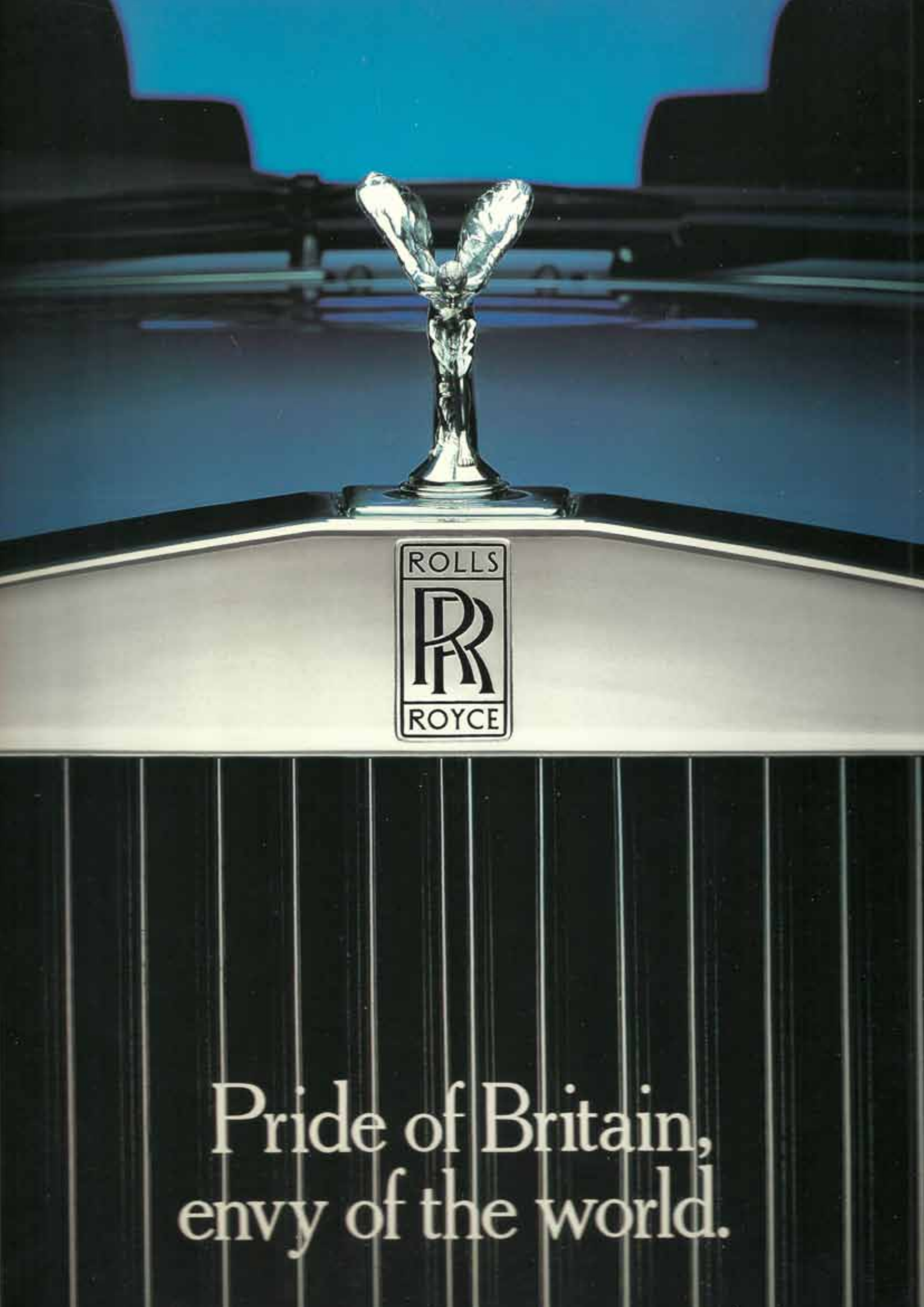

ROLLS
ROYCE
Pride of Britain,
envy of the world.

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

ROHDINS
Classic Car

*"Hjärtligt välkomna!
Carina & Anders Rohdin"*

BENTLEY S 1957 CHASSINR: B 340 DB.
Bilen importerades till Sverige 1988 av nuvarande ägarfamilj.
Den besiktigades 27 Augusti 2020. Bilen är ett lämplig att ha som "Ett rullande objekt" då den behöver karosserireparationer, men fungerar bra i övrigt. PRIS 179.000:-

VOLVO 1800 S 1964. Totalrenoveras från skrot till "nyskick".
Här ser vi omförkromade detaljer.

Förkrigs verktyg

VW TYP 1 1200 CABRIOLET 1954. Totalrenoveras från ett mycket dåligt skick till "nyskick".

Verktyg 1946-1966

ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW 2 DOOR FIX HEAD COUPÉ
by H J Mulliner Park Ward 1967. Genomgår en total karosserirenovering.

Verktyg Bentley 2003-2016

Vi har under ett antal år letat efter och investerat stort i original Rolls-Royce & Bentley verktygsutrustning och har nu en tämligen komplett samling, från förkrigsmodeller till 2002 när det gäller Rolls-Royce samt fram till 2016 för Bentley bilarna.

Industrigatan 4, 46137 Trollhättan, Tel. 0520-18800, anders@rohdinsclassiccar.se, www.rohdinsclassiccar.se

Följ oss på Facebook!

INNEHÅLL

Scandinavian sections No.3.2020

2 Meddelanden från sektionerna
5 News
6 Oles rapport
7 RREC-träff på Salnecke Slott
8 Inte årsrallyt 2020
12 Trodsicorona: Tur till dyrehaven
13 Lunch igen i Göteborg
14 Mer om Corinthian
16 Kungens privata bilar
20 Decauville blev Royce
24 Tema jubilarer: Silver Spirit 40 år
30 Bentleys sista Mulsanne
32 Spök-partaj
34 Bentley coachbuilt Bacalar
37 Karl-Georg Wessman
38 Broschyren
40 Claes Wretfors

Ansvarig Utgivare: Per Östlund Redaktör: Jan Segerfeldt Layout: Christer Byhr Tryckeri: Ale Tryckteam AB
Bulletinen är en gemensam medlemstidning för de Svenska, Danska och Norska klubbsektionerna i Rolls-Royce Enthusiasts' Club
tidningen utkommer 4 ggr per år. Upplaga ca.700 ex.

Nr 4 2020 har presstopp den 1 november och kommer ut vecka 50. Omslagsbilden: Ett mystiskt spökande ljussken (Korona-effekten) från en Silver Spirit

SEKTIONERNA

Ordföranden har ordet

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

Kära medlemmar

Om någon för ett år sedan skulle ha förutspått att det vi nu råkat ut för i Coronans spår hade vi säkert avfärdat detta som ren science fiction. Nu har vi viruset här och det verkar vara långt kvar innan vi kan blåsa faran över.
Våra bilar är dock (oftast) friska och mår bra av att användas. De flesta sammankomster och rallyn är givetvis inställda/framflyttade men initiativrika medlemmar har ändå ordnat en del mindre rallyn med en säker inramning. Även luncherna i Stockholm och Göteborg börjar komma igång igen. Samarbetet med AHK är fortsatt mycket gott.
Läget i vår moderklubb fortsätter dock att utvecklas åt fel håll, katastrofal utveckling åt väldigt fel håll. En bristande ledning som är ovillig att ge ifrån sig ”makten”. Det är så långt gånget att förtroendekapitalet måste anses förbrukat. En majoritet av de brittiska sektionerna anser detta liksom de allra flesta kontinentala sektionerna.
Vad händer nu?
Ted Meachem (ordförande i Central Southern, UK samt mångårig ordförande vid våra AGM) kallar till ett extra årsmöte där förslaget är att avsätta hela nuvarande styrelsen. Detta är en nödvändighet för att få en nystart till stånd. Preliminärt datum för det extra årsmötet är den 24:e oktober. Dagen efter dvs 25:e oktober har vi vårt årsmöte i Linköping för att våra medlemmar ska få ”latest news”. Information om agenda och styrelsens förslag kommer några veckor innan vårt årsmöte. Min önskan är att en ny styrelse väljs för moderklubben med en demokratisk och modern attityd gentemot medlemmarna, såväl de brittiska som kontinentala, samt gentemot personalen på Hunt House. För att få denna förändring till stånd är det MYCKET viktigt och direkt avgörande att vi tillsammans röstar bort ”det gamla”. Hur själva röstningen går till återkommer vi till så fort vi vet alternativen.
Ett annat alternativ är att bryta sig ur RREC vilket amerikanerna gjorde redan 1953 men jag anser det bästa är att behålla nuvarande organisation men byta ut styrelsen. Argumenten för detta utvecklas av Ted M, se bifogad artikel avsedd för bulletinen ”Spirit and Speed” (se sid 5). Det är i sammanhanget också viktigt att informera om att de kontinentala sektionerna har ett samordningsmöte i Zürich 17 oktober dit Stefan Tanzborn och undertecknad åker.
Men som sagt, för att lyckas genomföra en nödvändig förändring i moderklubben är det avgörande att samla röster från medlemmarna såväl i Sverige, Norge, Danmark samt övriga kontinentala sektioner och givetvis i UK. Så nu anmodar vi alla medlemmar att rösta för medlemmars och klubbens bästa.
Kom ihåg att vår klubb skall värna om våra medlemmars intresse av att köra och ta hand om våra bilar, träffa trevliga människor, vårda ett kulturarv samt inte minst ATT HA KUL! Maktkampernas tid måste förflyttas till historieböckerna!
Med hopp om att vi med gemensamma krafter kan få den styrelse i moderklubben som vi förtjänar,
Kind Regards
ps
Om någon medlem har frågor runt RREC är ni välkomna att höra av er direkt till mig för undvikande av onödiga spekulationer. ds

Per Ö
ORDFÖRANDE RREC-SVENSKA SEKTIONEN

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

Kære Alle

Så er det tid endnu en gang at skrive om ” alle ” aktiviteterne i sommerens løb, som nu næsten er gået på held. Bil arrangementer har været meget begrænset på landsplan her i sommer og 2020 er nok et år vi hurtigt mulig skal glemme på mange områder. Alt imens vores moderklub har brugt tiden, ikke for medlemmerne, men nærmere om magtposition, prestige m.m. som stadig fortsætter i skrivende stund.
Selv har fruen og jeg været til et lille arrangement i sommerens løb, det var i Dyrehaven ved Eremitageslottet, hvor et par af klubbens medlemmerne havde opfordrede til at mødes med madkurv, det var fantastisk hyggeligt, at se en del af klubbens medlemmer i sommersol og flotte omgivelser. Hver onsdag fra kl. 16.00 til solnedgang åbnes porten til Dyrehaven, hvor alle bilmærker kan mødes.

Jeg har derfor ikke meget at skrive om, men modtog for nylig et citat, som gav stof til eftertanke i disse Corona tider
om århundredes problemer og vi eksisterer endnu!!!!!

Forestil dig, at:
Du er født i år 1904 (Henry Royce fremstiller sin første bil og Charles Rolls sælger den).
Du er 10 år, da første verdenskrig begynder og 14 år, når den ender. Resultat: 22 millioner døde. Kort tid efter vil en global pandemi, den spanske influenza, dukke op. 50 millioner mennesker dør. Heldigvis lever du stadig og er nu 16 år gammel.
Når du er 25 år gammel, overlever du den globale økonomiske krise, der startede med sammenbruddet af New Yorks børs. Dette førte til inflation, arbejdsløshed og hungersnød på verdensplan. I mellemtiden, da du er 29 år, kommer nazisterne komme til magten i Tyskland.
Da du er 35 år, invaderer Tyskland Polen, og begynder 2. verdenskrig. Du er endelig 41 år gammel, da 2. verdenskrig slutter. Resultat: 60 millioner døde. 6 millioner jøder dør i holocaust. Heldigvis er du stadig i live.....
Da du er 48 år gammel, begynder Koreakrigen.
Da du er 66 år gammel, startede amerikanerne krigen i Vietnam.
Du er 71 år, da krigen sluttede
Heldigvis lever du stadig.....
Nu.....
En dreng/pige født i 1980 mener, at hans bedsteforældre ikke har nogen idé om, hvor svært livet er.
Men de overlevede flere krige og katastrofer, for ikke at nævne restriktionerne under den første oliekrise
i begyndelsen af 1980 ’ erne.
I dag lever vi i en ny verden fuld af komfort, men desværre midt i en ny pandemi. Folk klager over, at de skal blive hjemme i ugevis. Mens de har strøm, mobiltelefoner, mad, varmt vand og et sikkert tag over hovedet. Virksomheder modtager hjælp fra staten. Intet af dette eksisterede i fortiden.
Men menneskeheden overlevede disse omstændigheder, og de mistede aldrig deres livsglæde.
I dag klager vi, fordi vi skal bære ansigtsmasker for at køre med taxa, tog eller anden transport.
En lille ændring i vores sind og mentalitet kan udvirke mirakler.
De vil takke dig og mig, som stadig er i live, hvis vi vil gøre alt, hvad der er nødvendigt for at vi kan beskytte og hjælpe hinanden.
Husk Mortens Aften på Risbyholm Gods, Clausen åbner igen portene d. 6. november kl. 18.00 Husk tilmelding til formanden.
Se annonce i bladet

Frans Goldbach
RREC Danske Sektion

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

Kjære medlemmer

Dette skrives når sommeren har gitt sitt beste og dagene blir kortere og kveldene mørkere. Jeg håper at dere har fått benyttet sommeren på en fin måte til tross for at Covid-19 har vært og fremdeles er rundt oss.
Vi i styret har besluttet at vi ikke setter i gang aktiviteter i klubbens regi denne høsten. Dette betyr også at vårt juleselskap hos Anne og Jens Rønneberg ikke blir arrangert i år. Trist, men vi vil ikke utfordre smitte regler og håper nå at en vaksine snart kan gjøre vår tilværelse mer normal.
Mer normal hadde det også vært ønskelig at situasjonen var i moderklubben’s styre og vi leser i årsmeldingen derfra at de økonomiske problemene kanskje ikke er over som vi håpet.
Ekstraordinært årsmøte i moderklubben er berammet og vi vet ikke hva som kan komme ut av dette møtet.
Normal er heller ikke forholdet mellom de Europeiske seksjoner og moderklubben for tiden. Faktisk så kjennes det ut for meg at forholdet nå er mindre bra enn det jeg har opplevd på de nesten 21 år jeg har vært medlem.
Det er berammet et møte med de Europeiske seksjonene i oktober som jeg tror kan komme i stand om det blir et elektronisk møte. Her er agenda klar på at vi ikke ønsker å fortsette i samme sporet med moderklubben i fremtiden og at endringer nå må innrømmes i moderklubben.
Styret i vår seksjon har hatt dagens situasjon oppe til diskusjon og vurdert hva vi får tilbake til vår seksjon og til våre medlemmer når vi sender 1.000,- kroner pr. medlem til moderklubben årlig.
Det er en klar oppfattelse i styret at våre overføringer ikke gjenspeiles i det vi mottar fra moderklubben. Og når det er slik så må styret ta stilling til om det er riktig å anbefale våre medlemmer å fortsette på denne linjen.
En liknende oppfattelse er registrert gjeldene i flere av de Europeiske seksjonene og derfor bør alternativer til dagens situasjon diskuteres og vurderes i de Skandinaviske og Europeiske seksjonene i fellesskap.
Vi i Norge vil innkalle til årsmøte i november og det vil bli fremmet forslag til vedtektsendringer og forslag til endringer i vår seksjon som vil medføre valgfrihet for det enkelte medlem til å velge tilslutnings form.
Styret vil sende ut forslagene i god tid før årsmøte og det er årsmøtet’s beslutninger som skal bestemme styret’s videre arbeid med dette.
Det er med beklagelse å registrere at vi ikke har lykkes med å få gehør for endringer i moderklubben, og at det derfor nå oppstår denne situasjonen.
Mye hyggeligere er det å melde at vårt mangeårige medlem John Ausland, har neste års rally satt ned på papiret og at vi i fellesskap skal «prøvekjøre» dette i disse dager. Her blir det muligheter for å bli med en hel uke eller å delta fra fredag til søndag. Jeg gleder meg til denne « prøvekjøringen» sammen med John.
Stell godt med bilen/bilene denne høsten slik at de er klare for å ta igjen for det vi ikke fikk til i år.
Pass også på dere selv i denne uvanlige tiden vi nå opplever.
Tusen takk til dere som publiserer på vår Facebook side slik at vi kan følge litt med i det som skjer.

