sköter resten. Enkelt ägande”

Framtidssäkra ett företag som håller på med gamla bensinbilar känns som en utmaning, med tanke på att elbilen är på väg. Om 20 år kanske det föds barn som inte ens kommer att uppleva något annat än eldrift.

”Vi ser det som vår uppgift att bevara bilkulturen i norden tillsammans med vårt danska systerföretag. Det finns plats för både elbilar och entusiastbilar. Elbilen kommer bli det vanligaste transportmedlet i framtiden och en entusiastbil sätter man sig i när man vill ha en körupplevelse”.

På tal om framtid och yngre generationer. Har ni många kunder som är yngre eller är det mest äldre personer som äger en Bentley eller Rolls-Royce?

”Det är ju en utmaning att få yngre att uppskatta äldre bilar. Vissa bilmärken har ju lyckats att få nästa generation att älska deras bilar, andra har det svårare. Där hoppas vi få hjälp av bilklubbarna runt om i landet och av influencers som tycks vara det som gäller när det kommer till att få ungdomar att bli inspirerade”.

Telefonen ringer igen och ännu det är ännu en kund med frågor och funderingar. Samtalen är långa emellanåt och Andreas svarar tålmodigt och eftertänksamt på alla frågor. Solen skiner ute och det är vår i luften. Det kanske är därför det kommer många samtal idag?

Andreas Öhlén står vid 2 bilar som är till salu.

”Ja, säsongen börjar närma sig. De flesta börjar ta ut sina bilar i mars-maj och då blir det högt tryck på verkstaden som nu jobbar för fullt för att färdigställa de lite längre vinterprojekten. Både den svenska och danska verkstaden kommer ha fullt upp med bilar som ska ha vårservice innan de skall ut för säsongen”

Bernt Hansen i Trollhättan

En Bentley Continental GT körs in i verkstaden för service och bromsbyte. Den ser relativt ny ut i mina ögon. Hur kommer det sig att en kund väljer er framför original?

”Det har importerats många Bentley Continental och Flying Spur det sista så vi väntar in en del sådana på service. Jag tror många tycker att vi är mer prisvärda att gå till jämfört med original. Vi har samma kvalitet på delar och har stort know-how. När det gäller Bentley har vi en Bentley Independent Workshop Licens vilket ger oss extra tillgång till information och AOS till Rolls-Royce”.

Hur gör man då för att se till att en entusiastbil ska hålla så länge som möjligt?

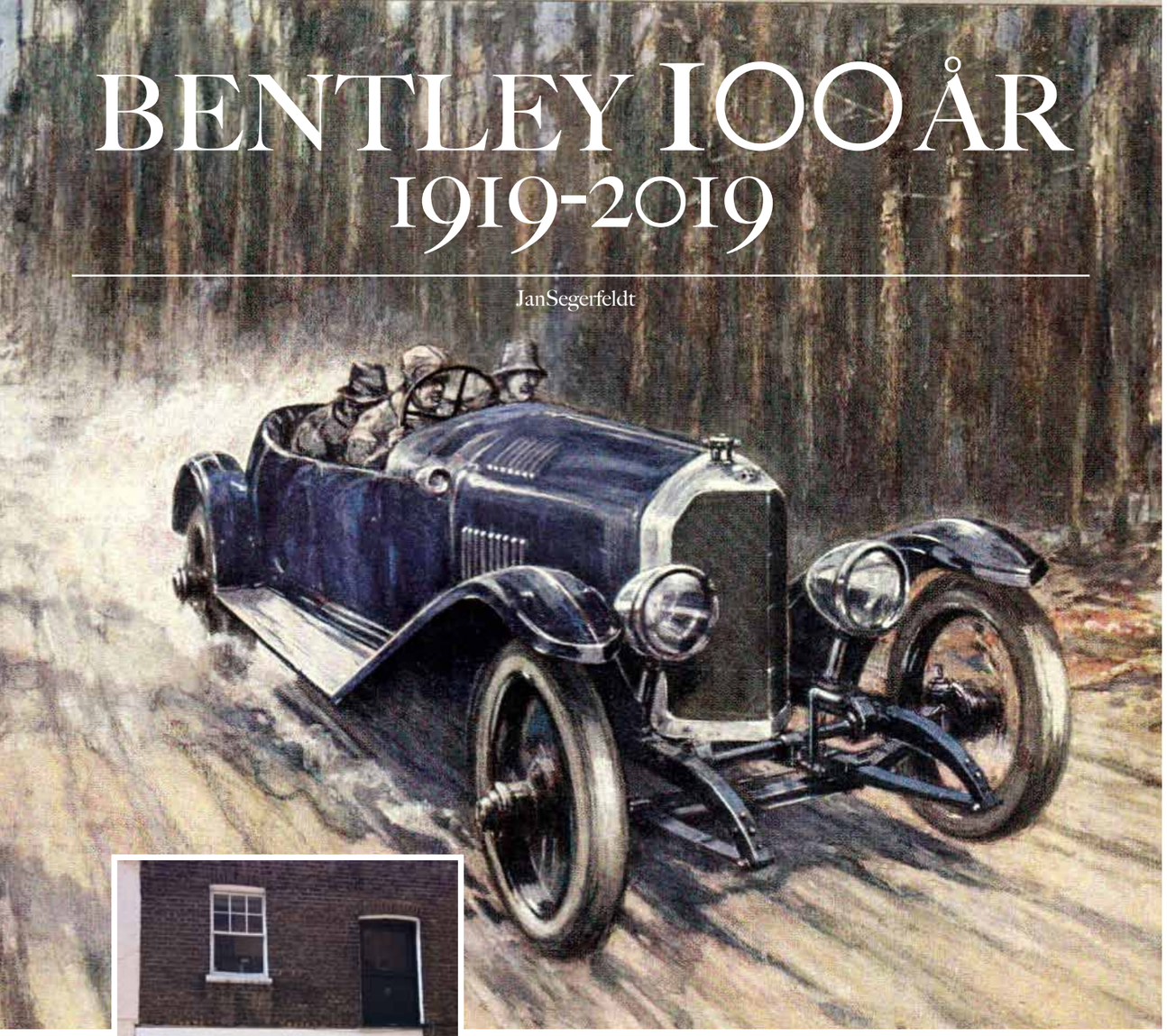
”Sköt servicen och byt vätskor i bilen även om du tycker att bilen inte körts så mycket. Sen är det viktigt att starta upp och köra bilen regelbundet. Inga bilar mår bra av att stå för länge. Det är som med kroppen, vi behöver röra på oss för att cirkulationen i kroppen skall fungera. Det är likadant med en bil”

Med det tipset säger vi hejdå till platschefen Andreas som vinkar glatt med telefonen i högsta hugg och verkstadsslamret i bakgrunden.

En vårbild från 2018 framför entrén i Trollhättan.

BENTLEY 100 ÅR 1919-2019

Jan Segerfeldt



New Street Mews

Biltillverkaren Bentleys ursprung går tillbaka till januari 1919 och bildandet av Bentley Motors Limited men det var inte förrän i oktober samma år som den första motorn, konstruerad av W O Bentley (1888-1971) med hjälp av Harry och F T Burgess från Humber, brakade igång på en bänk på övervåningen i huset på den lilla bakgatan New Street Mews bakom Baker Street i London. Det första W O Bentley gjorde sedan var att försöka få ner oljudet från motorn så mycket som möjligt, en ambition som han delade med en viss Henry Royce som byggde bilar norrut i Derby. Men vid den här tiden visste inte någon av dessa båda herrar att de mycket senare i historien skulle få en hel del gemensamt.

W O Bentley satsade på att bygga en kompetent sports/racing-bil som skulle kunna säljas till folk med gott om pengar och med intresse för racing. Den engelska motortidningen The Autocar följde med intresse utvecklingen av Bentley-bilarna redan från mars 1919 och när den första Bentley-prototypen testades av tidningen i januari 1920 blev redaktionen översållad av förfrågningar om den nya bilen, som beräknades kunna säljas som chassi för £750.

Tre liter kan tyckas vara mycket för en första bil från en liten tillverkare men det behövdes en viss volym på motorn för att kompensera för den ineffektivitet som alla motorer var behäftade med i början av bilteknikutvecklingen. Man räknar med att motorn gav 60-65 hkr vid 3.500 varv och med hyfsat vridmoment. Motorn hade fyra ventiler och två tändstift per cylinder och var långslagig med 149 mm slaglängd och 100 mm borrning. Efterfrågan på bilar var god i början av 1920-talet, så det gällde att passa på att vinna kundernas gunst. Den trånga sektorn var leveranser från andra företag som gjorde komponenterna, t ex förgasaren som kom från Claudel. Bentley Motors lyckades ändå visa upp en komplett motor lagom till bilutställningen på Olympia i november 1919.

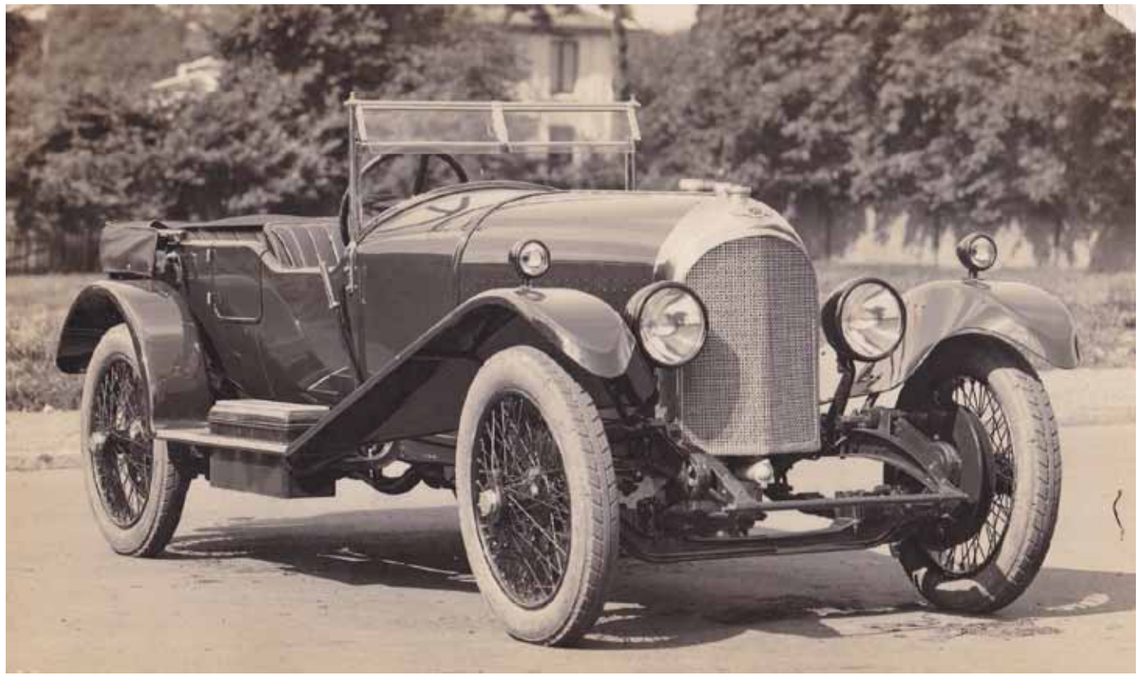
Det ryktas att detta inte skulle vara helt sant, för man hade inte hunnit få fram motorns alla väsentliga delar i tid, så den till synes kompletta motorn hade till hälften delar av trä! Andra hävdar att motorn visst var komplett men att det i stället var chassit som var ofullständigt.
Den allra första produktionsbilen köptes i september 1921 av en Noel van Raalte, som måste ha haft ett särskilt gott förhållande till Bentley, för de löpande kundleveranserna kom inte igång förrän 1922, då den nyförvärvade fabriken i Cricklewood i norra London hade börjat snurra för fullt. Men man hade fortfarande stora svårigheter att få leveranser från alla underleverantörer, som man var starkt beroende av för att kunna tillhandahålla kunderna ett komplett chassi. Chassipriset var nu höjt till £1.050, säkert mer realistiskt men i dyraste laget för en bil från en ny och oprövad aktör på den engelska bilmarknaden.

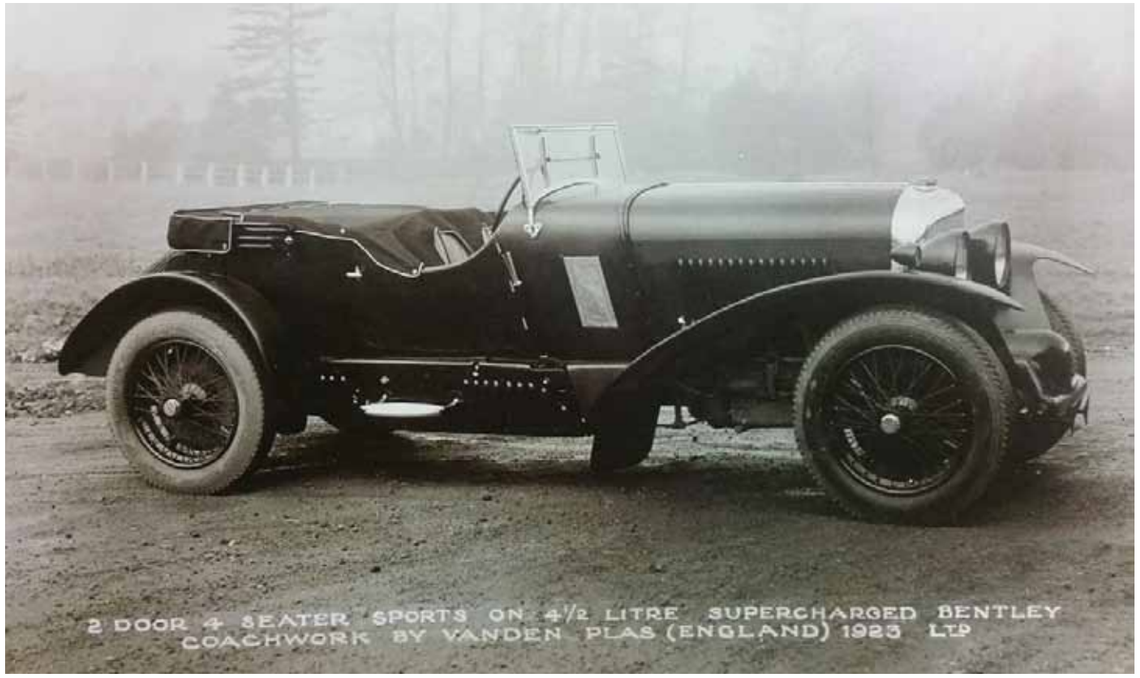
W O Bentley hade redan tidigt insett att racing var det bästa sättet att få maximal publicitet till minimal kostnad. Den första Bentleyn som debuterade på racerbanan Brooklands var Bentley 3 litre experimentbil nr 2 som den 7 maj 1921 kördes av Frank Clement. Redan den 16 maj vann en Bentley-bil sitt första lopp. Detta var bara början på framgångarna på racerbanorna, som drog ofantligt mycket publik på den tiden. Den 22 juni 1922 ställde man upp med tre bilar på Isle of Man Tourist Trophy Race och en av dem vann loppet, vilket senare gjorde att man kunde sälja ett särskilt Tourist Trophy replica-chassi med högre kompression för £1.295. Bentleys fortsatte köra på Brooklands-banan och tog hem många viktiga segrar där under 1920-talet.

Men det är Le Mans som för evigt ska förknippas med Bentleys stora racerframgångar. Där gick ett tufft 24-timmars racerlopp som gav deltagarna och förstås särskilt vinnarna stor internationell uppmärksamhet. W O Bentley tyckte att det var ett vansinnigt race som inga normala bilar kunde hålla för men han blev snart övertalad av racerförarna, så 1923 ställde Bentley Motors upp för första gången med en specialutrustad 3 litre körd av Duff och Clement. Det resulterade i att en Bentley satte banrekordet på 66.69 mph och slutade fyra i loppet, en lyckad debut alltså. Året efter vann Duff och Clement med en snittid av 53.78 mph och detta med en Bentley som var extrautrustad med frambromsar!

Nu tyckte man på Bentley att det behövdes en snabbare bil, så en 4 1/2 litre-modell övervägdes, samtidigt som man insåg att man behövde slåss om kunderna hos Rolls-Royce, som hade släppt sin New Phantom 1925. Det fick till följd att Bentley kom att introducera den större 6 1/2 litre-modellen 1925. Motorerna hade fortfarande cylindermåtten 140 x 100 mm men nu var det sex cylindrar i stället för fyra. Det betydde att Bentley nu var på väg in i lyxsegmentet, där karosserierna blev tyngre och mer bekväma och att de förnämliga karosserimakarna i London anlitades för vagnkorgarna med åtföljande högre prisnivåer. En Bentley kunde nu erbjuda 75 mph-prestanda i kombination med högsta lyx och komfort. Samtidigt markerades Bentleys racing-karaktär genom flitigt deltagande i tävlingar och med åtföljande stor publicitet. Men man ville vara ekonomismarta, så man ställde bara upp om Bentley-bilarnas vinstchanser föreföll relativt gynnsamma. En grov felbedömning därvidlag var att ställa upp i 1925 och 1926 års LeMans, för det gick helt åt skogen båda gångerna. Antagligen var 3-litern för klen för att klara av motståndet från andra märken som hade hunnit ta fram nya starkare och snabbare racerbilar som kunde klå framgångsmaskinerna från Bentley. Det vara bara för Bentley att återvända hem och konstruera något som var ännu bättre till nästa gång.

W O Bentley hade nu kommit till det stadiet att han insåg att om man skulle hänga med i toppskiktet på Le Mans, så måste man satsa på ännu större och starkare motorer. Eftersom man hade en fantastisk motor med sin 6 1/2 litre, så modifierade man den för att få fram en slagkraftig tävlingsmotor till hyfsad kostnad genom att ta bort två cylindrar och på så sätt skapa en modern 4 1/2 litre på 4.398 cc och montera den i ett avkortat chassi på 117.5 tum (2.95 m). Modellen introducerades som nästa Bentley men då med standardchassit på 130 tum (3.25 m). Samtidigt använde man tävlingsmodellen av 4 1/2 litre på Le Mans 1927, där Clement och Callingham körde, uppbackade av två 3 litre för säkerhets skull. Det gick inte så bra för teamet för man krockade i den s k White House crash, där 4 1/2-litern och en 3 litre blev så illa skadade att de fick bryta och då återstod det för en något tilltufsad 3 litre körd av Dr J D Benjafield och Sammy Davis att avsluta racet, vilket den också gjorde med den äran genom att komma etta. Dessa racing-hjältars ärofyllda insatser i loppet gav spaltmeter av uppmärksamhet i motorpressen världen över, så det var nödvändigt för Bentley att ta vara på medvinden och satsa mer än nånsin på tävlingsverksamheten. 1928 vann Woolf Barnato med en 4 1/2 litre men 1929 förblir ändå det mest framgångsrika året, för då ställde man fyra bilar på rad med en etta-tvåa-trea-fyra-konstellation över mållinjen. Woolf Barnato var en förarna även då men han var viktig för Bentley också på ett annat sätt, för han var enormt rik och satsade en del av sin stora förmögenhet på att hålla Bentley under armarna genom dessa besvärliga ekonomiska tider.