De beste hilsener

Åge Antonsen
Formann
RREC Norske seksjonen.

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

Många arrangemang för 2020 är tyvärr inställda eller flyttade på grund av Corona-pandemin. Enstaka träffar kan möjligen bli av eller ställas in med mycket kort varsel. Läs därför alltid på hemsidan rrec.se för att ta del av aktuell information som berör vår klubbverksamhet.

- Deltagande i eventuella RREC -arrangemang sker på egen risk.
- Håll alltid avstånd.
- Följ alltid de råd som har meddelats av Folkhälsomyndigheten.
- Var ansvarstagande.
- Skydda våra äldre (70+).

DANSKA SEKTIONEN

Se alltid senaste info på hemsidan www.rrec.dk

Følg med på hjemmesiden RREC.DK hvor der ofte er nye og spændende tiltag – både på kalenderen og nyhedssiden.

NORSKA SEKTIONEN

Se alltid senaste info på hemsidan www.rrec.no

MORTENS AFTEN

Igen i år har Beate og Claus Clausen tilbudt at lægge lokale til vores årlige tradition med fejring af Mortens Aften.
Vi mødes hos Beate og Claus på Risbyholm Gods Fredag d.6.november kl. 18:00.
Tilmelding til Formanden på mail: formand@rrec.dk eller på telefon til Frans: 4029 7116
Betalingen foregår på stedet til Frans efter reelle omkostninger.

NEWS

Call for a General Meeting to consider the appointment of a new RREC Board of Directors

Notice to require the Directors to call a General Meeting on or before 24 October 2020

In accordance with Section 303 of the Companies Act 2006 the members, previously notified to the Head office of the company, require the Directors to call a General Meeting of R.R.E.C. LIMITED. This is to be held not later than 11am on Saturday 24th October 2020 at The Hunt House, 70 High Street, Paulerspury, TOWCESTER, NN12 7NA

The general nature of the business will be:

a. To remove Gerard Le Clerc, Duncan Feetham, Allan Fogg, Ole Hviid-Nielsen, Roderick Macleod and Lindsay Robotham as Directors of the company.
b. To receive the numbers of postal votes previously cast for candidates to fill the vacancies on the Board of Directors.

In accordance with Section 314 of the Companies Act 2006 the members require the company to circulate, to those members of the company entitled to receive notice of a general meeting, a statement on the matters referred to in the proposed resolutions to be dealt with at that meeting.

Currently the Board of Directors of R.R.E.C. LIMITED must have five members to be quorate and may have up to nine members.

Candidates have come forward to fill any vacant positions on the Board of Directors and members are invited to vote for the candidates of their choice on the enclosed voting form. It is suggested that the remaining Directors co-opt onto the Board those candidates with the highest number of votes, to fill the vacancies.

Statement setting out the reasons behind the call for a General Meeting

Ordinary members have been questioning recent management decisions and actions taken by the Board.

The Directors named above have either promoted these decisions or have held collective responsibility during the period covered by members concerns.

Through poor leadership and a failure to exercise independent judgement, these Directors have failed in their statutory obligation to act in the way that would be most likely to promote the success of the company for the benefit of its members as a whole.

The concerns that have been raised call into question the skill, care and diligence exercised by these Directors and their ability to avoid conflicts of interest, all statutory duties of a Director. These include:

- At least 13 resignations/appointments filed at Companies House since December 2019 – 14 if the resignation of Ole Hviid-Nielsen (subsequently reversed) is included and which is currently under scrutiny, being at odds with board minutes and his statement at the AGM.
- Precipitous, ill-judged appointments to the board, one being that of Mark Hardy, which has resulted in unnecessary and ongoing legal costs being incurred.
- Failure to accurately minute such board decisions, e.g. the appointment of Mark Hardy as Finance Director in January 2020.
- A 487-page transcript of an open board meeting held on 2nd March 2020 and published on the Club website (Members > Useful information > Board Minutes) demonstrates a woeful lack of leadership.
- Poor communication with key volunteers, leading to resignations, e.g. Event Organiser(s).
- Poor communication with the editor of Spirit & Speed, thus putting in jeopardy the future of our award-winning magazine; for many the only benefit of Club membership during the Covid-19 crisis.
- Statements made by Directors in eBulletins, or during the 2020 AGM, regarding the tender process for publications and the appointment of Mark Hardy, which are now being contested publicly.
- Expulsion of one of their fellow board members, Richard Fenner, from the Club with no explanation other than he did not agree with his fellow Directors on a key issue.
- Failure to provide members with a more detailed breakdown of the financial accounts for the year ending 31.10.2019, or a budget for 2020; both promised by the Finance Director at the 2019 AGM.
- Failure to foresee and avoid conflicts of interest arising from common directorships of RREC and SHRMF.
- Decisions made by the named directors have resulted in a very stressful working environment for our excellent and loyal staff, potentially taxing both their motivation and commitment to their work with the Club.
- Placing blame for failures on "the shortcomings of previous regimes" (*quote from eBulletin dated 7th August 2020*) with no acknowledgement that some Directors hold collective responsibility from that time.
- Rejection of genuine and reasonable attempts to seek remedial action, causing a significant number of members to conclude that their directors are not interested in consultation and place their own importance above all else.

Failure to act now carries real risks of:

- Losing longstanding, highly regarded members who are seriously considering not renewing their Club membership.
- A damaging split in the Club, and immense damage to Club finances, arising from known dissatisfaction not only amongst European Sections but also UK Sections.

It is time to elect new Directors in whom we have confidence to consult with us, as members, and take the remedial action necessary to improve the management of our Club.

A VOTING FORM IS INCLUDED WITH THIS ISSUE OF SPIRIT & SPEED. PLEASE USE THIS FORM TO REGISTER YOUR OPINION AND TO TAKE THE OPPORTUNITY TO ELECT A NEW BOARD OF DIRECTORS IN ORDER TO IMPROVE THE MANAGEMENT OF OUR CLUB

NYT FRA BESTYRELSEN I HUNT HOUSE

26. august 2020

Siden den sidste Bulletin, er der sket en del i Hunt House. Bestyrelsen har afholdt 15 møder (på Zoom – det digitale mødested).
De fleste af Jer har forhåbentlig fulgt de nyheder der er kommet ud via e-buletin'er fra bestyrelsen. De seneste også fra et Britisk medlem: Ted Meachem, der ønsker at afholde et EGM med formålet at udskifte hele bestyrelsen. Så, som medlem af den "gamle" bestyrelse, er det jo en temmelig spændende sag.
Og lige så spændende er fremtiden for de af de Continentale sektioner, der vil holde møder om den fremtidige tilknytning til RREC.
Til gengæld har det været positivt at være i bestyrelsen i den seneste tid. Der har være givende diskussioner om hvilken strategi vi skulle føre fremover.
Der er blevet diskuteret hvilke specialer de enkelte direktører skulle tage sig af og vi er endt på det resultat som I sikkert alle har set i den seneste udgave af "Spirit & Speed".
Jeg vil tage mig af Media Marketing samt den tiltrængte opdatering af klubbens IT systemer – samt repræsentationen for de Continentale Sektioner. Representationen for de Continentale Sektioner er yderst nødvendig, da opmærksomheden blandt Briterne ikke er rettet mod de 3000 Continentale medlemmer.
Der er mange ting at tage sig af.
Blandt andet, at vi på Continentet betaler det samme som de Britiske medlemmer. Men når Briterne skal administrere Rallys eller når de skal betale deres årlige medlemskab – så er det Hunt House personalet, der står for administrationen og økonomioverblikket. Dette blandt meget andet giver forskelsbehandling mellem de Britiske Sektioner og de Continentale Sektioner. Men også dette er på arbejdsbordet. Vi arbejder med et forslag, de skal indregne betjeningen fra Hunt House som en del af de omkostninger, der skal betales af de medlemmer, der deltager i de omhandlede rallys . Det er heldigvis begyndt at vinde gehør i bestyrelsen.
Der har været stor opmærksomhed omkring bladet "Spirit & Speed". Og der har været forvirring omkring, hvad står i de kontrakter der vedrører bladet. Der har været en kort udbudsrunde, der skulle give os mulighed for at vælge en ny redaktør og/eller et nyt trykkeri og distributionsfirma, når den nuværende redaktørs kontrakt ophører i november. Det vil blive afgjort inden næste udgave af dette blad. Der er vigtige argumenter der går på kvalitet og økonomi – og det er spændende, hvad der bliver resultatet.
Herudover bliver der diskutere alt – lige fra om Hunt House er det bedste sted for RREC - til hvordan vi kan lokke flere medlemmer ind i varmen. Og herudover naturligvis en vigtig renovering af klubbens regelsæt: Articles of Assosiation.
En række undergrupper (subcommissions) vil komme til at arbejde med de mange emner i efteråret og frem til forårets Generalforsamling alle grupper vil få repræsentation af medlemmer.

Det bliver et travlt halvår vi går i møde.

Ole Hviid.Nielsen
Direktør

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE RREC Svenska Sektionen

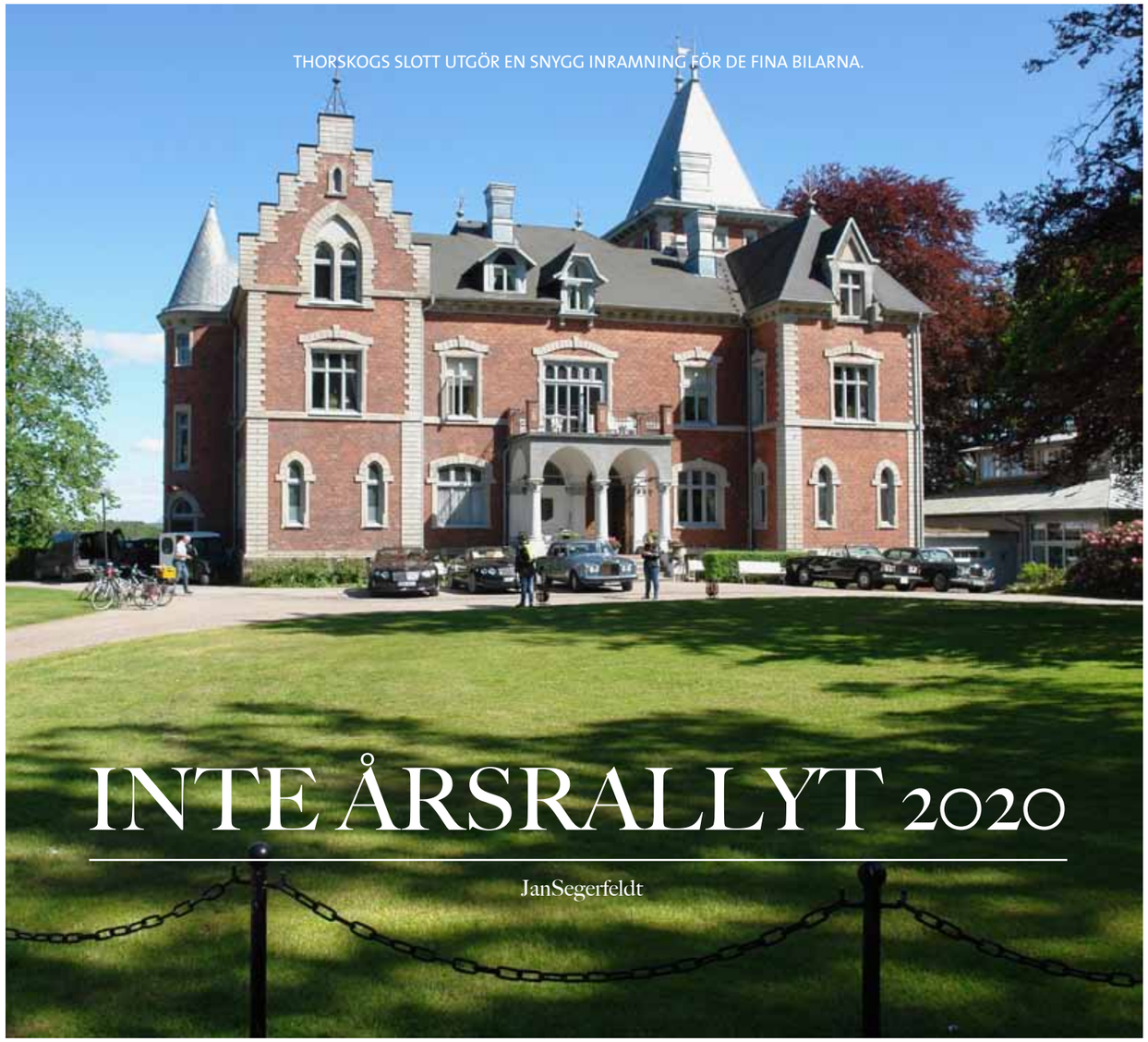
Söndag 25 oktober 2020 kl 11.30-15.00
Scandic Frimurarehotellet, Sankt Larsgatan 14, Linköping
Fysisk närvaro max 50 pers
Webnärvaro via Microsoft Teams möjlig
Anmälningar emottages till vår medlemsansvarige Åke Hultgren: ake.slaka@gmail.com

Välkommen!