För att göra Bentley-bilarna ännu snabbare ville några av förarna, bland andra Tim Birkin, införa kompressor-matning (blower) på tävlingsmotorerna för att få ut en mer markant kraftökning. Birkin övertalade Barnato att satsa på denna tekniska lösning men W O Bentley själv var högst tveksam till att det skulle vara en bra idé. Det skulle visa sig att inte något av de lopp där en Blower Bentley 4 1/2 litre ställde upp, ledde till seger. Det kostade företaget en massa dålig publicitet genom att det inte gick att lita på att de kompressor-matade bilarna höll ett helt race. Birkin hade övertalat den superrika damen The Honorable Dorothy Paget att satsa sina pengar på att starta en fabrik för blowers, för enligt tävlingsreglerna måste man bygga minst 50 stycken för att få lov att tävla med dem. Med tre bilar på startlinjen för 1930 års Le Mans trodde man att en seger skulle vara säkrad men så gick det tyvärr inte. Barnato och Kidston vann med en 6 1/2 litre Speed six i stället! Sammanlagt fem segrar på Le Mans för Bentley är ändå sensationellt bra!

1929 slutade Bentley Motors Ltd tillverka den nu förhållandevis motorsvaga 3-litern, eftersom kunderna ville ha större och bekvämare och därmed också tyngre bilar och då räckte det inte med en liten 3-liter till det höga pris som Bentley tog ut. 1929 var ett gott år för företaget på så sätt att man introducerade Speed Six-modellen med SU-förgasare och kort chassi, en av de finaste bilarna man kunde köpa det året och det gjorde faktiskt att Bentley just då gick med vinst. Det är verkligen ingen talande bild, för detta gällde bara för första halvåret och alla övriga redovisningsperioder gick det ganska uselt rent ekonomiskt. Detta hindrade inte att man kunde konstruera otroligt fina bilar - men till ett högt pris för kunderna och framför allt för finansiärerna, som fick gå in och akut rädda ekonomin gång på gång men utan någon framgång i slutändan.

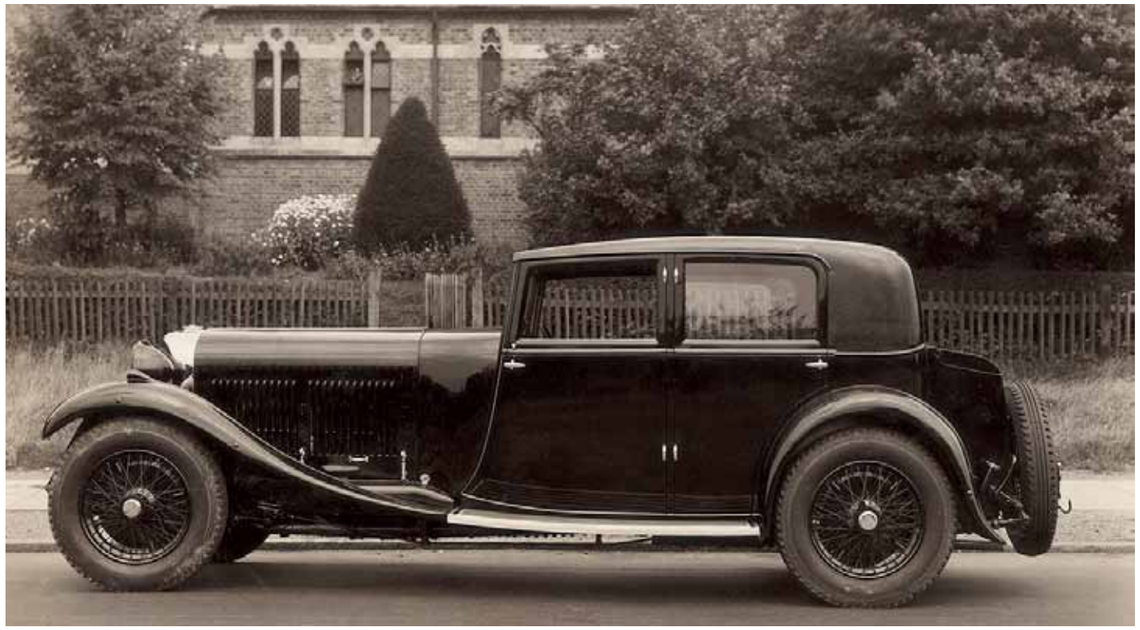
Ett sätt att försöka lösa bolagets problem var att konstruera en bil som skulle överträffa till och med Rolls-Royce Phantom II. Det var bara det att med en annalkande världsdepression var tiderna inte gynnsamma för satsningar på stora dyra bilar. Depressionen slog hårt mot England. Som om man var ovetande eller oberoende härav så lanserades den stora och dyra Bentley 8 litre i slutet av 1930, en verklig superlyxlimousine. Den gick faktiskt oväntat bra att sälja och gav en del intäkter för bolaget men med 100 sålda totalt räckte det inte för att få företagsekonomin att gå ihop. Ekonomisk kris är inte den bästa utgångspunkten för dyra nysatsningar. Men man kunde kanske ta fram en enklare modell av 8-litre och sälja till ett mer överkomligt pris? Man uppdrog åt motorkonstruktören Harry Ricardo att skapa en 85 x 115 cc (3.915 cc) stötstångsmotor och så satte man den i ett 8-liters-chassi och vips så hade man en mer överkomlig version av den fina ursprungsbilen, trodde man. W O Bentley tyckte definitivt inte om idén. Det stora chassit blev alldeles för tungt för den ”lilla” motorn, så det blev ingen försäljningsframgång. 4-litern nådde inte upp till de krav på sportighet som man hade vant sig vid att ställa på en Bentley, men trots allt såldes 50 stycken, inte helt bortkastat alltså. Det var varken fel på motorn eller på det suveräna chassit utan det var snarare den idiotiska idén att kombinera de två som var fel. Trots alla försök till överlevnad bestod den allvarliga ekonomiska krisen. Detta gällde även för Wolf Barnato, som hade stoppat in betydande belopp i företaget men nu avrådde hans ekonomiska rådgivare honom från att fortsätta slösandet. Läget var minst sagt prekärt, ja faktiskt konkursmässigt. Följdenligt tvingades Bentley Motors Ltd träda i ”frivillig” likvidation och en förvaltare utsågs med uppdrag att sälja företaget till högstbjudande eller annars bara lägga ner det.

W O Bentley hade redan insett vart det lutade, så han kände att han måste göra något för att rädda företaget från en förestående konkurs. Han hade kontaktat H T Vane som var VD för lyxbilstillverkaren D Napier & Son Ltd för att förhöra sig om de kunde tänka sig ett samgående. Det hör till saken att Daimler, Rolls-Royce och Napier var de tre stora lyxbilstillverkarna som slogs om en krympande marknad och det var klart att inte alla tre skulle klara den nedgång som marknaden mötte nu. Ett samarbete kanske kunde lösa situationen? W O Bentley tänkte att man kunde göra en Napier-Bentley baserad på 8-litern, som ju ändå hade visat sig vara en högst duglig modell. Förhandlingarna om ett övertagande av Bentley från Napiers sida hade gått ganska långt. Bland annat så hade Napier utifrån W O Bentleys instruktioner lagt ett generöst bud på Bentley Motors, £103.675, när högst oväntat en helt ny spelare dök upp genom att lägga ett högre bud. Den hemlighetsfulle budgivaren kallade sig British Central Equitable Trust Ltd och förmådde Napier att öka sitt bud med £1.100 men det räckte inte långt, för det skulle visa sig att inkräktaren hade bjudit £125.256.

W O Bentley hade trott att avtalet med Napier var inom räckhåll. Han hade räknat med att få jobb hos Napier för att utveckla deras nya gemensamma produkt och hade faktiskt redan börjat skissa på en ny kortslagig motor. Men hans ansträngningar gick nu om intet. Han blev helt överkörd av BCET.

Vem var då denna okända BCET som hade ett sådant starkt intresse av Bentley? Bara en vecka efter det att BCET:s bud hade blivit antaget av konkursdomstolen och ärendet kunde avskrivas, så sålde BCET direkt sitt nyförvärvade objekt till ingen mindre än Rolls-Royce Ltd. De hade alltså smygvägen tagit över Bentley enbart i syfte att få bort en störande konkurrent från marknaden. Bentley 8 litre var en alldeles för bra bil för att Rolls-Royce skulle låta den få fortsätta utmana Phantom II med att vara lika stor och lyxig och med högsta kvalitet men dessutom med prestanda som inte ens Rolls-Royce kunde nå upp till. En ny Bentley-Napier skulle helt enkelt kunna bli så bra att Rolls-Royce skulle riskera att helt tillintetgöras och det kunde man förstås inte tillåta. Inte nog med detta, Rolls-Royce hade också tagit över anställningen för W O Bentley personligen, som de ansåg ingå i affären! På så sätt skulle man dra nytta av hans kunnande i motorkonstruktion och göra en mycket bättre nästa modell av Rolls-Royce, tänkte man.

Rolls-Royce tog alltså över allt i Bentley Motors Ltd inklusive alla varumärken. Därmed hade de kunnat låta Bentley Motors Ltd dö rakt upp och ner. Nu sansade man sig något och bildade ett nytt Bentley Motors (1931) Ltd den 14 december 1931, så man hade till och med kunnat fortsätta tillverkning av de gångna Bentley-modellerna om man hade velat. Någon sådan avsikt fanns inte men däremot hade man experimenterat med en ny Rolls-Royce-motor på 2 1/2 litre som försäljningsavdelningen tänkte sig eventuellt skulle kunna sälja som en ny liten Bentley-modell om den försågs med en blower. Mer experimenterande följde och senare var man inne på att göra en Bentley från Rolls-Royce 20/25:ans chassi med en starkare motor med dubbla SU-förgasare. Henry Royce gillade idén och lät utvecklingsarbetet fortsätta. På så sätt lade man inte ner Bentley som det var tänkt från början. I så fall skulle Bentley bara ha kunnat fira ett tioårsjubileum. Genom det att Rolls-Royce öppnade för möjligheten att göra en annan sorts Bentley med Rolls-Royce-karaktär gjorde



man det möjligt för Bentley att överleva. Senare introducerades en av Rolls-Royce i Derby tillverkad Bentley 3 1/2 litre som The Silent Sports Car. W O Bentley själv hade inte något med denna Rolls-Bentley att göra och flyttade snart till Lagonda där han konstruerade deras nästa motor.

Det är något motsägelsefullt i att när Bentley tillverkade sina Cricklewood-bilar, så var fabriken positiv till att ägarna körde tävling med sina bilar men nu när Rolls-Royce hade tagit över Bentley, så uttryckligen förbjöds ägarna att använda bilarna för tävling. Med ett undantag: privattävlaren Eddie Hall köpte en specialbyggd tävlingsmodell av 3 1/2 litre och fick stöd av fabriken för sitt tävlande under 1935 och 1936, när han framgångsrikt kom tvåa i några viktiga race. Detta var förstås gynnsamt när det gällde att marknadsföra de nya Bentley-bilarna men Rolls-Royce stödde egentligen inte tävlingsverksamhet.

Kunderna var duktiga på att överbelasta sina bilar med diverse utrustning som lade till fler kilo på bilens vikt. Till slut skulle nog inte Bentley kunna kallas sportbil längre, om man inte fick litet mera fart på fläsket. Man förstorade motorerna från 3.669 till 4.257 cc, alltså från 3 1/2 till 4 1/4 litre, som den förbättrade modellen fick heta från 1936. Samtidigt jobbade experimentavdelningen frenetiskt för att få fram en sportigare motor med en överliggande kedjedriven kamaxel och ge bilen separat framvagnsupphängning. På företaget oroades man för att ägarna skulle köra sina nya Bentley med gasen i botten på de nya motorvägarna på kontinenten och överbelasta motorerna, vilket kunde medföra dyra garantikrav mot Bentley Motors. En något förbättrad växellåda med överväxel på fyran introducerades sent 1938 men de stora förbättringarna ville man spara till den helt nya modellen Mark V som planerades för 1939.

En 4 1/4 litres provbil fick specialbyggt karosseri designat av Georges Paulin och byggdes av Pourtout i Frankrike med en toppfart över 100 mph. Den kördes på kontinenten och tilldrog sig så stor uppmärksamhet. Man bestämde sig för att börja tillverka denna prestandaversion vid sidan om den ”vanliga” 4 1/4 litre från 1939. Dessutom prövade man att göra en sportig fyradörrars modell kallad Corniche med kaross från Van Vooren i Paris, men som i produktion skulle byggas hos Park Ward i England. Efter att man hade krockat med experimentbilen, så skickade man tillbaka chassit till Derby för reparation, medan karossen lämnades kvar på kajen i Dieppe i Frankrike, där den träffades av en bomb och totalförstördes. Då fanns ännu långtgående planer på att ställa ut den nya Corniche på bilmässorna i London och Paris senare under 1939

men ingen av dessa mässor kom att hållas, på grund av att andra världskriget hann bryta ut dessförinnan. Kriget innebar också stopp för all biltillverkning i Derby från tidigt 1940 och till krigets slutskede.

Under kriget pågick inget utvecklingsarbete med bilarna, eftersom det var fullt fokus på krigsproduktionen men det hindrade inte att man försökte tänka ut hur de kommande modellerna av personbilarna bäst skulle utformas. Det rationaliserade modellutbudet som då planerades innebar mer gemensamma komponenter i alla bilar oavsett storlek och även att komponenterna skulle vara smart rationella genom att de fyra-, sex-och åttacylindriga motorerna hade samma baskonstruktion, samma chassi gjordes i olika längder och alla modellvarianter fick liknande pressade stålkarosser. När man lanserade den första efterkrigsmodellen kallad Mark VI så fick den en standardkaross av stål och försågs med en sexcylindrig motor på 4.257 cc. Från 1946 byggdes alla Bentley i den nya fabriken i Crewe. Mark VI var den enda tillgängliga Bentley-modellen och de flesta försågs med den behändiga standardkarossen från Pressed steel i Oxford.

Från 1951 förstorades motorn till 4.566 cc. Fram till 1952 byggde man 5.201 bilar av denna typ innan det var dags att förbättra den med en större baklucka mm och byggde 2.320 stycken till men under namnet R-type saloon. Nu infördes också automatlåda i form av General Motors Hydra-matic som Rolls-Royce fick tillverka i England på licens.
Bolagets chefskonstruktör Ivan Evernden roade sig med att formge en ny typ av Bentley sport med en slank, något strömlinjeformad kaross i lättviktsmaterial, som kunde maxa 120 mph. Därmed kunde Bentley Motors skryta med att bygga världens snabbaste fyrsitsiga serietillverkade bil, Bentley R-type Continental. Priset på den här modellen var betydligt högre än för Standard Steel saloon. Men de välbeställda kunderna hade inte fattat att man inte ska utrusta bilen med massor av tyngande utrustning om man vill uppnå den garanterade toppfarten. Detta resulterade i att Bentley

snart tvingades ta upp motorn till 4.887 cc för att bibehålla bilens superba prestanda. Bara 208 Continental gjordes fram till 1955, för då var det dags för en helt ny Bentley.

Bentley S series premiärvisades 1955 tillsammans med Rolls-Royce Silver Cloud, som var samma bil som Bentleyn sånär som på grillen och emblemen. Standardkarossen i stål från Pressed Steel var samma för båda bilarna och de hade båda dubbla SU-förgasare. Från 1957 blev automatlåda standard. Man gjorde också en S series Continental men den var mer en lyxbil än prestandavagn. Sedan några år hade man inom företaget utvecklat en ersättare till den gamla sexan i form av en V8-motor i aluminium på 6.230 cc. Alla modeller fick från 1959 dela på V8:an, vars hästkraftsantal officiellt var okänt men ansågs vara tillräckligt. Det nya syntes inte utanpå för modellerna var oförändrade men de fick betydligt bättre ös än tidigare. Några små förändringar genomfördes 1962 genom att bilarna fick dubbla strålkastare medan huv och grill sänktes något för att ge föraren bättre sikt framåt men i övrigt så rullade bilarna på i samma utförande ända till slutet av 1965, innan det var dags för en helt ny konstruktion att ta över. Detta modellbyte innebar

det definitiva slutet för det lilla fåtal karosseribyggartraditionellt konstruerade specialbilarna med karosser från Freestone & Webb (slutade 1958), Hooper (slutade 1959), H J Mulliner (köptes upp av Rolls-Royce) eller Park Ward (hade redan köpts upp). De tre serierna av de sportigare Continental hade hållit dem sysselsatta men nu var det definitivt slut med specialarna.

Den helt nya Bentley T series som introducerades 1965 hade självbärande karosseri och alltså inget separat chassi, som alla modeller hade haft tidigare. Det betydde en klart modernare bil som dessutom fick nivåreglerad hjulupphängning och skivbromsar på alla fyra hjulen. Det här var ett stort steg för företaget och måste ha upplevts som att förflyttas 20-30 år fram i tiden bara genom detta enda modellbyte. Men då ska man komma ihåg att T-serien fortfarande använde samma motor och växellåda som tidigare och den nya bilen vägde lika mycket som den gamla trots ny modern design och teknik. Men vart hade Bentley Continental tagit vägen? Som något slags ersättning började man från 1966 att göra en tvådörrarsversion av T series men den sportighet som utmärkte Bentleys och i viss mån också Derby Bentleys var nu puts väck. Det spelade inte någon roll om man valde en Bentley eller en Rolls-Royce, båda var nu lika litet sportbil. Bentleys trogna sportbilsköpare hade redan börjat falla ifrån. Förhållandet mellan Rolls-Royce och Bentley i försäljningsstatistiken ändrades sakta och nu såldes fler Rolls-Royce än Bentley. Det var delvis en medveten ambition från Rolls-Royces sida att satsa mer i marknadsföringen av Rolls-Royce på Bentleys bekostnad. 1976 hade förhållandet blivit så illa att bara 3.3 procent av koncernens sålda bilar bar Bentleygrill. De tvådörrade modellerna döptes till Corniche från 1971 och förbättrades genom åren med kuggstångsstyrning, bättre framvagn, snyggare instrumentering mm men utseendemässigt var förändringarna små.
1980 var det åter dags för en ny modell, Rolls-Royce Silver Spirit. Motsvarande förnyelse gjordes också av Bentley med nya modellen Mulsanne men det var på nåder och diskretion, för de senaste tre åren innan hade man bara sålt 58 Bentley T2 mot över 10.000 Rolls-Royce Silver Shadow och Silver Wraith II. Risken var överhängande att Bentley skulle fasas ut och läggas ner helt och hållet. Det blev inte särskilt mycket bättre av att bara 134 Bentley Mulsanne såldes 1981 men det var i alla fall en klar förbättring mot åren innan!