Per Östlund
Ordförande

RREC-TRÄFF PÅ SALNECKE SLOTT

Jerry Dåversjö rapporterar med bild från den vackra slottsmiljön vid Salnecke Slott den 10 juni. Slottet som går tillbaka till Vasatiden ligger väster om Gryta kyrka nära Öresundsbro i Enkpings kommun i Uppland Det var 22 grader varmt och kanonväder när klubbkamraterna mötte upp här med sina fina fordon. Uteserveringen i solskenet på Salnecke slottscafé ost & deli bör ha uppfyllt alla aktuella krav på hälsosamma avstånd. Fler bilder från träffen finns på hemsidan.



THORSKOGS SLOTT UTGÖR EN SNYGG INRAMNING FÖR DE FINA BILARNA.

INTE ÅRSRALLYT 2020

JanSegerfeldt

Det vet alla klubbfunktionärer som har försökt planera ett årsmöte att det krävs att man avsätter massor av tid för förberedelsearbete, diskussioner, förhandlingar och avtal med hotell, matställen, underhållare, provkörning av vägsträckor och en massa andra olika små åtgärder som inte syns annat än om de går fel. Det vill gärna bli mer jobb än man först hade räknat med. Det behövs minst ett års framförhållning för att dra igång en så här stor apparat. Det var alltså ett krävande uppdrag som Björn Sundqvist ställdes inför, när han tog på sig ansvaret för årsrallyt 2020 som skulle gå av stapeln på lämplig plats i Västsverige. Men inte ens han hade kunnat förutse pandemin. Alltså stopp och belägg! In i det sista var det osäkert om årsrallyt ändå möjligen skulle kunna genomföras och övergångsvis hängde överenskommelserna med olika inblandade aktörer i luften. Besked om att ställa in måste dock lämnas i god tid. Nu slutade det med att ingenting av det planerade kunde genomföras 2020. Nu i efterskott vet vi att det var rätt beslut. Men den goda nyheten är att hela rallyt ska genomföras 2021!
Mot bakgrund av att allt förberedande arbete inte ska ha varit förgäves, bara förskjutet i tiden, så bestämde sig Björn för att trots allt, som ett litet experiment, genomföra en privat vistelse på slottet där årsrallyt skulle gått och kommer att gå. Ett förspillt ord till några nära kompisar gjorde att den goda idén som Björn ruvade på om ett privat litet testrally (årsrally ”light”) snart hade spridit sig till fler personer som också gärna ville ställa upp som testpersoner. Alltså skulle man genomföra i princip samma program som det som hade planerats för årsmötet men bara i begränsad omfattning och naturligtvis med beaktande av folkhälsomyndighetens rekommendationer. Det var alltså inte årsrallyt 2020. Detta privata initiativ kunde ändå bli ett utmärkt sätt att provköra så att allt det som planeras för nästa års årsrally kommer att fungera på ett önskvärt och väl genomtänkt sätt, tänkte den tillfälligt förordnade rallygeneralen som nu hade fått ett helt år extra för att slutföra planeringen.

Testrallyt började med att några Rolls-Royce- och Bentley-entusiaster i sju bilar samlades på Sundsby gårdscafé i Sundsby säteri på

JOHAN HULTSTAMS ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW II 1979 TRIVS I VACKERT FÖRSOMMARVÄDER.

BJÖRN SUNDQVISTS BENTLEY CONTINENTAL GT FRÅN 2011 GLÄNSER IKAPP MED SOLEN.

DELAR AV BILUPPSTÄLLNINGEN UTANFÖR CAFÉT PÅ SUNDSBY SÄTERI.

TILL SUNDSBY SÄTERI HAR ANDREAS ÖHLÉN OCH MARIA ERIKSSON ANLÄNT I EN BENTLEY T SERIES MULLINER-PARK WARD SALOON FRÅN 1969.

JAN-OLE HAR HÄMTAT TILLBAKA SIN R-R WRAITH 2015, NU MED NY PERSONLIG NUMMERSKYLT.

ön Mjörn i Tjörns kommun. Det är en vacker plats och historiskt betydelsefull, eftersom det var här Margareta Huitfeldt, som har gett namn åt ett av Göteborgs finaste läroverk, bodde 1635-1683. Idag är gården ett populärt turistmål med 100.000 besökare om året.

Rallyt skulle sedan komma att gå på trevliga och vackra småvägar några mil österut med slutmålet Thorskogs Slott intill Göta Älv. Det är ett relativt ”modernt” slott byggt 1892 som privatbostad för en varvspatron och hans familj. I vackert väder kan man njuta av den härliga naturen i den engelska parken runt slottet. Våra bilar (fem nu) parkerade utanför entrén. RREC-folket utgjorde dock bara en liten andel av gästerna den här gången. Deltagarna i vårt inofficiella minirally skulle äta middag för att sedan tillbringa en natt på slottet och återvända hem nästa dag.

Er redaktör har inte försökt ta reda på hur kvällen utvecklades. Inte mycket är känt därom och det var inte heller avsikten med den här provkörningen att det skulle avslöjas. Däremot kan vi vara säkra på att Björn och kompani så här efteråt har samlat alla sina intryck av den här lilla vistelsen och förvärvat många kloka erfarenheter som kanske kan föranleda viss översyn och några smärre ändringar av arrangemangen. Det kommer att göra nästa års ”riktiga” årsmöte med årsrally ännu trevligare, roligare och bättre än vad arrangörerna först hade räknat med vid planeringen.

TRODS CORONA : TUR TIL DYREHAVEN

Ole Hviid-Nielsen

D. 12.august havde den danske sektion en uformel udflugt til Eremitage-sletten nord for København.

Corona-virus har præget den danske sektion. Vi har ikke kunnet gennemføre vores forårsrally og vores årlige generalforsamling.
Men et par ivrige medlemmer fandt på, at man jo kunne mødes uformelt og med behørig afstand fra hinanden det lille slot "Eremitagen" i Dyrehaven nord for København blev målet for en lille udflugt i det gode sensommervejr.

Man kan køre ind i Dyrehaven om onsdagen og der er adgang indtil solen går ned.
Medlemmerne blev opfordret til at medbringe en madkurv og mødes på sletten foran Eremitage-slottet.
Det blev en meget hyggelig og smuk lun aften med mange klubmedlemmer – og selvom der skulle holdes afstand kunne der snakkes og abstinenserne fra det lukkede forår gjort til skamme.
Flere bilklubber har en tradition med at mødes på Eremitagesletten om onsdagen, så der var meget at kigge på ud over havens hjorte.

LUNCH IGEN I GÖTEBORG

JanSegerfeldt

Efter denna tråkiga vår och sommar när det gäller lokala aktiviteter i klubben på grund av Covid-19, så känns det glädjande att kunna berätta att vi nu har återupptagit våra regelbundna lunchträffar på försök i Göteborg. Första tillfäl-let blev på Långedrags värdshus, där fyra Rolls-Royce- och Bentley-bilar kunde rada upp sig på besöksparkeringen strax före klockan tolv. Vi hade ställt krav på restaurangen att placeringen skulle vara enligt folkhälsomyndighetens krav, vilket också skedde. Om vi kan hitta lämpliga matställen så kommer vi att fortsätta våra lunchträffar, så planera in sista tisdagen kl 12.00 även de kommande månaderna! Björn Sundqvist sköter bokningarna. Anmäl er till honom på bjorn@sundqvist.se så kommer ni med på hans mail-lista (om ni inte redan får inbjudningarna) där inbjudan kommer att läggas ut för respektive tillfälle. Vi ses!

MER OM CORINTHIAN

Till Bulletinens redaktion har följande intressanta brev inkommit från vår medlem Max Montalvo med anledning av artikeln i RREC Skandinaviska Bulletinen no 2 2020 sid 8-11:

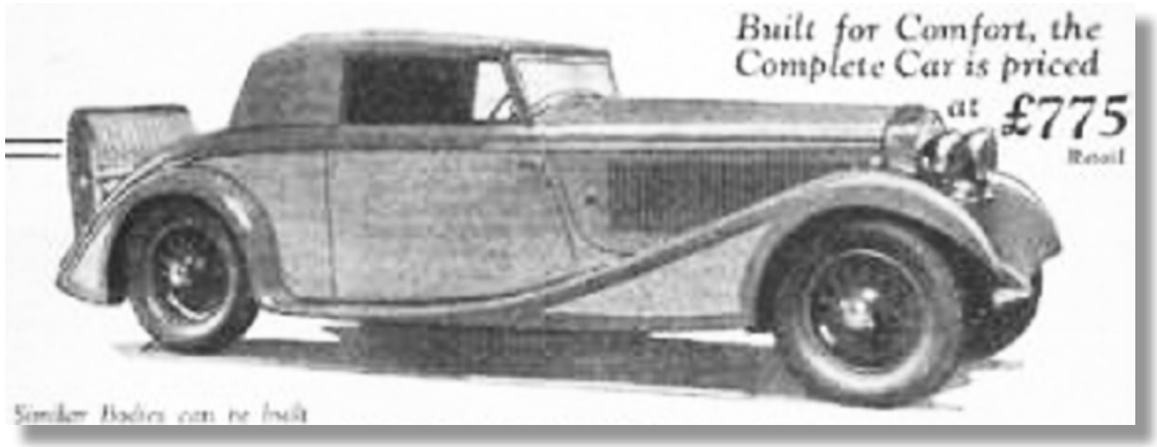
Hej
Det var mycket trevligt att läsa om Corinthian Coachwork LTD och få lite mer kunskap om företaget. Jag känner till det på ett annat plan och likheten på ”halvbrodern” är ju slående, men jag återkommer till det.
Låt mig först presentera mig, jag har varit medlem i RREC sedan 1986 och varit med på bara ett möte 1987 och är en doldis i RREC. Jag var på väg att köpa en gammal Rolls-Royce Phantom I eller II och renovera men hittade ingen som föll mig i smaken.

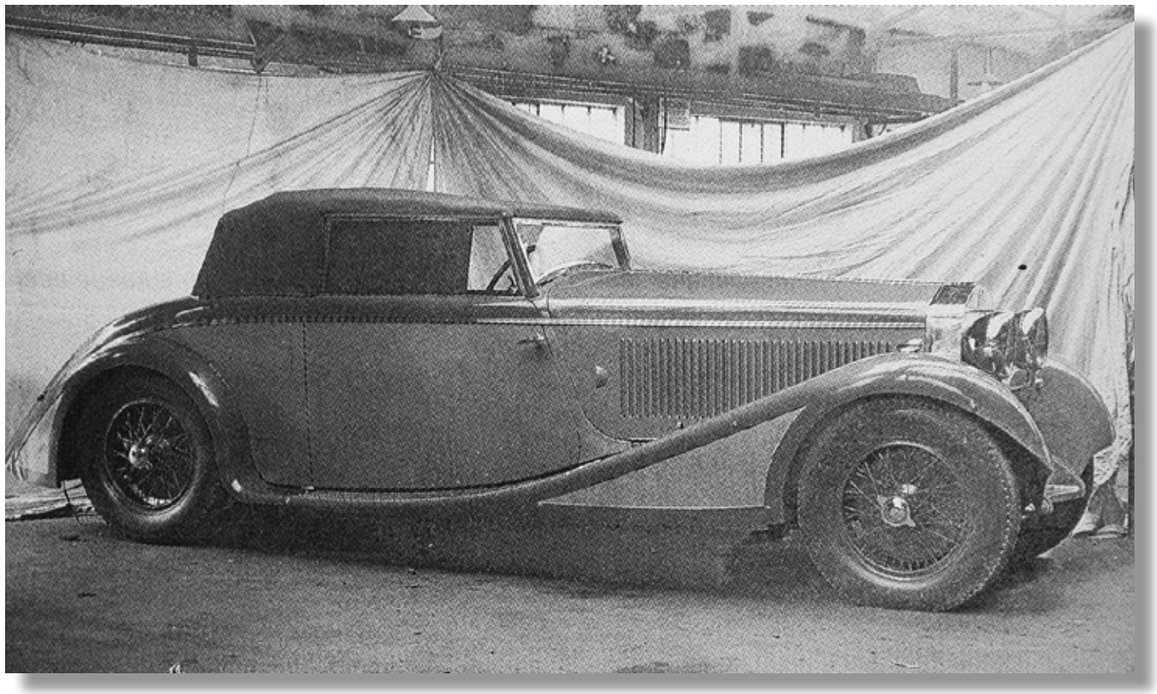
Så istället: För 31 år sedan hittade jag en annons om ett Isotta Fraschini Tipo 8B- chassi och blev så intresserad att jag började forska i detta märke och kartlägga skillnader och utveckling och vilka chassin som var kvar av Tipo 8-serien. Det har blivit ett livslångt pussel som har gett mig så mycket intressant och jag har kunnat glädja så många ägare av dessa bilar, om hur de såg ut original och tekniska uppgifter vid renoveringar. Som du förstår har det blivit en och annan bild sparad och idag har jag drygt 12.000 bilder på allt om dessa bilar. Men någon IF har jag ännu inte köpt.

Nåväl - det är så att i mitt register har jag bilder på ett Isotta Fraschini-chassi med Corinthian-kaross (se bilder, slående lik ”halvbroder” inte sant?), så uppgifterna som du hittat om att de bara skulle byggt tre karosser stämmer inte. Detta är ett chassi Tipo 8A (om det är 8A, 8AS spinto eller 8ASS super spinto går inte att avgöra utan att se motorn) med all sannolikhet från hösten 1930 eller våren 1931.
Det var ju så att Isotta skulle komma ut med en modernare version kallad 8B våren 1932 på uppmaning av den amerikanska importören (sonen till D’anunsio i New York) och den engelska importören (Antonio ”Tony” Lago i London). Tipo 8A hade blivit alldeles för omodern och blev allt svårare att sälja. Amerikanska importören skickade resolut tillbaka en stort antal 8A-chassin till fabriken i Milano, men i England gjorde Mr Tony Lago på ett helt annat sätt. Han var ju mer insyltad i IF och var ju den som såg till att den nya 8B kunde fås med Wilson fyrväxlad pre-select växellåda.
Han såg en möjlighet att bli av med dessa lite föråldrade chassin genom att sälja dem till lågt pris till mindre karossföretag, vilka tog chansen att komma upp sig genom visa att ha byggt karosser till så fina märken som Bentley och Isotta Fraschini osv.
På så vis finns det många Isotta chassin med udda karosserimakare som byggde från en kaross upp till 10 talet karosser på Isotta chassin. Ett litet företag som hette Lancefield byggde först ett och det sålde direkt så de fortsatte och det blev hela sju bilar varav jag hittat tre än så länge.