Bentley hade inte helt gått ner för räkning än. För nu kom företaget med ett riktigt genidrag, nämligen att det var både billigare och effektivare att behålla den befintliga motorn och förse den med ett turboaggregat än att utveckla en helt ny motor. Bentley hade testat att sätta på en Garrett AiResearch avgasdriven turbocharger som ”boostade” (ökade) motorns effekt med 50 procent vilket betydde 298 DIN-hästar och ett nästan fördubblat vridmoment för Bentley-motorn. Plötsligt fick Bentley en superkraft bara genom att den kompletterades med turbo. Resurserna innebar att toppfarten måste begränsas till 135 mph, eftersom man inte hade hunnit ta fram lämpliga däck som klarade de enorma påfrestningarna vid höga farter och när den 2,5 ton tunga bilen störtade från stillastående till 60 mph på bara 7 sekunder. Detta blev framför allt en enorm ”boost” för försäljningssiffrorna. Rolls-Royce Silver Spirit och Bentley Mulsanne hade än så länge försetts med samma fjädring och hjulupphängningar men nu när man fått Bentley att åter bli en prestandabil så var det nödvändigt med sportigare och bättre väghållning. Genom introduktionen 1985 av Bentley Turbo R, där R:et står för roadholding, kunde man matcha bilens kraftresurser med en stadig väghållning samtidigt som nya däcksorter förbättrade greppet på vägen.

För att göra Bentley tillgänglig även för den som tyckte bilen var litet för dyr införde man en ”fattigmansversion” kallad Bentley Eight för bara £49.497 genom att lätta den på en del av utrustningen. Även de vanliga modellerna av Mulsanne fick förbättrad hjulupphängning 1986 i förhållande till Silver Spirit och 1987 tillkom bränsleinsprutningen som gav några hästar extra. Bentley Turbo R hade nu 335 hkr.

Bentley hade sålt tio procent av antalet bilar i koncernen 1984. Tre år senare sålde man en tredjedel Bentley och 1989 hade hälften

av alla sålda bilar ett Bentley-märke i fören. 1992 sålde Bentley dubbelt så många som Rolls-Royce. Vilken utveckling! Den här situationen skulle ha tett sig helt verklighetsfrämmande om man hade frågat någon i slutet av 1970-talet, när det såg som värst ut för Bentleys framtid. Men det skulle bli ännu bättre: Det sista året som Rolls-Royce tillverkades i Crewe 2002 sålde Bentley tio gånger så många bilar som Rolls-Royce.

Konsekvenserna av att Bentley sålde så bra var att idén om att bygga en särskild Bentley-coupe kunde aktualiseras igen. En helt egen sportigare kaross introducerades 1991 som Continental R, designad av två unga studenter på Royal College of Art, Ken Greenley och John Heffernan, som en fortsättning på succén från R-type Continental från 1950-talet. Till ett betydligt högre pris än standardmodellerna (£175.000) erbjöds man en coupe som var både snygg och kompetent och bara gjordes i ett begränsat antal. Coupén blev också utgångspunkten för en öppen version kallad Azure. Den gamla trotjänaren, V8:an på 6.750 cc med anor från 1959, hade utvecklats enormt under de här åren. I sin första version gav den 360 hkr men ökades 1994 till 385 hästar för Continental R och 408 hästar i Continental S. Från 1996 kunde coupén också beställas med fyra tum kortare hjulbas/bottenplatta som Continental T med 400 hästars motor. Man hade skapat en verklig körmaskin med bredare hjul och däck men det blev trångt för fyra och fjädringen var stenhård och inte särskilt komfortabel. På det här sättet gjordes en hommage till den ursprungliga 3-litre Speed model i tävlingsform. Två år senare fick Continental T 420 hästar och kunde toppa 170 mph.

Behovet av att ersätta fyradörrrsmodellen av Mulsanne blev allt mer akut och i slutet av 1990-talet stod man inför en utmaning: Skulle man ha råd att satsa på en helt ny förbättrad personbil? Det förutsatte att man hade en ny bra motor att ge den nya modellen. Den gamla V8:an kunde man inte fortsätta med, tyckte man. Man hade inte råd att göra en ny heller, så det enda möjliga var att använda en från en utomstående tillverkare. Det mest rimliga alternativet ansågs då vara BMW:s motorer för 7-serien, en 5.4 liters V12 för en ny Rolls-Royce Silver Seraph och en 4.4 liters 32-ventilers V8 för nya Bentley Arnage. Den senare skulle turbomatas. Det var ett märkligt sammanträffande att den här åttacylindriga BMW-motorn för Bentley var på 4.398 cc, alltså exakt samma kubikantal som den fyrcylindriga 4 1/2-litern 70 år tidigare!

Bentley Arnage fick en återhållsamt snygg design som skilde sig markant från de kantiga utgående modellerna. Den nya moderna BMW V8:an gav 350 hästar efter det att Cosworth hade trimmat in den för sportig körning.

Det var vid den här tiden som pressen började spekulera i vad som kunde vara på gång inom företaget. Man hade hört att Vickers som ägde Rolls-Royce och Bentley Motors nu hade fått för sig att det var dags att sälja till vem som helst som kunde betala, alltså egentligen bara Mercedes-Benz, Volkswagen, Toyota och möjligen ytterligare någon enstaka branschkollega. På vägen föll Mercedes-Benz snart bort och Toyota likaså, så när vi kom fram till mars 1998 så var det egentligen bara Volkswagen och BMW som återstod som tänkbara uppköparkandidater. Sedan började det trassla till sig och utgången av allt detta blev att Volkswagen köpte Bentley-tillverkningen och Bentley-namnet med tillhörande fabrik i Crewe medan BMW egentligen inte köpte mycket mer än emblemen för Rolls-Royce för en billig peng. Senare skulle det visa sig att Rolls-Royce-identiteten tillhörde Vickers och inte ingick i köpet till förtret för Volkswagen medan BMW fick rätten att använda Rolls-Royce-namnet. Det var bara det att BMW blev tvungna att bygga en ny egen fabrik i England för att kunna tillverka Rolls-Royce-bilar men det hade uppenbarligen BMW förstått redan från början. Volkswagen blev å sin sida tvungna att investera stora belopp i den gamla Crewe-fabriken för att kunna fortsätta bygga Bentley-bilar där, så det blev en dyr affär för både VW och BMW. Tidpunkten för övertagandet var bestämd till den 1 januari 2003. Fram till dess ansvarade Volkswagen för både Rolls-Royce- och Bentley-tillverkningen.

Redan år 2000 började designern Dirk von Braeckel arbeta fram en annorlunda Bentley-modell. Den vägde 4 ton och var en gigantisk statslimousine enbart för den engelska drottningen. Bilen är avsedd att hålla i minst 25 år. Drottningen tog emot bilen 2002 och använder den regelbundet. Detta var ett stort symboliskt genombrott för Bentley, eftersom drottningen tidigare företrädesvis hade valt Rolls-Royce som transportmedel.

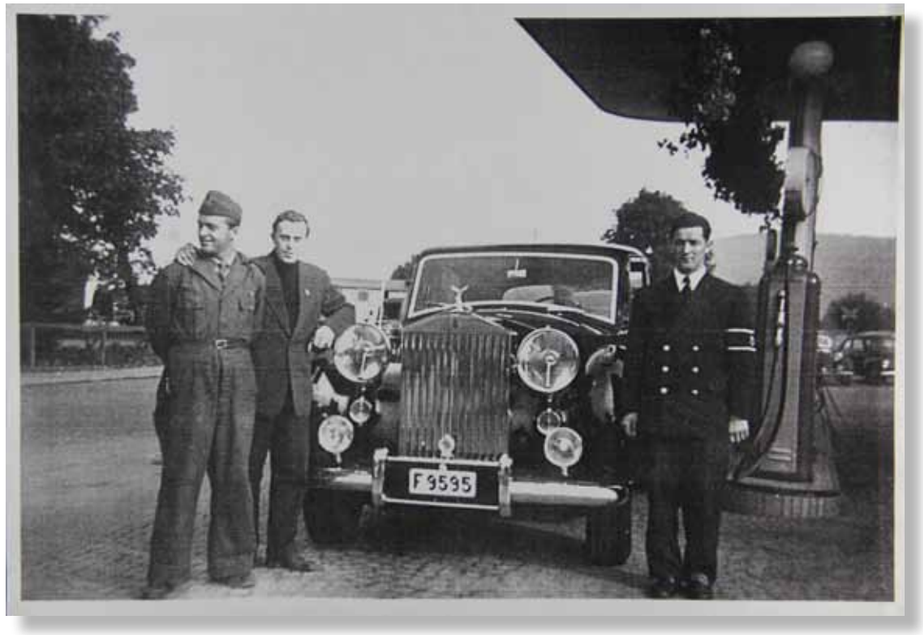
Ett annat projekt som pågick samtidigt var BY614, också känt som MSB (Mid Sized Bentley), lett av Volkswagen Group, en ny Bentley som skulle bygga på Volkswagen Phaetons bottenplatta och övrig teknik från samma märke, bland annat en 12-cylindrig motor på 6 liter med 552 hästar och fyrhjulsdrift. Stor vikt lades vid att det inte skulle synas att utgångsmaterialet var gemensamt med någon annan produkt inom VW-sortimentet. Arbetet leddes från Tyskland där grunden till de nya Bentley-bilarna skulle byggas i en fabrik i Mosel innan de skickades till Crewe för att färdigställas. Den nya coupen presenterades 2002 och skulle kosta £1.100.000. Samtidigt bestämde man att bolaget skulle återta sitt ursprungliga namn Bentley Motors Ltd. I princip hade man också byggt en helt ny fabrik i fabriken i Crewe, för den gamla hade genomgått enorma förändringar för att anpassas till modern industriproduktion. Så den som hade jobbat i den gamla skulle inte känna igen sig längre. Det nya Bentley Motors var ett modernt teknikföretag som stod berett att tillverka high tech-produkter i större mängd än tidigare. Till exempel hade den nya coupen 35 network ESU:s mot den gamla Arnagens sex och 75 microprocessorer mot den gamla bara en. Elektroniken hade tagit kommandot i de moderna bilarna men det traditionella kvalitetsarbetet med de fina inredningsdetaljerna och massor av trä och skinn hade inte försvunnit. När bilen presenterades på Parismässan den 26 september 2002 hade man valt ett namn som var historiskt förpliktigande: Bentley Continental GT, en bil med riktiga superbilsprestanda och har sålt otroligt bra under alla åren fram till idag, när den tredje generationens Continental GT just börjar dyka upp på vägarna.