Åter till Corinthian-bilen: Karossen byggdes troligen hösten 34 och kom ut i annons våren 1935.
Det är intressant att jämföra annonsen på Bentleyn i din artikel, där det står ett pris på £1650 och annonsen som jag hittat där Isotta bilen såldes till ett så billigt pris som £775 och det var ju samma år 1935, och normalpriset på en Isotta var ungefär £1600.
Den här Isottan med Corinthian-kaross beskrevs i en bok av Dalton Watson 1989
som en Tipo 8B från 1932 som förväntades säljas på en auktion i London 1989 till ett pris av £125.000 och den har inte dykt upp sen dess så den är troligen kvar i någon privat samling i England (det är definitivt inte en 8B, det ser man på bromstrumman och knock-off-muttern).

Max Montalvo
Färingsö





KUNGENS PRIVATA BILAR

Jan Möller

I STÄLLET FÖR KUNGSRALLY

Vid den här tiden på året brukar det vara dags att rapportera från ett nytt Svenska Kungsrallyt, som brukar gå av stapeln på Öland i augusti vartannat år, som alltid med det entusiastiska kungaparet i spetsen. Frågan är varje gång om Rolls-Royce- och Bentley-folket har stått för flest deltagande bilar eller om det varit Mercedes- eller Volvo-entusiasterna. 2020 är dock som bekant inte något vanligt år och redan vid årsskiftet lät kungaparet meddela att det inte som väntat skulle bli något rally i augusti 2020, p g a kungaparets övriga åtaganden i augusti. Rallyt ska alltså nu gå av stapeln nästa gång först i augusti 2021. Anledningen till detta tror jag var att kungaparet i augusti 2020 planerade att vara i Japan och heja fram svenska idrottsmän och -kvinnor i OS. Men så blev det nu inte, i stället kom ju covid-19 i vägen.

När det då inte blev något Kungsrally i år har vi här fått gå över till Plan B:

Vi kommer fortfarande att hålla oss i kungligt sällskap, men i stället för att rapportera från Kungsrallyt kommer vi här att berätta om en del av kungens fantastiska bilar, denna gång med betoning på hans ”vardagsbilar”, som är nog så intressanta. Slutligen kommer vi även att än en gång lista bilarna i kungens högst unika samling av klassiska entusiastbilar i Hovstallet. I en tidigare artikel fördjupade vi oss i var och en av dessa.

Vår kung, Carl XVI Gustaf, är ju en extremt stor bilentusiast, en riktig motorkung. Han har dock - till skillnad från t ex hans danska släkting, drottning Margrethe och danska hovet - aldrig varit ägare till en Rolls-Royce eller Bentley. Detta trots (eller kanske p g a) att hans systerson Gustaf Magnuson snart varit försäljare av Bentley i Sverige i två decennier. Som säljchef på Autoropa i Stockholm representerar han även Ferrari, McLaren och Maserati. Man erbjuder även service för Mercedes-Benz, Jaguar och Land Rover. Vad jag förstått har kungen dock aldrig gjort någon bilaffär med just Gustaf.

Många i kungafamiljen har genom åren haft ett gediget motorintresse. Kungens far, prins Gustaf Adolf, var en engagerad motorprins, som bl a ägde ett antal extraordinära Mercedes-Benz. Prins Bertil kallades allmänt för Motorprinsen. Han tävlade ju bl a i sin Bugatti och körde privat bl a Porsche. Kungen körde i sin ungdom bl a Porsche och Volvo P1800. Han har fortsatt att köra högst extraordinära bilar.

Prins Carl Philip måste sägas vara den senaste motorprinsen i raden. Han har tävlat i bilsport på hög nivå - bl a i Porsche Carrera Cup - i tolv år, dvs ända sedan 2008. Efter ett sabbatsår av familjeskäl förra året är det meningen att han skall tävla i Porsche Carrera Cup Scandinavia under hela säsongen 2020. 2015 vann han t o m ett lopp då han tävlade i högsta racingserien STCC. Prinsens främsta supporter är pappa Carl Gustaf, som har brukat köra Ferrari till tävlingsbanorna. Årets reviderade tävlingssäsong började 17 juli och omfattar sex deltävlingar och 14 race. Många är övertygade om att kungen helst av allt själv skulle vilja överta Carl Philips roll och tävla med en Porsche. Men en kung får kanske inte riskera livet i onödan...

BILAR I TJÄNSTEN VS. PRIVATA BILAR

Vid kungafamiljens officiella uppdrag rekvirerar hovet oftast bilar från uppdragens grannskap. Om det t ex rör sig om uppdrag i olika svenska landsdelar är det ofta landshövdingens bil som används som transportmedel. Oftast är dessutom landshövdingen själv med i det kungliga entouraget. Vid uppdrag utomlands är det normalt ambassadörens bil som används av kungligheterna samt att ambassadören och annan ambassadpersonal är med i sällskapet. Ofta är även en industridelegation, bestående av de högsta befattningshavarna i respektive företag, med i sällskapet, liksom berörda ministrar och myndighetsrepresentanter.

Om man i stället använder bilar från Hovstallet har man under vår nuvarande kungs tid oftast använt svarta Mercedes-Benz S-klass för kungaparets transporter, av många ansedda som världens bästa bilar. Även Audi A8 och BMW 7-serien har tidvis använts som statliga chaufförs- eller Säpo-körda limousiner, också dessa ibland ansedda som världens bästa. Under 80- - 00-talen var dessutom förlängda Volvo 740 och 960 populära. Kronprinsessan brukar åka Mercedes-Benz E-klass. Man har dessutom fortfarande en Daimler DE27 Hooper Limousine 1950 i Hovstallet och har även haft modernare Daimler DS420-limousiner. Under Gustaf V och Gustaf VI Adolfs tid hade man i stället oftast Cadillac som ceremoniella bilar och för all transport av kungligheter. Några Cadillac har även funnits kvar i Hovstallet fram tills i våra dagar.

Tidigare majestäter körde aldrig själva bil. Det som således är nytt är att medlemmarna i kungafamiljen numera ofta kör själva - med privata bilar. Förr var det alltså alltid chaufförer som gällde. Såväl kungen som drottning Silvia (och övriga kungafamiljen) kör därför numera normalt själva i privata sammanhang, t ex (för kungaparet) från

hemmet på Drottningholm till arbetsplatserna på Stockholms Slott, på helgerna till och från Stenhammar Slott utanför Flen, på sommaren till och från Solliden på Öland. Det gör också att den förvånade personalen på någon pizzeria utmed vägen ibland får kungaparet som (världens vänligaste) gäster.

De flesta bilresorna för kungafamiljen företas numera enligt hovet i ett antal olika Volvo XC90 T8 Twin Engines bilar, som hovet har leasingavtal på hos Volvo Cars. Kronprinsessan och prins Daniel åker dock oftast limousin, en svart Mercedes-Benz E-klass med chaufför. Prinsessan Sofia har köpt en liten elbil – en Volkswagen E-up!, VW:s minsta eldrivna bil, som hon använder för sina resor.

KUNGENS SENASTE VARDAGSBIL

I slutet av april, lagom till födelsedagen på valborgsmässoafton i år (då kungen fyllde 74 år) levererades kungens senaste privata bruksbil. Det var som så många gånger tidigare en BMW av M-modell och inte vilken sådan som helst utan en BMW M8 Competition Coupé. Detta är en extremt ovanlig och vacker, tvådörrad (fyrsitsig?) coupémodell som jag själv tidigare inte ens visste fanns. Motorn är en V8 på 625 hk med dubbelturbo och prislappen hos Förenade Bil i Malmö sägs ha legat på 1.7 Mkr, i så fall ett extremt lågt pris i förhållande till listpriset inklusive alla tillval. En del av kungens ständiga belackare har insinuerat att bilen bekostats av det statliga apanaget, men hovet är noga med att påpeka att den, liksom alla andra av kungafamiljens privata bilar, har betalats med kungens/kungafamiljens privata medel. Andra kritiker menar att det var en synnerligen olämplig timing att köpa en ny lyxbil samtidigt som ekonomin tvärbromsat, sjukvården är i kris och människor dör, företag går i konkurs och stora skaror har drabbats av arbetslöshet. Ett motargument kan vara att en sådan unik och specialbeställd bil måste ha kontrakterats långt före coronakrisen och därmed även långt innan någon överhuvudtaget hade hört talas om ett nytt virus ifrån Kina.

Nåväl. Och den (i min smak) synnerligen vackra färgen? Den påminner mycket om en av Rolls-Royce färgnyanser under sent åttiotal, nämligen (passande nog) Royal Blue. Kungen har alltså specialbeställt färgen: den vackert skimrande BMW-nyansen Atlantis Blue, som tillsammans med en mängd andra tillval har beställts från BMW:s Individual-avdelning. Färgen, som som sagt är mycket vacker (jag har själv två bilar med liknande färger) sägs väl matcha alla bilens detaljer i kolfiber. Även inredningen är full med kolfiber och sportstolarna är i rött och orange skinn och innertaket i alcantara. Kungen valde även till exteriört kolfiberpaket, svarta lister och extrema, svarta fälgar. Inget krom där inte, men ett extremt sportigt intryck! (Modet går dock igen. Jag tycker att utseendet påminner om slutet på 90-talet. Även då var kromlister bannlysta på många bilar.)

Två andra tillval är BMW:s laserlampor och keramiska bromsar.

Toppfarten är 305 km/h, d v s det är den snabbaste BMW som någonsin serietillverkats. Och accelerationen 0-100 km/h går på 3.2 sekunder(!). Den kvalar därmed in som en av de tjugo accelerationssnabbaste bilarna på marknaden. Bilen uppges dock mer vara att betrakta som en supersnabb långfärdsbil än som en racer- eller banbil, trots bl a sitt kolfibertak. Motorn är alltså försedd med dubbla turboaggregat och det omvittnat fulländade ljudet från de fyra avgaspiporna sägs vara fullt i klass med Pavarotti...

EN TIDIGARE VARDAGSBIL

Jag vet inte om en av kungens tidigare vardagsbilar fortfarande finns kvar i Hovstallet, eller om den sålts och ersatts av BMW M8-an. Det är i varje fall även detta en mycket intressant bil – en silvergrå Ferrari 599 GTB 2007, en vacker (fyrsitsig?) coupé med V12-motor på 620 hk och vinröd skinninredning, till utseende och form inte helt olik den nya BMW M8-an. Den lyckade designen är gjord av Pininfarina. Teknikens Värld summerar: ”Drömbilen för många, rik som fattig. Ylande V12-motor, samtidigt strålande komfortabel – mixen är förbluffande. Ska du ut på långturer tillsammans med din partner finns inget bättre verktyg än Ferrari 599 GTB.” Andra testare är mer kortfattade: ”Ferrari 599 GTB är världens bästa bil.” Ingen säger dock samtidigt något om pris och driftskostnader...

Kungen köpte Ferrarin begagnad i juni 2014. Nypriset var 2.2 Mkr. Han köpte den av den kände Ferrari-handlaren Torbjörn von Braun i Skene utanför Borås. Denne berättade för Expressen: ”Det är en gentlemannabil. En elegant bil med fina linjer och väldigt trevlig att köra. En kraftfull bil.” Kungen bytte då in sin tidigare, även den mycket vackra, mörkblå Ferrari 456 MGT 1999, med skinninredning i färgen tan (”solbränd”, vackert beige med dragning åt orange).

Hovet är dock inte helt övertygat om det politiskt korrekta (PK) med dessa kungens bilar och hävdar med emfas att hovets medlemmar numera ”alla kör laddhybrider”. Bilprovningen uppger också att Ferrarin körts mindre än 1.000 mil det senaste året. Det är med andra ord inte så lätt att vara kung och PK. Han får inte ens köra den bil han vill, utan bara vid ”privata, speciellt högtidliga tillfällen”.

DEN PRIVATA BILSAMLINGEN

I en diskret, avstängd del av Hovstallet finns kungens extremt fina, privata bilsamling. Vi har redogjort för denna i en tidigare artikel i Bulletinen (på den tiden jag själv var redaktör) varför vi här nöjer oss med att bara försöka lista kungens alla drömbilar.

Förra gången en artikel om dessa publicerades i Bulletinen hade Expressen publicerat en delvis felaktig lista. Men så lovade i en svag stund i samband med Kungsrallyt en anställd på Hovstallet att korrekturläsa min artikel. Det visade sig att det var kungens personliga chaufför som åtagit sig uppdraget. Det visade sig också att denne med tiden tagit hjälp med korrekturläsningen av ingen mindre än sin chef, dvs kungen själv.

Denna gång litar jag i stället på de externa källor som listat kungens bilar. Bilarna är dock i princip desamma som fanns med i samlingen förra gången. Min blygsamhet gör – vis av tidigare erfarenhet - att jag inte vill besvära Hovstallet och kungen om korrekturläsning ännu en gång...

I en undanskymd del av Hovstallet döljer sig således följande mycket intressanta bilar, värdiga en verklig konnässör med intresse för motorstarka bilar:

1. Ford Mustang 1965 (en legend)
2. Ford Mustang Shelby 350 1966 (”Shelby-ombyggd och -trimmad supersportbil”)
3. En äkta (inte replica!) AC Cobra 427 1966 (”Världens vackraste bil?” à la Shelby)
4. DeTomaso Pantera 1971 (Italiensk mitt-motorbil med Ford V8)
5. Ferrari 599GTB 2007 med V12-motor (”världens bästa bil”)
6. Porsche 911 Turbo Cabriolet (okänt årtal)
7. Porsche 911 Carrera Coupé 1987 (f d prins Bertils bil, körs numera av prins Carl Philip)
8. Porsche 911 T Targa 1973 (”Silvia-bilen”)
9. Pontiac Tempest GTO Convertible 1966 (legendarisk amerikansk “muskelbil”)
10. Volvo PV 60 1946 (“Kungsrallybilen”)
11. Honda CM 400 T NC01 1983 (motorcykel)
12. Jeep Grand Wagoneer 1989 (”perfekt jakt- och storbondebil?”)

Flertalet av bilarna är avställda. Några står troligen i stället i garagen på Drottningholm eller Stenhammar Slott. Kungsrallybilen står normalt på Volvos Museum. Mustang Shelbyn, AC Cobran och Pontiac GTO:n har varit med på Solliden sommartid, körda av kungens vänner på Kungsrallyt eller av kungen själv vid arrangemang av Ölands motorklubb.

Jag måste medge att jag har litet dåligt samvete för att ha skrivit denna artikel. Jag tycker många gånger synd om kungen för vad han måste utstå som följd av vad som skrivs i olika tidningar eller förekommer i (bedrövliga) s k skämtprogram i TV. Kungafamiljen gör en strålande insats för Sverige, men får sällan kredd för detta!

Jag tror dock att de flesta av klubbens medlemmar tycker att det är intressant att få ta del av kungens stora bilintresse. Man kan då hävda att artikeln tillfredsställer vad som brukar kallas ett allmänintresse. Jag tror dock dessvärre att kungen själv tycker att en artikel som denna gör intrång i hans privata sfär. Och jag skulle själv vara mycket tveksam om någon vilt främmande person plötsligt skrev om mina egna bilar. Dessutom tycker jag att en del detaljer borde vara konfidentiella, som vad han betalat för BMW:n, hur mycket han kör med Ferrarin osv. Diskretion borde mera vara en hederssak i kungens omgivning. Kungen kan dock vara stolt för alla sina fantastiska och väl valda bilar.

Även för kungens del står alltså hans bilintresse under lupp. Hans bilar tillhör ju liksom våra egna inte alltid de mest miljövänliga av alla och är därmed heller inte helt PK. Eftersom de dock körs relativt lite är deras totala miljöpåverkan ändå mycket blygsam eller ingen alls, varför man ändå borde kunna få äga och köra med gott samvete.

Och Löfven har ju trots allt lovat att inga entusiastbilar skall drabbas av några nya miljöregler, vad nu detta är värt...hoppas att även kungen kan få framföra såväl sina bilar som en synpunkt utan att bli påhoppad...samtidigt som han kör vidare med sin leasade PK-Volvo XC90 T8 Twin Engines på dagarna...

Fotnot: Svenska Kungsrallyt kom till efter att c:a 220 bilentusiaster tillsammans köpt och låtit restaurera en Volvo PV60 1946, dvs en svensktillverkad bil (SAAB hade då inte startat sin biltillverkning) från kungens födelseår. Bilen överlämnades på kungens 50-årsdag 1996. De ursprungliga donatorerna bjuds exklusivt in till ett rally som körs på normalt Öland och normalt vartannat år. I täten kör kungaparet i sin PV60 och kungen har skänkt ett vandringspris. Första stopp är alltid på Solliden. Hela rallyt är som en fest där mängder av åskådare står längs rallyvägen och vinkar med flaggor och händer.

DECAUVILLE BLEV ROYCE

JanSegerfeldt

Hur startade egentligen legenden om Rolls-Royce? En del av våra flitiga läsare av RREC Skandinaviska Bulletinen skulle säkert svara att den inleddes med det tillfälle då C S Rolls och F H Royce möttes för att inta gemensam lunch i grillrummet på Midland Hotel i Manchester den 4 maj 1904 - men det är nog bara delvis rätt. Visst var det mötet avgörande för starten av det framgångsrika bil- och flygindustriföretaget Rolls-Royce - men långt dessförinnan hade Royce från grunden förmått bygga upp ett eget företag som tillverkade elektriska komponenter inklusive generatorer och kranar, medan Rolls å sin sida tävlade med bilar och drev en bilimport- och bilförsäljningsverksamhet i London. På detta tidiga stadium var de ännu helt ovetande om varandras existens.

Frederick Henry Royce kom inte in i bilbranschen lika tidigt som Rolls. Det var först när Royce i egenskap av privatperson hade kommit till det framskridna skede i livet att han övervägde möjligheten att skaffa sig en automobil, som det gick upp för honom att han själv borde ge sig in i bilbranschen för att börja bygga bilar. I många år hade han jobbat hårt i sitt företag och blivit ekonomiskt rikligt belönad men hans hälsa hade tagit stryk av det oförtröttliga slitet. Han blev övertalad av sin parter i företaget att anskaffa en De Dion Quadricycle, som var ett ganska enkelt fortskaffningsmedel, närmast att liknas vid två hopsatta cyklar med en liten påhängd encylindrig motor emellan, men denna quadri-cykel skulle komma att fylla sin funktion som transportmedel från Brae Cottage i Knutsford, där han bodde, till fabriken på Cooke Street i centrala Manchester, där han arbetade. Detta var så tidigt som 1902 när bara några få människor i Storbritannien ens hade råd med något mer avancerat än en simpel trampcykel. Royce konstaterade snart att bromsarna på quadri-cykeln var urusla, motorn läckte olja och förgasaren var otillförlitlig, för att bara nämna de värsta defekterna, så han försökte sig på att förbättra den i dessa avseenden. Snart ändrade han sig och i stället för att fortsätta med den hopplöst dåliga franska De Dion-motorförsedda fyrhjulingen valde han att gå ett steg vidare.

Vid ett senare tillfälle under 1902 när han var på resa till London, passade han på att där inhandla en nyss utkommen faktabok, The Automobile - its construction and management av Gérhard Lavergne, en detaljerad redovisning på över 700 sidor. Detta bör ha varit en av de allra första böckerna som skrivits om bilar och deras funktion, ett än så länge jungfruligt ämnesområde anno 1902. Den publicerades först på franska 1900 (Manuel théoréthique et pratique de l´automobile sur route) men översattes till engelska 1902. Royce visar sig alltså tidigt vara så nyfiken på ett så oupptrampat boktema som bilkonstruktion. Detta får anses ligga en bit utanför hans företags ordinarie verksamhetsområde. Ändå är det inte så långsökt i och för sig att han skulle komma att intressera sig för bilar, mekaniker som han var och gärna ville titulera sig. Avsåg att han att förkovra sig i ämnet på grund av en allmän nyfikenhet? Eller tänkte han möjligen utvidga företaget och diversifiera? Vi vet att Royce var både arbetsnarkoman och pedant, så han ställde oerhörda krav inte bara på sin personal utan framför allt på sig själv. Han kunde inte låta bli att göra sig delaktig i varje liten detalj i företaget. Detta höll på att ta knäcken av både honom och personalen, så hans närmaste kollegor i företagsledningen försökte hålla honom tillbaka. Man ville ju inte att han skulle gå in i väggen, vilket han likväl gjorde. Till slut lyckades de få honom att ta det litet lugnare och att komma bort från det dagliga ansträngande arbetet. Han gick med på att ta ledigt och åka med hustrun på en kryssning till Sydafrika i hela tio veckor. Det finns goda skäl att anta att han hade med sig Lavergnes bok som reselitteratur. Med största sannolikhet fick hans läsning av boken stor betydelse för hans kommande planer. Det hade säkert

Decauville 10 hp av den typ som Henry Royce köpte

Framsidan av 1A och 3 Cooke Street, förmodligen fotograferad på 1930-talet när Royce Ltd sedan länge hade lämnat platsen.

också den omständigheten att han i Sydafrika träffade flera personer som var bilpionjärer och vi vet nu att i vart fall en av dem råkade äga en Decauville.

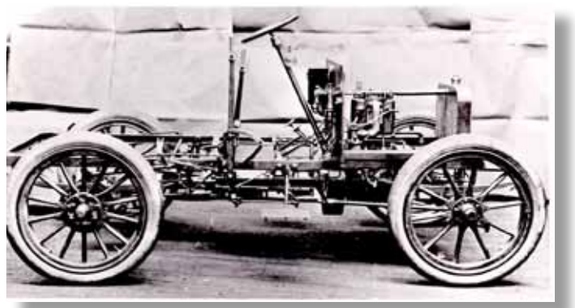
Väl hemkommen från Sydafrika-resan köpte Royce en tvåcylindrig Decauville. Chassit bör ha varit tillverkat 1901 eller 1902 och motorn var på 10 HP och på chassit var uppfört en öppen lätt kaross för två personer. Den kompletta - troligen obetydligt begagnade - vagnen anlände med tåg till godsmottagningen på London Road i Manchester. Det skulle visa sig vid utlämningen att bilen envist vägrade starta. Ingen bra början! Till slut insåg han att enda sättet att komma iväg var att fick knuffa bilen därifrån. Fyra starka herrar kommenderades för att skjuta bilen hela vägen till fabriken på Cooke Street, där Royce hade berett plats för den i en separat byggnad avsedd för förvaring av mönster vid tillverkningen. Där låstes bilen in över natten. Efter viss handpåläggning dagen efter fick man snart igång motorn. Redan ett par dagar senare stoppade motorn igen vid körning men den här gången berodde det på att man hade fått soppatorsk! Bensinmätare var visserligen inte standard på den tiden men man borde förstås ha kollat nivån på sedvanligt men tillförlitligt sätt genom att helt enkelt sticka ner en träpinne i tanken och läsa av den. Man hade tydligen missat det i hastigheten.

Det var först nu som Royce avslöjade för sina närmaste vänner i ledningen att han faktiskt hade för avsikt att låta företaget ge sig in i bilbranschen och börja tillverka bilar i ett sedan tidigare avsatt ledigt utrymme i fabriken på Cooke Street. Man skulle starta det hela med att bygga tre prototyper och dessa skulle provas ut ordentligt, innan man kunde börja med tillverkning av bilarna för försäljning. Alla i styrelsen var inte helt eniga med Royce om tilltaget men nu blev det ändå som Royce hade bestämt. Som utgångspunkt för prototyperna skulle man använde Decauvillen, som plockades ner i delar och varje komponent studerades i minsta detalj och ritades av på ingenjörers vis.

Trots det initiala missödet på stationen var Decauville 10 HP sannolikt ett av de bättre valen man kunde göra när det gällde bilar som kunde köpas i England 1902. Man hade inte hunnit få igång någon större inhemsk biltillverkning vid den här tiden. Det var Frankrike som var föregångslandet, så det var inte konstigt att de engelska pionjärerna sneglade åt de franska konstruktörernas modeller, däribland märkena Panhard, Peugeot och De Dion, som alla hade ett visst försprång i utvecklingen. Den mindre kända franska biltillverkaren Decauvile var en gammal ansedd tillverkare av tåglok men började även tillverka bilar 1898. I England hade den franska firman gjort en inbrytning 1901 genom att dra till sig viss uppmärksamhet i pressen för sin kontinuerliga körning med en Decauville 5 HP i 1.000 miles utan att stanna motorn, en imponerande prestation som säkerligen även Royce fick höra talas om, eftersom dessa regelrätta tillförlitlighetsuppvisningar var en typ av till motorjournalistik förklädd reklam som ofta fyllde tidningarna under automobilens tidiga år. Bilarna var inte särskilt tysta och motorerna gick inte särskilt jämnt, så här fanns ett stort utrymme för förbättringar. Även Decauville hade sina svagheter men deras bilar ansågs i allmänhet vara snäppet bättre än sina samtida konkurrenter, så det föll sig naturligt för Royce att utgå från det bästa som fanns och göra det ännu litet bättre.

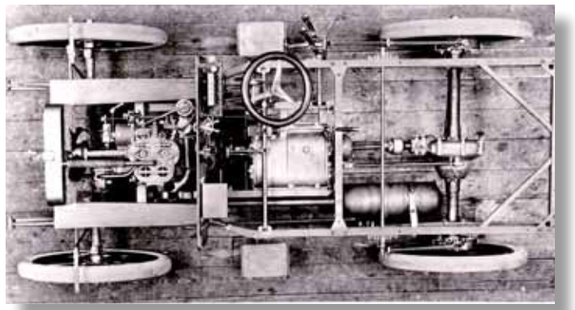
Nu var Royce absolut inte någon ohejdad uppfinnarjocke och han har väl aldrig ansetts vara särskilt kreativ, men han var en duktig hantverkare och mekaniker och han var helt kompromisslös när det

gällde kravet på kvalitet. Genom att analysera hur någon ingenjör före honom hade konstruerat en komponent på Decauville-bilen kunde han direkt avslöja om något var fel och klura ut hur man borde ändra och förbättra funktionen, för att sedan testa och testa och återigen testa, tills komponenten slutligen klappade ihop. Tiden det tog fram till sammanbrottet utgjorde för Royce den bästa mätaren för huruvida han skulle godta delen eller skrota den. Allt som ska fungera på en bil, som de rörliga delarna i motorn, tändning och



Chassi nr 1 i Cooke Street-verkstaden.

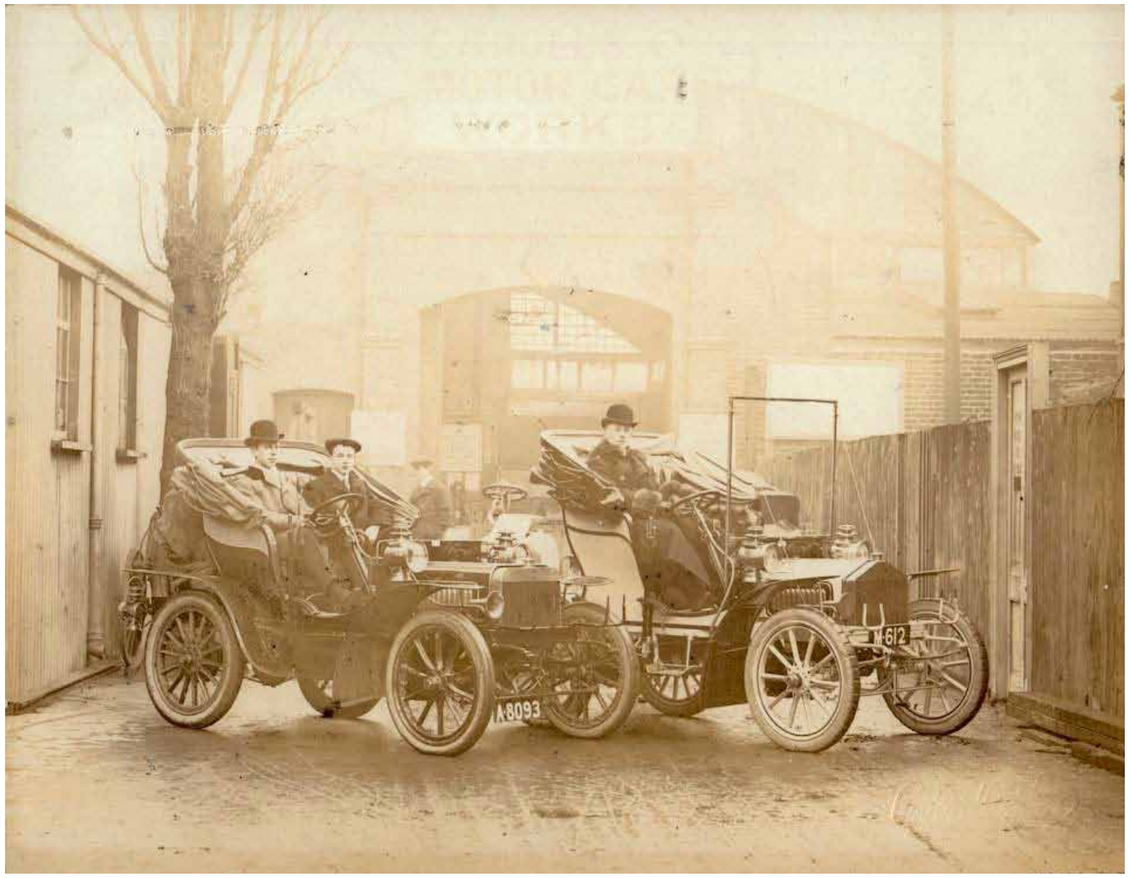
förgasare, var delar som var svåra att göra perfekta med dåtidens teknik. Royce metod gick ut på att plagiera delarna från Decauville, analysera funktionerna steg för steg och se vad som kunde förfinas. Han tog god tid på sig, för ingenting fick tas för lätt på.
I början av 1903 kunde han så med hjälp av ett litet team, bestående av mekanikern Ernie Mills och lärlingarna Tom Haldenby och Eric Platford, bygga upp ett första chassi, installera en egenkonstruerad tvåcylindrig 10 HP-motor i det och sedan var det dags för nya krävande tester. Den första motorn konstruerad av Royce provades den 16 september 1903 och den första färdiga bilen stod klar i februari 1904. Så småningom blev alla tre prototyp-chassina klara. Det brukar hävdas att Royce och hans medhjälpare byggde i stort sett alla komponenter till bilarna helt själva. Det är nog en överdrift, för det



Chassi nr 2 i Cooke Street-verkstaden.

fanns mycket kunskap hos andra samtida teknikföretag i omgivningarna och det skulle ha varit omöjligt att göra allt i Cooke-fabriken. Utan tvekan var det så att Royce var väldigt kritisk mot allt han fick i sina händer. Om det var någon brist hos inköpta komponenter så var han inte nådig och underkände leveransen direkt, precis

Den första prototypen av Royce 10 hp uppställd utanför kontoret på 1A Cooke Street, Hulme, Manchester. Ritaren A J Adams och sekreteraren John de Looze ville vara med på den här bilden men det finns en liknande med bara bilen. Fotograferingen lär ha ägt rum först dagen efter vad som anges, alltså den 1 april, men man ville undvika risken att få dumma kommenterar om aprildårar (April Fools Day).