Bentley Motors har också gått på W O Bentleys linje när det gäller tävlingsverksamheten. Specialkonstruerade racerbilar Bentley EXP Speed 8 har fått utmana på racerbanorna bland annat på Le Mans och 2003 vann Bentley nr 7 loppet.

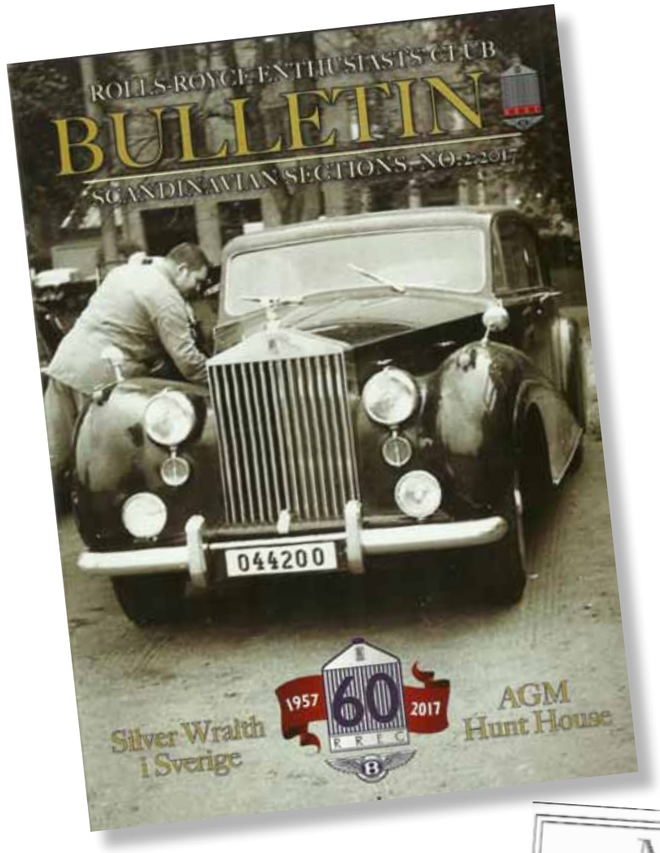
Sedan starten 2002 och fram till idag har det nya VW-ägda Bentley lanserat många fina nya modeller och försäljningsframgångarna har inte låtit vänta på sig. Nu står Bentley tryggt och risken för nedläggning som var så överhängande för 40 år sedan verkar inte hota längre. Bentley har nått upp till samma toppnivå, där filosofin att bygga bra bilar som ägarna kan använda dagligen och köra racertävlingar med på helgerna fortfarande gäller, precis som W O Bentleys 3-litre-bilar för 100 år sedan men nu med moderna tiders superlyxbilar som ligger i framkant och utvecklas hel tiden. Vem kunde tro 1931, när W O Bentley snöpligt tvingades lämna sitt livsverk efter bara tio verksamma år, att Bentley Motors skulle fira sitt 100-årsjubileum 2019?

RÄTTELSE

JanSegerfeldt



Minnesgoda läsare av RREC Skandinaviska Bulletinen drar sig säkert till minnes att nr 2 2017 innehöll en kavalkad över alla exemplar av modellen Rolls-Royce Silver Wraith som såldes i Sverige, in alles åtta stycken, och var och en fick en helsida i tidningen. Nu har det i efterhand visat sig att uppgifterna i artikeln på sidan 12, där John Hjelme-Lundbergs bil med chassinummer LBLW99 presenteras, inte blev helt korrekta. Artikelförfattaren spekulerade i att bilen nog inte var en högbyggd limousine med Park Wards design nummer 551, som det stod att den skulle vara enligt fabrikens listor, utan tog i stället för givet att det måste ha varit en saloon och då med snarlikt utseende som design nummer 144. En omständighet som gjorde att ett sådant resonemang kunde framstå som rimligt och försvarligt var att ett foto hade kommit fram av en Silver Wraith med Park Ward saloonkarosseri taget i Göteborg av en bil med reg nr O44200, som råkade passa in väldigt bra. Men redaktörens antagande höll inte! Genom Peter Haventons senaste trevliga bok ”Bilar - packat med nostalgi” (rekommenderas för övrigt som hjulklapp till alla bilintresserade, utgiven på Semic förlag, kostar bara en hundralapp på bokus.com eller adlibris.com!) avslöjas misstaget. Hjelme-Lundbergs bil var faktiskt just den stora limousinen på den långa hjulbasen som var gjord för att köras av anställd chaufför enligt Park Wards design no 551. Med denna bil åkte han ibland på långturer till kontinenten. En bild som förekommer i Peter Haventons bok visar bilen på väg till färjeläget i Helsingborg på 1950-talet. Den här stora bilen kom så småningom att utvandra till USA, där den alltjämt tjänar sitt levebröd som bröllopsbil, märkligt nog bärande sitt gamla svenska reg nr F9595 intakt!
Redaktionen beklagar det gjorda misstaget i tidigare Bulletinen.

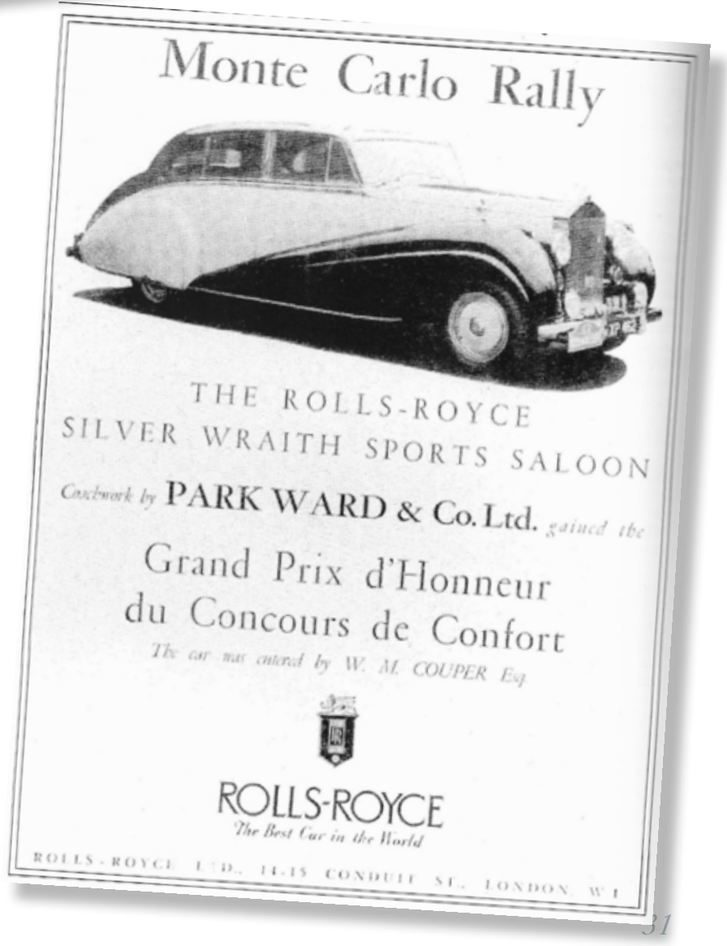


Redaktören har nu genomfört ytterligare forskning om den bil som gavs plats på omslaget till Bulletinen nr 2 2017 med reg nr O44200 och detta har lett till nya intressanta rön. Bilen, som alltså är en Rolls-Royce Silver Wraith av 1950 års modell med saloonkarosseri av Park Ward med design nr 144, importerades till Sverige som begagnad den 29 april 1963. Den har chassinummer WGC56. Länsstyrelsen i Göteborg noterade Vasa Biluthyrning på Teatergatan 22-24 i Göteborg som ägare till bilen den 19 juni 1963. Uthyrningsföretaget behöll bilen till den 11 mars 1965, när den överfördes till reg nr F56460.

Detta verkar överensstämma med vad RREC-medlemmen Leif Petzäll i Borås har berättat, nämligen att hans far köpte in bilen från Mascot Motors i England i april 1963 och att han sålde den vidare till Elon Warnlöf på Vasa biluthyrning i maj 1963.

En uppgift som däremot verkar tveksam är att bilen enligt transportstyrelsen ställdes på första gången 1996-05-15. Det borde väl rätteligen ha varit 1963-04-29 hos länsstyrelsen i Älvsborgs län. Bilen finns kvar i landet och ägs idag av Ceramatic Instrument AB i Hovås, nu med reg nr AHX989. Det verkar som bilen var enfärgat mörkgrön i Sverige.