Framför C S Rolls Motor Car Works servicebyggnad vid Lillie Hall, Seagrave Road, Fulham, London, har man ställt upp en av de tre 10 hp-prototyperna till vänster och den första Rolls-Royce 10 hp till höger. Båda bilarna kördes (båt Southampton-Le Havre) till utställningen i Paris i december 1904.

F H Royce, mechanic, 1906.

lika kompromisslöst som han hanterade sina egna arbetare och var mot sig själv.
I alla fall så blev det till slut dags för en officiell provtur med den nya bilen som ännu inte hade fått något namn. Det brukar heta att provkörningen ägde rum den 31 mars 1904, men det var en liten vit lögn bara för att undvika alla ironiskt skämtsamma kommentarer, för det var faktiskt den 1 april (April Fool´s Day) som den högtidliga resan företogs under mycket ståhej, med de anställda uppställda som åskådare tjoande och bankande med sina verktyg, när Royce körde iväg ut ur fabriksbyggnaden i det första chassit som tillfälligt försetts med en enkelt uppbyggd sittplats och följdes av Haldenby och Platford i Decauvillen. Jungfruresan följde den för Royce väl inarbetade sträckan från Cooke Street till bostaden i Knutsford och åter (24 km t o r). Allt avlöpte utan krångel, bara några småjusteringar behövdes. Så hade den första Royce-bilen fötts och Royce-bilhistoria skrivits. Inom ett par veckor hade alla tre prototyperna färdigställts och kunde skickas till en karosserimakare för att förses med sina karosser. Drygt en månad senare möttes Rolls och Royce för första gången. Resten är (Rolls-Royce-) historia.

Läs också: Den allra första Rollsen? RREC Skandinaviska Bulletinen no 2 2015 sid 26-29.

Tema jubilarer: ROLLS-ROYCE SILVER SPIRIT 40 ÅR I ÅR

Jan Möller

För de av oss som kör Rolls-Royce Silver Spirit, Silver Spur eller motsvarande Bentley-modeller känns det nog otroligt att det nu faktiskt är hela fyra decennier sedan dessa modeller först såg dagens ljus 1980. Men så är det och vi skall här försöka teckna en bild av dessa bilar. Uppgiften är dock närmast omöjlig, bl a eftersom de förädlades och fanns i produktion under mer än 20 år, kanske längre än någon annan lyxbil. Silver Spirit-generationen gick alltså i graven först 2003 med Rolls-Royce Corniche Last of Line, Bentley Continental R Final Series och Bentley Azure Final Series– efter hela 23 år!

Man hann dessutom efter hand med att erbjuda ett närmast oräkneligt antal olika såväl fyrdörrars som tvådörrars-varianter av såväl Rolls-Royce som Bentley, inalles 97 modeller plus ytterligare ett antal limited editions. Bentley tog med tiden över huvudrollen från Rolls-Royce med till slut 50 % fler varianter än Rolls-Royce på Silver Spirit-familjens bottenplatta. Varianterna är därmed t o m så många att det krävts en hel bok av den välrenommerade Rolls-Royce- och Bentley-experten Marinus Rijkers för att redovisa dessa: ”The Rolls-Royce & Bentley Selection Guide for cars built from 1980 to 2002” (December 2018, ISBN 978-94-6228-864-5). (Kan beställas via www.RRBspecialist.com eller info@RRBspecialist.com. Även Rohdins Classic Car brukar ha något ex. på lager. Pris c:a 1900 kr) Det finns alltså ingen möjlighet att här redovisa alla varianter.

Arvet från tidigare modeller

Sjuttiotalet var ett gyllene decennium för Rolls-Royce i Crewe. Den dåvarande Silver Shadow-modellen såldes i volymer man aldrig tidigare hade skådat i Rolls-Royce då sjuttioåriga historia. Man hade också till betydande del fått en fast kundkrets som ständigt återkom. I Sverige var det t ex ett antal storföretag som liksom många andra av företagets kunder köpte en ny Rolls-Royce varje år. Den då höga inflationen gjorde att man i de flesta fall fick mer betalt för förra årets begagnade bil än vad man betalat, vilket de flesta självfallet uppfattade som en lysande affär. Och efterfrågan på fabriksnya Silver Shadow var så hög att kunderna var tvungna att lägga en order på nästa års bil samtidigt som man hämtade ut årets modell. Annars skulle man nästa år stå utan.

Silver Shadow och systerversionen Bentley T debuterade 1965. De var då helt nya modeller, en ny modern generation, internt betecknad SY, som var radikalt förnyad i förhållande till tidigare modeller - bl a för första gången självbärande kaross och ett mycket sofistikerat (och komplicerat) hydrauliskt broms-, nivåreglerings- och fjädringssystem med mycket högt tryck. Dessa modeller ersatte då 1965 de med tiden allt mer föråldrade föregångarna Rolls-Royce Silver Cloud III och Bentley S3, som var rambyggda och därmed möjliga att bygga en kaross på av olika karossbyggare. (Detta var alltså inte möjligt med Silver Shadow, Bentley T eller därefter kommande modeller.)

Rolls-Royce Silver Spirit

Bentley S var på sin tid vanligt förekommande och uppfattad som det sportigare alternativet till Rolls-Royce, bl a p g a de fantastiskt vackra, sportiga och snabba Continental-varianterna under 50- och 60-talen, alla med specialkarosser och i vissa fall världens snabbaste. Mantrat beträffande dåtidens Bentley var ”the Silent Sports Car”. Rolls-Royce Silver Shadow och Bentley T var däremot hela tiden helt lika i utförandet (frånsett grill, hjulsidor etc.) och det fanns under den perioden inga sportigare Bentley-modeller. I slutet av Silver Shadow-eran var Bentley därför endast mycket marginellt förekommande. Det skulle dock bli ändring på detta under den kommande Silver Spirit-epoken.

Fabriken i Crewe sålde trots allt bara några tusen bilar per år och hade därmed inga stora pengar att satsa på produktutveckling. I början på sjuttiotalet hade moderbolaget dessutom stora ekonomiska problem. Aluminium-V8:an på 6.23 liter som lanserats 1959 med Rolls-Royce Silver Cloud II och Bentley S2 övertogs därför 1965 av Silver-Shadow-familjen rakt av. Den förstorades så i och med 1971 års modell av Silver Shadow och Bentley T till klassiska 6.75 liter. Denna motor, internt betecknad LV8, har sedan dess successivt förnyats och förädlats och faktiskt kommit att tillverkas och användas i nytillverkade bilar fram till bara för en kort tid sedan, dvs ända till i juni i år – år 2020, då dagens Bentley Mulsanne slutligen gick i graven efter 10 år. En motor som varit i produktion under 61 år måste även detta vara rekord!

1977 lanserades vad som idag skulle kallas två nya face-liftade versioner: Silver Shadow II och Bentley T2. Det mest iögonfallande var att man gått över till stötfångare av gummi (som då redan använts flera år på bilar avsedda för den amerikanska marknaden) i stället för som tidigare kromade sådana. Interiört fanns bl a en ny instrumentpanel. Den förlängda versionen var nu så etablerad att den fick ett eget namn, Silver Wraith II, med större benutrymme bak, längre bakdörrar, vinyltak och mindre bakruta.

1978 tillverkades 3 347 bilar, all time high sedan företagsstarten 1906. (Charles Rolls och Henry Royce träffades dock första gången redan 1904.) Totalt tillverkades 30 057 Silver Shadow under perioden 1965-1980.

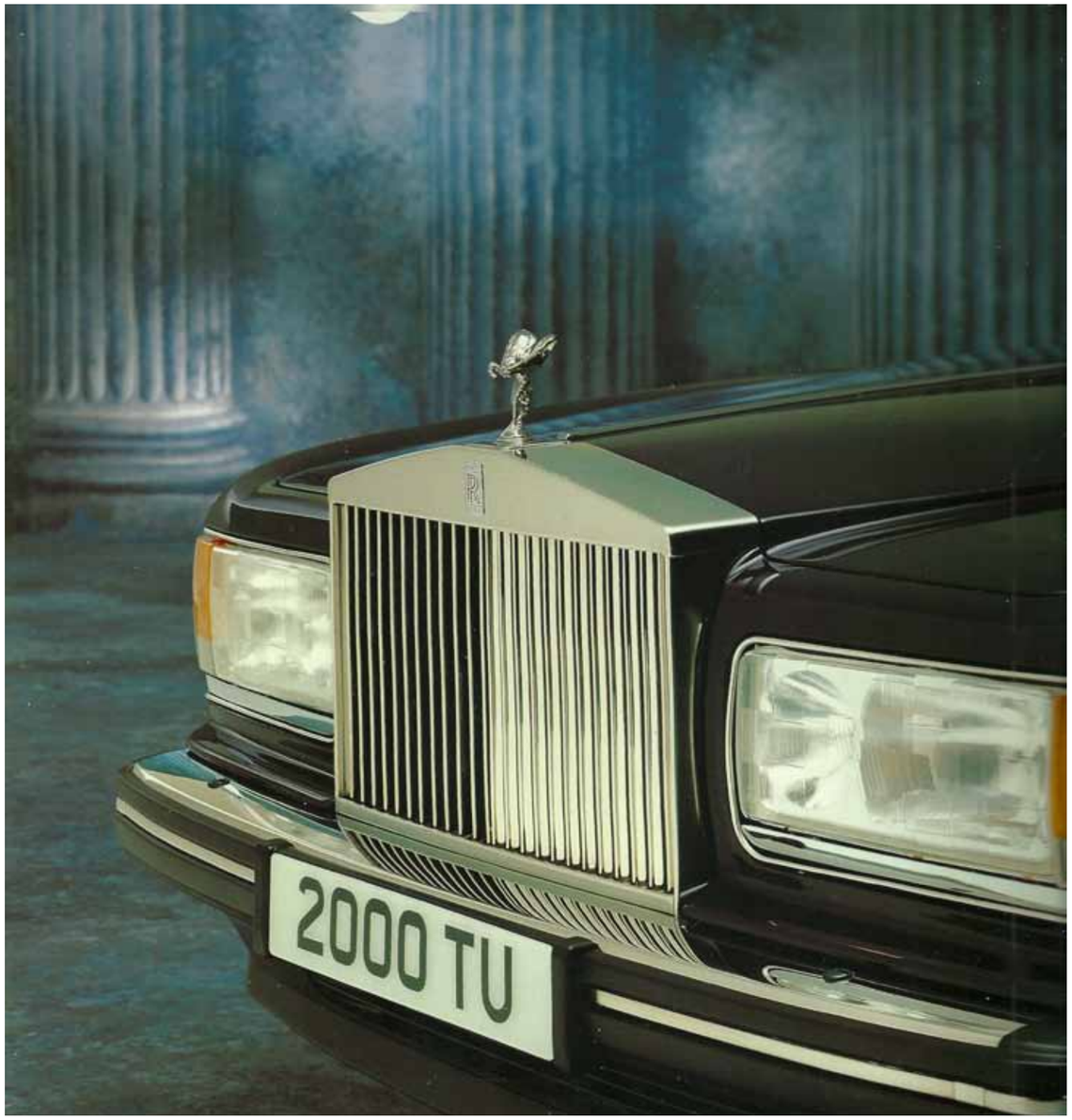
De nya modellerna

Man hade redan 1972 påbörjat arbetet med nästa generation, internt betecknad SZ. 1980 kom så till slut efterträdarna Rolls-Royce Silver Spirit och Bentley Mulsanne. De presenterades 1980 enligt tidigare tradition för världspressen vid ett stort event i Nice på Franska Rivieran, där man dessutom förväntade sig att många exemplar med tiden skulle hamna, levererade från de stora återförsäljarna i Cannes eller Monaco. (Det var fantastiskt att gå runt i deras eleganta utställningslokaler och begagnat-hallar. Man kunde bli lycklig för mindre.)

De nya modellerna byggde i hög grad på företrädarna: i princip samma bottenplatta, samma drivlina (motor och växellåda) och så instrumentpanelen från Silver Shadow II. Många små förändringar och justeringar gjorde dock att såväl komfort som vägegenskaper var betydligt bättre hos Silver Spirit än hos Silver Shadow.
Karossen var dock - trots att den baserades på den gamla, mindre bottenplattan - helt ny och både något längre och bredare. En del kunder tyckte dock att den nya karossen var boxigare/klumpigare i förhållande till den smäckrare (nåja, bara 8 cm kortare) Silver Shadow. Inom Rolls-Royce i Crewe var man dock angelägna om att få en större bil än Silver Shadow för att möta konkurrensen från bl a de större amerikanska bilarna, Mercedes-Benz S-klass och Jaguar XJ.
Det blev en kompromiss. En avsevärt större bil för att framför allt matcha de amerikanska konkurrenterna var omöjligt, eftersom man av ekonomiska skäl var tvungna att utgå från SY-familjens bottenplatta. En större bil hade också varit för stor för de flesta europeiska kunder. Alltså fick man i stället göra en för ändamålet smart design, som gjorde att karossen såg större ut än den egentligen var. Man ökade visserligen längd och bredd något, men minskade samtidigt höjden. Man sänkte midjelinjen och ökade glasytorna med mer än 30 % i förhållande till Silver Shadow. Man hade en påtagligt horisontell design av fram- och baklyktorna, som gjorde att man uppfattar bilen som bredare än den egentligen är. Man gjorde även en plattare motorhuv än på Silver Shadow.

Tanken var också att Silver Spirit skulle se betydligt modernare ut, tydligt skilja sig från föregångarna och inte ha någon alltför spektakulär design som skulle kunna skrämma bort märkets ofta konservativa kunder.
Designteamet leddes av Fritz Feller, en Österrike-född ingenjör, som kommit till England som barn. Han svarade för flera av de mest framgångsrika Rolls-Royce- och Bentley-modellernas design och var med redan i design-teamet som tog fram Silver Shadow.
Karosserna skulle som tidigare levereras av Pressed Steel, ett då helägt dotterbolag till British Leyland, från deras fabrik i Cowley. I denna numera BMW-ägda fabrik tillverkas idag Mini. Pressed Steel var omdiskuterad som underleverantör. Deras kvalitet ifrågasattes ofta, men Crewe var en mycket prestigefull kund för företaget, varför Pressed Steel mer eller mindre lyfte sig i håret för att leverera till Rolls-Royce med tillräckligt god kvalitet.
1980 var Rolls-Royce- och Bentley-versionerna, liksom under Silver Shadow-tiden, åter helt identiska. Endast grill, navkapslar och andra märkesbestämda detaljer skiljde dessa åt. Man gjorde alltså inga som helst försök att profilera de båda märkena var för sig, utan Bentleyn var en ren kopia av Rolls-Royce.
Den 10 cm längre versionen av Silver Spirit kallades nu Silver Spur, med längre benutrymme och bredare dörrar bak och (oftast) Everflex vinyltak, men till skillnad från tidigare med samma storlek på bakrutan som Spiriten. Den hade dessutom likt Corniche (små)

rostfria navkapslar i stället för de kortare versionernas hela, rostfria hjulsidor. Silver Spur kom med tiden att säljas i allt större antal.
Senare kom dock nya hela hjulsidor på samtliga varianter och 1989 (mycket diskreta) aluminiumfälgar. 1996 kom ännu en ny variant på det senare. 1994 kom en legendarisk limited edition kallad Rolls-Royce Flying Spur med turboladdad motor på 355 hk. Den skulle ha sålts i 25 exemplar men blev populärare än så och såldes till slut i 134 exemplar, som det närmast var vilt slagsmål om.
Förväntningarna på de nya modellerna var betydande - efter de stora framgångarna med Silver Shadow under 70-talet. Och de höga förväntningarna infriades. Man hade dock fortfarande bara råd med mindre förändringar/förbättringar från år till år. Men man tröstade sig med att man hade konservativa kunder med begränsade krav på förnyelse.
Man införde dock trots allt förbättringar varje år, som gör att senare årsmodeller på många sätt skiljer sig till det bättre från de tidigare årsmodellerna. De ser också allt modernare ut. Vissa bedömare hävdar att man, om man kan, skall satsa på en årsmodell med elektronisk bränsleinsprutning EFI (i stället för de tidigare årsmodellernas förgasare) och ABS-bromsar. Detta kom på 88:orna eller egentligen redan på sena bilar av 1987 års modell (chassinummer som börjar på 2xxxx). Just bilar med dessa chassinummer sägs av en del kännare vara att föredra.
Allteftersom man införde förbättringar kom nya versioner. 1989 kom Silver Spirit II och 1994 Silver Spirit III. 1996 kom återigen en ny variant, som logiskt sett borde ha kallats Silver Spirit IV. Just IV visade sig dock betyda död i vissa arabländer, varför man i stället kallade den Silver Spirit (1996).
Rolls-Royce har dels haft en stadig kundkrets, som köpt nya bilar oavsett konjunktur. I Storbritannien har man talat om ”gamla pengar”. Man har dessutom haft en annan kundgrupp som varit mera konjunkturberoende. 1982 hade man därför en dipp, då man



tvingades minska produktionen från 3 000 till 2 000 bilar i årstakt, främst beroende på problem i USA och på andra exportmarknader. 1989 hade man i stället en topp p g a dåvarande internationell högkonjunktur. Därefter blev det åter sämre tider.

Bentley-märkets återkomst

Ett populärt talessätt lyder: ”The modest man drives a Bentley.” Bentley orsakar onekligen mindre uppmärksamhet än Rolls-Royce bland andra människor. Det var således möjligt under flera decennier att njuta av en Rolls-Royce fulländning, men utan att väcka den uppmärksamhet som Rolls-Royce kylare ofta skapar genom att köpa en Rolls-Royce-kopia i form av en Bentley. Man fick dock inte något ytterligare genom att välja just en Bentley mer än just anonymiteten.

Ända från Rolls-Royce köp av Bentley 1931, men i synnerhet under 50-talet och första halvan av 60-talet ansågs Bentley däremot ha en helt egen identitet, bl a genom att vara ett sportigare alternativ till Rolls-Royce (”the Silent Sports Car”), därefter blev märket sorgligt nog bara en kopia av Rolls-Royce. Bentley-versionerna såldes följaktligen under en period på närmare två decennier (1965-1982) endast i mycket små antal. Detta kom dock att förändras kraftigt under 1980-talet.

1982 började Rolls-Royce Motors nämligen plötsligt sälja Bentley Mulsanne Turbo, en Mulsanne som försetts med en jättelik Garrett lastbilsturbo. Plötsligt hade denna bil på långt över 2 ton fått sportvagnsprestanda och en motoreffekt på hela 298 hk, att jämföra med tidigare 200 hk (även om man på den tiden aldrig avslöjade effekten). Toppfarten blev nu 220 km/h i stället för vanliga Mulsannes 192 km/h. Man hade på detta sätt även skapat världens då mest accelerationssnabba fyrdörrarsbil: 0-100 km/h på 7.0 sekunder. Dessvärre hade man dock inte till en början förstärkt upp hjulupphängningar och bromsar etc så att dessa motsvarade de stora effekt- och prestandaökningarna. Köregenskaperna var därför till att börja med försiktigt uttryckt något tveksamma. Inställningarna från Rolls-Royce, vars köregenskaper ibland brukar liknas vid en flygande matta, passade helt enkelt inte för en betydligt kraftigare motor, som förväntas resultera i en mera som det heter ”inspirerad” körning.

F o m 1985 års modell kom dock Bentley Turbo R, vars vägegenskaper var betydligt bättre och nu var fullt anpassade till bilens fartresurser. Jag som Rolls-Royce-ägare upplever Turbo R betydligt hårdare och stötigare, men det är precis vad som behövs för att matcha den högre effekten. Fabriken har inte velat bekräfta vad som menas med tillägget R i modellbeteckningen, men den allmänna uppfattningen är att R står för ”roadholding”. Kurvtagningen blev betydligt bättre i Turbo R och fjädringen styvare/hårdare. Det gick därmed nu att hålla betydligt högre hastigheter utan att den uppträdde som ett segelfartyg i storm. Själv brukar jag beskriva skillnaden som att en Bentley Turbo R kräver njurbälte, medan en Rolls-Royce inte gör detta. (Jag har då glömt bort att det även finns bilar som förefaller i princip helt sakna fjädring, typ Ferrari och Lamborghini...)

Bentley Turbo R fick så från årsmodell 1987 328 hk och från 1995 385 hk, resulterande i toppfarter på 235 km/h respektive 249 km/h. Turbo S 1995 hade 402 hk och Turbo RT 1998-1999 400 hk med elektroniskt begränsade topphastigheter på 250 km/h. Bentley Turbo RT Mulliner 1998-1999 hade hela 420 hk och toppfarten 270 km/h. Alla dessa data är högst imponerande, speciellt med tanke på bilarnas vikt. Man nådde nu även många kundgrupper som tidigare inte köpt Rolls-Royce Motors produkter.

Även Bentley-modellerna gick att beställa med lång hjulbas, i vissa fall t o m vanligare än den normala hjulbasen.

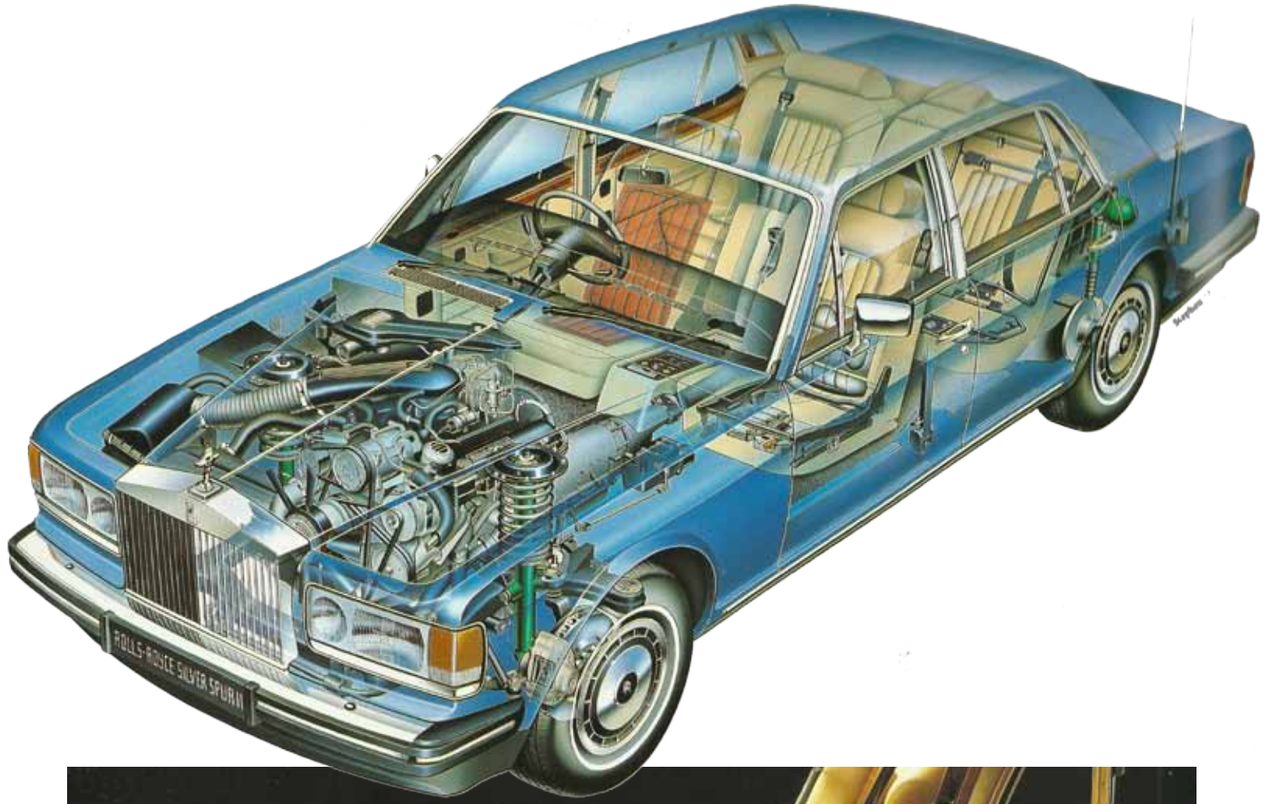
Turbomotorutrustade Bentley blev nu en framgångssaga. 1987 såldes t o m för första gången på mycket länge fler Bentley än Rolls-Royce. Detta har därefter hållit i sig.

Silver Spirit-familjen totalt

Om man summerar försäljningen av fyrdörrarsbilar av SZ- eller Silver Spirit-generationen såldes totalt 11 910 Bentley och 18 550 Rolls-Royce. Totalt såldes alltså 30 460 fyrdörrade SZ-bilar.

Lägger man till tvådörrarsvarianterna så var SZ- eller Silver Spirit-familjen en av Rolls-Royce mest framgångsrika modellfamiljer (även om Silver Shadow såldes i fler exemplar per år). Det finns således all anledning att fira 40-årsjubileet.

Rolls-Royce Silver Spirit, Bentley Turbo m fl är f n oerhört prisvärda, speciellt i Storbritannien. Prisbilden förstörs nämligen av de bilar som använts som vardagsbilar, körts mycket och är dåligt skötta.



Efter hand som dessa skrotats bort kan man dock förvänta sig att SZ-bilarna åter får ett högre värde - precis som att återstående fina exemplar av Silver Cloud, Bentley S, Silver Shadow och Bentley T på senare tid fått detta, efter att även dessa tidigare legat relativt lågt i pris. När det gäller Spirit, Spur och Turbo R m fl rör det sig ju om utpräglade lyxbilar som fortfarande är relativt moderna och med extremt bra komfort, till stor glädje vid t ex långresor. Turbobilarna har ju dessutom fortfarande imponerande fartresurser. Samtliga SZ-bilar, liksom tidigare modeller, är härutöver konstruerade för att kunna renoveras och med relativt rimliga insatser därmed kunna hållas i gott skick. Dessa kan därför förväntas kunna glädja bilentusiaster i många år framöver, även hos oss här i Sverige!

BENTLEYS SISTA MULSANNE

JanSegerfeldt

Bentley Motors har tillverkat sina sista exemplar av prestigemodellen Mulsanne. De 30 avslutande bilarna var alla av specialversionen kallad 6.75 Edition by Mulliner, baserad på Mulsanne Speed. Mulsanne presenterades redan 2009 på Pebble Beach i USA som toppmodellen i sortimentet. Tanken bakom lanseringen var nog främst att Bentley ville ha något att erbjuda bilkunder som sneglade på Rolls-Royce Phantom men kunde tänkas välja ett bra Bentley-alternativ - om det fanns något. Det har det nu funnits sedan 2010, då Mulsanne gick i produktion. Mot bakgrund av att Mulsanne var en stor och överdådig Bentley jämfört med Bentley Continental GT och GTC, så sålde den förvånansvärt bra. Inalles har Bentley Motors på tio år tillverkat 7.300 exemplar. En del av dessa var av den något förlängda variant som blev tillgänglig för några år sedan. De flesta kunderna har beställt någon form av extrautrustning till sina exemplar. De riktigt fina specialutförandena gjordes hos Mulliner, en liten avdelning inom den stora fabriken i Crewe som tagit hand om extrabeställningsuppdragen. Som ni säkert har läst tidigare så avser Bentley med nedläggningen av Mulsanne att för alltid även begrava den klassiska V8:an som Rolls-Royce introducerade 1959 och som har genomgått en fantastisk utveckling, där nästan alla rörliga delar är ersatta, moderniserade eller uppdaterade. Effekten har kunnat ökas från 180 hästar till otroliga 530 hästar på de drygt 60 åren. Det näst sista exemplaret (och sista kundexemplaret) av 6.75 Edition by Mulliner som lämnade fabriken för att gå till en kund i USA, är lackat i Rose Gold over Tungsten. Det definitivt sista exemplaret är den svarta bilen som sägs vara extra-special-special, där det tydligen även ingår munskydd till personalen. Företaget vill inte avslöja vad man tänker göra med den här bilen. Kanske ställs den in på museum?