WGC56 har en mycket spännande förhistoria. Det visar sig att den registrerades i England i januari 1950 med reg nr KXP462 för Mrs E Millard-Barnes. Hon upplät bilen till deltagande i Monte Carlo-rallyt 1950 genom att låta rallyföraren Mike Couper köra den. (Hur kan man komma på en sådan befängd idé, undrar er redaktör/bilhistoriker.) Bilen var elegant tvåfärgad på den tiden med ljusa partier på sidorna, bakskärmarna och motorhuven. Efter rallyts slut erhöll WGC56 utmärkelsen Prix d´Honneur du Concours de Comfort, trots att Mike Couper hade råkat krocka med en lastbil på en isgata tidigare under rallyt, så att vänsterflygeln blev allvarlig skadad och krävde en hel natts övertidsarbete på verkstaden. På uppställningen efter målgång doldes den tillfälligt reparerade framskärmen effektivt från journalisterna genom att Mike Couper ställde sig framför och skymde den så att skadorna inte syntes! Efter omfattande ombyggnad hos Park Ward i England blev bilen återställd med helt nygjord framskärm, hjulupphängning mm varefter drottning Elisabeths make Duke of Edinburgh tryggt kunde köras i denna bil till Brooklands BRDC-träffen, medan den skadade framskärmen behölls och visades upp hos Park Ward i London försedd med en skylt: Denna skärm byggdes upp under sexton timmar av en enda man. Det är inte säkert att de som åkte i hyrbilen i Göteborg drygt tio år senare visste något om bilens tidigare spännande liv. Kanske inte den nuvarande ägaren vet det heller?


Monte Carlo Rally

THE ROLLS-ROYCE
SILVER WRAITH SPORTS SALOON

Coachwork by PARK WARD & Co. Ltd. gained the

Grand Prix d'Honneur
du Concours de Confort

The car was entered by W. M. COUPER Esq

ROLLS-ROYCE
The Best Car in the World

ROLLS-ROYCE LTD., 14-15 CONDUIT ST., LONDON, W.1

Tekniskt Seminarium

Rodhins Classic Car AB i Trollhättan

10-11ov 2018

Christina Thörnquist Bolg

Vi samlas på förmiddagen lördagen den 10 nov utanför Rodhins Classic Car och Anders själv är lite sen och anländer i för oss fullständigt okänd bil. Anders hälsar oss, ca 30 deltagare, hjärtligt välkomna.
Han berättade lite om sig själv och hur han drabbades av ”Rolls-sjukan” och den verksamhet som företaget bedriver idag. Vi fick en gedigen pärm till livs som omfattade efterkrigstidens bilar från 1946-1966 samt ett flertal specialbilar för kungahus och andra celebriteter.

Vi hade även tillfälle att titta lite närmare på några bilar och de tekniska läsningar som Rolls Royce och Bentley har haft genom åren samt alla servicepunkter som är aktuella vid olika service samt en del punkter som man bör hålla ögonen på.

Andreas Lund berättar om V8-motorns konstruktion, går igenom tändsystem, förgasare m.m. även den sexcylindriga motorn behandlar vi så även automatlåda, transmission och bromsar.
Dagen avrundas med en 3-rätters middag på Alberts Hotell vilket inte gör någon besviken, först lite

mingel i baren, senare middag i goda vänners lag.
Vårt seminarium fortsätter på söndagen där vi går igenom Phantom-modellerna och en massa annat och Bentleys samtida modeller.

Lars Amarald berättade om sin verksamhet, kör ca 300 bröllopspar om året.
Han har även byggt om en Silver Cloud till limousin på det rätta sättet, understryker han och visar bilder på bilen under uppbyggnad och färdigt resultat som imponerade på oss alla. Han kompletterade också men en del kunskap om V8-motorn och chassit m.m.
Kent Bolg håller ett litet föredrag om hur man bäst rengör och bevarar lacken på sin bil och vilken utrustning man kan behöva och vad man inte ska använda.
En originalbil med original lackering, om inte perfekt, så har den betydligt större värde än en likadan omlackerad därför bör vi använda all kunskap vi har för att föra våra ögonstenar vidare till nästa generation.
Lite om ytbehandling och vax behandlades också men anledning av den uppsjö av produkter som finns på marknaden idag vilket resulterade i att det gamla hårdvaxet fortfarande är det bästa för lacken.

RREC VÄST:S UTFLYKT TILL THORSKOGS SLOTT

9 MAJ 2018

Anders Rohdin

Redan den 9 maj gjorde RREC Väst sin första utflykt för året. Man samlades i Göteborg och körde på fina små vägar norrut till Thorskogs Slott som ligger vackert beläget utefter Göta älv mellan Kungälv och Trollhättan på den västra sidan som en gång tillhörde Norge. Ja, här finns mycket historia, något som delägaren och VD:n för slottet, Lasse Nilsson, med stor passion berättade för oss när vi väl anlänt. I sitt anförande fick vi höra om allt spännande som hänt här. Slottet byggdes av "varvspatronen" Peter Larsson 1892 efter det att han blivit riktigt rik på sitt båtvarv som låg alldeles nedanför slottet. 1986 blev slottet ett fint hotell och det har bott många celebra gäster här sedan dess, eller vad sägas om George (den äldre) Bush med fru Barbara och Michail Gorbatjov? Även tv-programmet "Stjärnorna på Slottet" spelades in här åren 2009 och 2010. Men nu var det vår tur att få en trevlig rundvandring guidade av Lasse och därefter en utsökt trerätters middag. Stället kan verkligen rekommenderas. Efter mycket bilsnack och den goda maten med dryck var det många av oss som förnuftigt nog hade bokat in ett rum över natten. Måste säga att slottet såg ännu vackrare ut när alla våra fina bilar stod snyggt parkerade utanför.
En dag/natt att minnas.

JULEBORD I NORSKA SEKTIONEN

Anne og Jens Rønneberg har i mange år åpnet sin penthouse leilighet i Oslo for at vi i den Norske seksjonen av RREC kan gjennomføre vårt tradisjonsrike julebord.
I år som i tidligere år, en svært vellykket og hyggelig kveld. Gjestene fikk også se presentasjonen av neste års Norske Rally som foregår i sommerbyen Stavern i Vestfold.
(Tekst og foto Åge Antonsen)

Teknisk seminar hos auto Askim

Lørdag 27. April 2019 klokken 10:00–16:00

Den norske seksjonen inviterer til seminar for eiere av Rolls-Royce og Bentley biler hos auto Askim i Sagveien 9 i Askim. Vi får besøk av William Pullar fra England som er ekspert på våre biler. Han vill sammen med auto Askim sine mekanikere stå til rådighet for å gi oss gode råd om service og vedlikehold av våre høyt elskede klenodier.
Auto Askim har 8 løftebukker som kan benyttes denne dagen, slik at alle deltagere kan få sin bil løftet opp og få en runde under sin bil sammen med William som gir gode råd om ting som eieren bør passe på og ting som eieren eventuelt bør få utbedret.
Det blir servert en god lunsj i løpet av dagen som er inkludert i deltageravgiften som også i år er satt til kr. 1000,- Denne har stått uforandret i mange år og har gitt mange tidligere deltagere en god investering i sin bil. Deltageravgiften blir forhånds fakturert.
Vi trenger ett minimum på 8-9 deltagere for å kunne gjennomføre seminaret og vi har satt ett tak på 15 deltagere, dette for at alle skal få en gjennomgang av sin bil i løpet av den tiden vi har til disposisjon.
Påmelding skjer til Tore Mikkelsen på e-post til tore_mikk@hotmail.com eller til mob.tlf. 975 29745 (etter kl.18 på hverdager + helgedager) så raskt som mulig og helst innen 5. April.
Følg med for oppdateringer på klubbens hjemmeside og på FB.

QUIZ

Quizen i förra numret var tydligen inte så lätt som man kunde tro, för det var bara en duktig person som klarade alla rätta svaren: Andreas Öhlén. GRATTIS!
De fyra hjulen som efterfrågades tillhörde Bentley Arnage Red Label ca 2007, Rolls-Royce Corniche ca 1982, Bentley Mark VI ca 1947 och Rolls-Royce Silver Seraph ca 1998.
Quizen den här gången ska inte vara lika svår. Frågan är helt enkelt så här: Den här teckningen visar en studie för en kommande Rolls-Royce. Teckningen är från slutet av 1970-talet och visar cabriolet-varianten byggd på den då kommande nya Rolls-Royce Silver Spirit. Men vad tror ni att cabrioletversionen skulle kallas om den hade blivit verklighet. Under projektets gång gick den under ett modellnamn. Det var kanske inte så fantasifullt. Därför borde det vara fritt fram att komma med en gissning. Vågar ni? Mejla ert svar som vanligt till jan.segerfeldt@gmail.com.

Rally Västmanland den 4 - 5 maj 2019.

Välkomna till en helg fylld med upplevelser.

Vi samlas kl. 10 i Kungsör, Kungsgatan 35, för att besöka Miniature Kingdom.

Ett Skandinavien i miniatyr med stor modelljärnvägsanläggning.

https://miniaturekingdom.se.

Vi inleder besöket ca 10.30 med fika och information. Beräknad tid ca 2 timmar.

Vid 13-tiden åker vi mot Färna Herrgård via Köping.

Färna Herrgård som grundades 1796, där har bedrivits både järn och skogsbruk.

I dag en mycket trevlig Hotell och restauranganläggning med fina salonger och trevlig miljö. www.farnaherrgard.se

Vi kommer att parkera bilarna framför herrgården.

Färnas berömda " Afternoon Tea" serveras från kl. 12.30 till 16.00. Vi avnjuter allt som serveras och kopplar av i den trevliga miljön.

Du kan besöka Herrgårdsboden, som har ett blandat utbud, ta en promenad i parken eller mot betalning koppla av i Spa-anläggningen.

Samling kl. 18.30 för en välkomstdrink.

Kl. 19.00 serveras en tre-rätters middag, vin, ölpaket eller annan dryck finns att köpa till. Efter middagen tar vi trapporna upp till Järnbaren och umgås, dricker kaffe och naturligtvis kan man köpa till önskad dryck från baren.

Frukost serveras från 7.00.

Avfärden från Färna till Köping kl. 11.00 för besök på Bil och Teknikhistoriska samlingar. www.bilotekník.se.

Där finns en samling av bilar, båtar, motorcyklar mm. allt i en fin miljö.

Vi avslutar besöket och rallyt med en fika.

INBJUDAN TILL ÅRSMÖTESRALLY 6-9 JUNI PÅ ÖRENÄS SLOTT

och kallelse till Årsmöte i RREC Svenska sektion 9 juni 2019

Programmet i korthet

Vi bor på vackra Örenäs Slott i Skåne (nära Landskrona). Bilparkering i sluttningen mot Öresund. Utsikt över Ven och Danmark. Moderna rum, uppvärmd simbassäng, varma badtunnor och bastu. Tag med badkläder! Vackra promenadvägar. Särskild inbjudan går ut till våra systerklubbar i Danmark och Norge.

Torsdag 6/6 (för dem som bor tre nätter)
På vägen till Örenäs Slott - besök ett Motorhistoriskt event, vi återkommer med förslag.
Incheckning från kl 15
2-rätters middag inkluderat

Fredag 7/6
Avfärd till Båstad/Norrvikens Trädgårdar. Cirka 70 km.
Vi arrangerar en egen högklassig Rolls-Royce/Bentley utställning i Sveriges vackraste park.
Särskild avdelning för ”Bilar med historia”. Vi firar även Bentleys 100-årsjubileum!
Uppställning av alla bilar på bästa plats framför Villa Abelin, senast kl 10:30 skall alla vara parkerade på plats.

Två grupper (som växlar):
1. Besök Birgit Nilsson-muséet. Muséet är mycket välordnat och sevärt, café finns för kaffesugna.
Transport med röd engelsk dubbeldäckare ToR.

2. Guidning och Lunch i Norrvikens Trädgårdar.
År 2013 tillträdde nya ägare med Båstad-sonen och entreprenören Erik Paulsson (numera Rolls-Royce Silver Ghost-ägare) i spetsen. De har genomfört en enastående upprustning av hela parken och Villa Abelin.

Ca kl 15:30 Avfärd mot Örenäs Slott. Eventuellt ett stopp på hemvägen om vi hinner.
Ca kl 20:00 ”Festmiddag” i Örenäs Slotts festvåning, med underhållning. Klädsel: Kavaj

Lördag 8/6
Vi kör 50 kilometer och besöker Krapperups Slott med anor från 1300-talet. Guidad visning, vacker park för promenader. Vi fortsätter mot Kullahalvöns spets och Sveriges högst belägna fyr. Enastående utsikt över Kattegatt, Öresund och Danmark. Lunch på närbelägna Kullagårdens Wärdshus.

Åter till Örenäs Slott i god tid. Vi skall besöka ön Ven (rustik klädsel, vi åker båt):
kl 16:00 Första gruppen, avfärd från Ålabodarnas hamn (gångavstånd från slottet) till Bäckvikens Hamn.
Båten tar max 60 pax, enda båten som går in i hamnen. Därför två turer. Överfart tar 20 minuter.
kl 16:45 Avfärd andra gruppen
Buss hämtar i hamnen.
Guidning på Tycho Brahe muséet för resp grupp. Historiskt mycket intressant, även för våra danska gäster!

Wikipedia: https://sv.wikipedia.org/wiki/Tycho_Brahe
Tycho Ottesen Brahe, född 14 december 1546 på Knutstorps borg i Skåne, då en del av Danmark, död 24 oktober 1601 i Prag. Han var en dansk astronom, astrolog och alkemist. Brahe har ett eftermäle som skicklig instrumentbyggare, noggrann, systematisk observatör och en av ytterst få som upptäckt en supernova i Vintergatan.
För att behålla Tycho Brahe i Danmark förlänade kung Frederik II honom ön Ven och gav honom medel att bygga ett observatorium. Brahe lät där bygga Uraniborg och närbelägna Stjerneborg, vilka blev ett astronomiskt forskningscentrum i sin tid. Brahe revolutionerade den astronomiska vetenskapen genom att införa noggranna mätningar av stjärnors, planeters och kometers banor

Kl 19:00 3-rättersmiddag i Backafallsbyn, som ägs av Spirit of Hven
Information om whiskydestilleriet. Möjlighet provsmaka destilleriets produkter (på egen bekostnad)
Kl 21:30 resp. kl 22:20. Återfärd i två grupper.

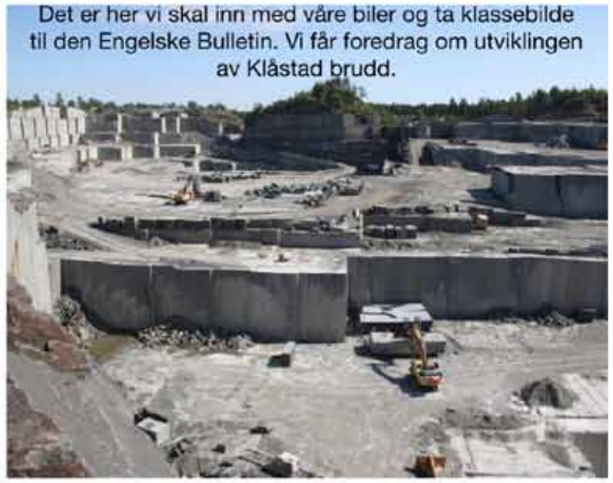
Söndag 9/6
Kl 09:00 Årsmöte RREC Swedish Section. Gäller även medlemmar som ej deltager i rallyt.
Motioner till årsmötet skall anmälas till Styrelsen senast 9 april 2019 enligt stadgarna.
Efter utcheckning: Intressant besök med lunch för dem som hinner före hemresan
(ej inkluderat, mer info senare)

Deltagaravgifter:
3 nätter, ankomst torsdag 6/6: 4.500 kr/person i dubbelrum.
2 nätter, ankomst fredag 7/6: 3.700 kr/person i dubbelrum (ansluter direkt till Båstad/Norrvikens Trädgårdar senast kl 10:00)
Enkelrumstillägg: 3 nätter 1.090 kr; 2 nätter 795 kr
Barn är särskilt välkomna, de som är 0-14 år har extra förmånligt pris, uppgift lämnas på begäran.

Anmäla Dig snarast, först till kvarn gäller. Anmälningsformulär på hemsidan: www.rrec.se
eller per e-mail till goranaberg@rrec.se, tel. 0708 108118.
Anmälan räknas per betalningsdatum, senast 1 april.

RREC´s BankGiro 5965-7258

Payment from abroad: **RREC Swedish section:**
Nordea bank BIC (SWIFT-adress) NDEASESS IBAN SE79 9500 0099 6034 4952 9274



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

ALD519714 Thord Aldrin, Finspång
HAG519715 Göran Hägglund, Indal
JOH519842 Lars Johansson, Karlskoga
MEL519763 Perolof Melin, Kungälv
SUN519843 Anders Sundin, Västra Karup
BER519886 Camilla Berthilsson, Norrviken Utveckling AB, Båstad
ASL519844 Torsten Åslund, Njurunda
FLI519882 Claes Flink, Göteborg

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

Dennis Eklund Harding, Frederiksberg
Steen Hansen, Roskilde
Jan Utzon, Hellebæk
Klaus Krøner, Juelsminde
Henrik Friborg Jacobsen, Charlottenlund
Lars Henrik Møller Schandorff, Holbæk

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

Peter Linvall, Karrestadveien 31,
1782 Halden, Norge
Bernt Bahr, Papperveien 240,
1684 Vesteroy. Norge
Arild Overa, Bautevegen 104,
6063 Hjorungavag, Norge

MEDARBETARE SÖKES

Roberth Nironen har dragit ett tungt lass i klubben i många år med att vara ansvarig för medlemsregistreringen och för hemsidan och gjort ett fantastiskt arbete. Nu väljer han att trappa ner. Vi erbjuder därför åt någon av våra medlemmar ta över ansvaret för dessa viktiga funktioner i klubben:

Ansvara för medlems- och fordonsregistret
Sköta administrationen kring nya medlemmar
Sköta hemsidan
Sköta klubbens Facebook-sida
Utföra rullande avisering av medlemsavgifter
Lämna underlag för utskick av Bulletinen och administration av överupplaga av tidningarna

Det kan gärna vara flera personer som delar ansvaret. Vi har redan en person som har lovat ta över hemsidan, vilket betyder att ansvaret för de återstående områdena inte bör bli alltför betungande. Finns någon frivillig som kan tänka sig att komma med i det roliga klubbarbetet? Intresserade hör av er till någon i styrelsen!

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 Mån. Tors. 7.30 -17.00 Fred 7.30 -15.00
Ranhammarsvägen 5, 16967 Bromma
Tel. 08-34 75 98, Fax. 08-32 55 46

Flying Spares
Rolls-Royce & Bentley Parts

Tel: +44 (0) 1455 292949
Email: sales@flyingspares.co.uk
www.flyingspares.com
Rolls-Royce Bentley SPECIALISTS ASSOCIATION

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 53 Löddeköpinge
Tel +46 (0)-46 71 23 23
Fax +46 (0)-46 71 28 28
www.englishcarcare.com
E-mail: englishcarcare@telia.com