SPÖK-PARTAJ

JanSegerfeldt

Den 1 september 2020 presenterades den nya Rolls-Royce Ghost, en helt ny bil som det tog fem år att skapa men ändå ser i stort sett likadan ut som den gamla. Ghost har sålts i fler exemplar än någon annan Rolls-Royce-modell, så när den viktiga ersättaren nu presenteras, så har man satsat stort med en helt ny konstruktion på den nya aluminium spaceframe-plattformen. Motorn är som tidigare en V12:a och för att bilen ska vara exceptionellt tystgående har man tryckt in 100 kilo ljuddämpningsmaterial på de rätta ställena. Grillen har också blivit litet snyggare!

Bara tre dagar senare, den 4 september, bjöd Rolls-Royce-fabriken i Goodwood in medlemmar i 20-Ghost Club, värl-dens äldsta Rolls-Royce-klubb, som bara verkar för märkets bilar tillverkade före andra världskriget. Med en utsökt samling av 20 fantastiska bilar från 1911 till 1935, alla körda till fabriken med egen maskin och rullande på egna hjul, bjöds de 20-Ghost Club-medlemmar som hörsammat kallelsen på champagne och en härlig picknick-lunch i det gröna och fick en specialvisning av tillverkningen av den nya bilen, givetvis med beaktande av behovet av social distanse-ring. En av de deltagande bilarna, en Rolls-Royce Silver Ghost från 1920 med open drive limousine-karosseri från H J Mulliner firade sitt eget hundraårsjubileum. Andrew Ball som ansvarar för Rolls-Royce Motor Cars Heritage-avdelning och har förgyllt RREC-konferenserna i The Hunt House flera gånger, blev förstås nöjd och glad att se alla de fina gamla bilarna.

BENTLEY COACHBUILT BACALAR

JanSegerfeldt

När du ser de här bilderna så tänker du kanske att den här fräcka bilen ska du köpa oavsett pris - men tyvärr, det är redan för sent!

Bentley Motors presenterade nyligen sin djärvaste nya modell kallad Bacalar (vad kan det betyda?), en super-supermodell som bara ska tillverkas i tolv exemplar - och alla tolv är redan sålda. Inga fler kommer att tillverkas även om efterfrågan kvarstår, säger man hos Bentley. Man vill inte urvattna värdet i varumärket. Därför ska den här bilen vara garanterat exklusiv. Det är exklusiviteten man betalar för och då kostar det. Man talar om minst en och en halv miljon pund plus options.

Bacalar är en semi-coachbuilt modell från Mulliner-avdelningen i Crewe. Även om det mesta av tekniken är hämtat ur det ordinarie Bentley-sortimentet, så har Bacalar inte någon exteriör karosspanel som är identisk med Continental GT. Utseendet är så helt annorlunda att eventuella likheter knappast märks. Karossen är av typen barchetta, eller vad man skulle kunna kalla ett badkar för två. Dessutom saknar den fast tak. Designen är mer brutal än vad man har sett tidigare från Bentley och bilen är alltså strikt tvåsitsig. Om Porsche hade gjort den skulle den ha kallats Speedster. Detta är ett liknande koncept bortsett från att Bentleyn är betydligt mer super-VIP. Hur det gick till när de 12 köparna lyckades få sina kontrakt på Bacalar framgår inte men det hjälper nog om man har varit en lönsam kund sedan tidigare. Bacalar har den 12-cylindriga TSI-motorn som man här har pressat ut 659 hästar ur, mer än tillräckligt för att den ska klara att köra ifrån alla andra superbilar inklusive många Ferrari och Lamborghini. Och fort måste det gå om man inte ska bli blöt när det regnar. Sufflett saknas som sagt.

Svaret på frågan i inledningen är att namnet är direkt lånat från Laguna Bacalar som är en sjö på Yucatan-halvön i Mexico. Sjön är världskänd för sin betagande vackra närmiljö och avsikten med namnvalet är att Bentley-bilen ska uppfattas som lika betagande vacker. Det finns nog i åtminstone tolv personer i världen som håller med om det.

KARL-GEORG WESSMAN

Händelse

Sveriges Mr Rolls-Royce, Karl-Georg Wessman eller ”George” som han gärna kallade sig, har för ett tag sedan lämnat jordelivet, närmare bestämt den 13 april 2020, som så många andra drabbade i dessa tider. Georg är utan tvekan den som sålt flest Rolls-Royce- och Bentley-bilar i Sverige, som försäljare och försäljningschef hos Salén & Wicander och Förenade Bil i närmare 40 år. Många av oss Rolls-Royce- och Bentley-entusiaster visste att Georg hade koll på bilarna som såldes eller förmedlades, inget som Georg lämnade ut till någon, många ställde frågan men fick alltid ett nej. Ingen visste hur omfattande Georgs ”koll” av sparad dokumentation var, återkommer lite senare om omfattningen.

Hur gick det till

Min egen fundering när jag fick besked om Georgs bortgång var: Vart kommer all historia som nu inte hade någon hemvist att hamna? Den får bara inte försvinna i en sopcontainer eller hamna där den faller i glömska eller bakom låsta dörrar. Jag visste att Georg har en bror Bengt Wessman. Kunde jag kontakta Bengt med tanke på Georgs nära bortgång? Med stor tvekan tog jag mod till mig och ringde Bengt, beklagade givetvis broderns bortgång, framförde mitt ärende, samtalet blev ganska kort för Bengt satt lite trångt till. Vad hade jag nu gjort, vad tänkte Bengt om mig? Det här måste närmare förklaras, så jag skrev ett utförligt mejl där jag i detalj framförde mitt önskemål. I min tanke fanns naturligt: Vem fortsätter på Jan Segerfeldts fina Rolls-Royce-historia i Sverige och var finns ett material till den fortsatta historien? Troligen endast hos Georg.

Ett glädjande besked

Det dröjde inte länge, efter någon dag ringde Bengt mig, vi bestämde tid för att mötas hemma hos Bengt där han förvarade det mesta av materialet. Det visade sig vara omfattande. Bengt ville att vi skulle ta allt, självklart sade jag ja, vi gick igenom allt material. Det slutade med att vi kom överens att AHK skulle förvalta materialet genom en donation från Bengt. Donationen finns i skriftlig form hos AHK, lite kort kan jag berätta att materialet skall förvaltas av AHK i sin helhet, förvaras i dess bibliotek och finnas tillgängligt för Rolls-Royce-/Bentley-intresserade, vi skall även ge icke medlemmar som har intresse av dokumentationen möjlighet studera det.

Stort Tack!

Ett stort Tack till Bengt Wessman för donationen, Bengt har gett oss Rolls-Royce- och Bentley-entusiaster möjlighet titta tillbaka i historien, glädjande!

Vad innehåller donationen

Uppgifter om bilar som förmedlades eller såldes under Georges tid, hela 23 fulla A4-pärmar och några pärmar med info om tidigare fordon sålda i Sverige, Rolls-Royce 1919-1940, R-R SC, R-R SC II , Phantom V, R-R SC III, Bentley Mk 6, S 1, S 2 och S3. Fantastiskt fina bilbroschyrer från 50-talet till 90-talet från Rolls-Royce Ltd och coachbuilders, fotografier så tidigt som från 1913, besök hos coachbuilders, fabriker och andra sammanhang i England och Sverige. Stora och mindre planscher med fina bilder på bilar av olika modeller och planscher med systembeskrivningar speciellt på Silver Shadow, dessa kan vara gjorda för utbildnings syfte. Några R-R och B manualer. 4 st kompletta kund-set att användas för färg och materialval av bilens yttre och inre utrustning vid kundmöten. En hel del annan dokumentation relaterade till bilar i Sverige och en boksamling som vi gav några kronor för.

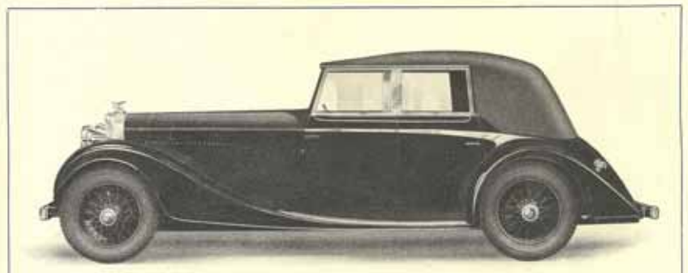
Sammanfattning

I skrivande stund har bara en grov sortering utförts, hur fortsättningen skall utföras för att på ett lättare sätt studera materialet funderar vi på, det troliga är att en del kommer digitaliseras och finnas åtkomligt på webben. När tillfälle ges skall vi arrangera en klubbkväll speciellt för donationen, då vi kan ta fram det lite känsligare materialet. Bibliotekarien Niklas Palm och jag fortsätter utreda och katalogisera.

Rune Sahlberg
Lokalansvarig AHK klubblokal

BROSCHYREN:
BENTLEY 4 1/4 LITRE ALLWEATHER

JanSegerfeldt



BENTLEY

4¼ LITRE ALLWEATHER

(4 DOORS)

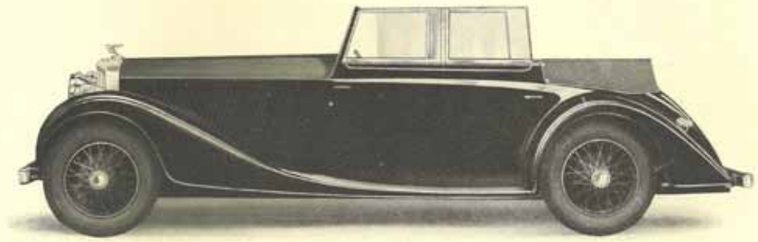
A dual purpose car, specially designed for those who require the ability to enjoy the delights of an open car and, in addition, the protection of a closed car in inclement weather. Whilst its appearance is attractive, every consideration has been given to comfort. In this connection attention is drawn to the provision of four doors, a feature not usually associated with a body of this type.

CHASSIS. The chassis is the standard 4¼ litre Bentley, with easy change gear-box, automatically controlled hydraulic shock absorbers with over-riding hand control, and untarnishable mountings.

BODY. The body, by a well-known coachbuilder, has attractive lines, and offers comfortable seating for four. The folding head is easily operated single-handed. Each front seat is independently adjustable. Reinforced glass is used throughout, whilst ample luggage space is provided in the container at the rear and on the folding platform which, when not in use, forms the door of the container.

4¼ LITRE £1,645 COMPLETE

FOR FURTHER DETAILS, SEE OVER



EQUIPMENT. Glass side windows. Envelope Cover for Hood when down, Spare Wheel, Tyre, Carrier and Cover, Speedometer, Clock, Revolution Counter, Driving Mirror, complete set of Lamps, with anti-dazzle device, Dual Wiper to Screen, Self-cancelling Traffic Signals, Dual Electric Horns, Cigar Lighter, Number Plates and Licence Holder, Mascot, Front and Rear Bumpers, Kit of Tools, Tyre Pump, Lifting Jack.

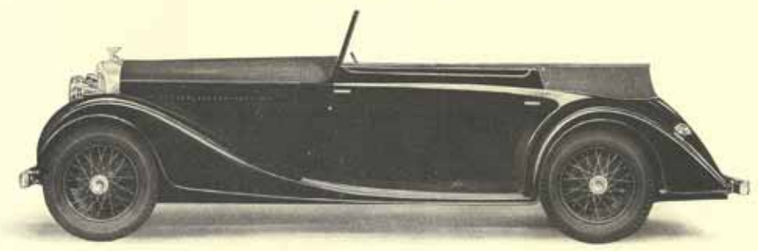
All bright parts have untarnishable finish. The car can be finished in cellulose and upholstered in colours to choice. Wheels are stove enamelled black. If coloured, £5 extra.

BENTLEY MOTORS (1931) LTD.

Directors—A. F. SIDGREAVES. W. M. COWEN. CAPT. W. BARNATO.

16, CONDUIT STREET, LONDON, W.1.

TELEPHONE MAYFAIR 4412 (3 LINES)
TELEGRAMS BENSPORT, PICCY, LONDON



1000/W. C. & S./September, 1937.

Förutom de stora fina försäljningskatalogerna för modellerna 3 1/2 litre och senare 4 1/4 litre gav Bentley Motors Ltd ut tvåsidiga faktablad i A4-format för några utvalda enskilda utföranden. Man hade förhoppningar att kunna sälja en liten närmast identisk serie av vissa karosserier på Bentley-chassina. Därför tänkte man att det kunde löna sig att göra reklam specifikt för dem. Därav de här tvåsidiga bladen. Det märkliga är att man genomgående underlät att ange karosserimakarnas namn i bladen, trots att denna ynnest att få bygga karosser för Bentley bara förlänades ett fåtal av deras mest etablerade samarbetspartners! Den här broschyren talar alltså inte om att det var Vanden Plas som stod både för designen och bygget av karossen. Men det vet vi idag.
Redan på 1920-talet hade Vanden Plas (England) 1923 Ltd i Kingsbury i Londons utkanter ett välutvecklat samarbete med Bentley Motors Ltd i Cricklewood (inte så långt från Kingsbury). En femtedel av alla Bentley-chassin som byggdes 1919-1931 försågs med Vanden Plas-karosserier av olika slag och Bentley hade sin tävlingsbilsverkstad i deras byggnader. Idag är Vanden Plas sportiga open tourer-karosserier vanligare än någonsin på W O Bentleys men det beror på att deras design för tävlingsmaskinerna för Le Mans har blivit så populär att man plagierar den på löpande band och kallar de ombyggda bilarna för "Vanden Plas Type".

Det goda samarbetet skulle fortsätta mellan Vanden Plas och det nya Bentley-bolaget som 1931 köptes upp av Rolls-Royce Ltd. Vanden Plas gjorde ungefär en tredjedel av alla karosserier på Derby Bentleys under 1930-talet. För första gången hade man hos Vanden Plas i Kingsbury anställt en person på ritkontoret som skulle svara för Vanden design-arbetet. Han hette John Bradley och efter en gedigen utbildning och praktik kom han till Vanden Plas 1931 som ledare för ett litet lag av unga ritare. Hans hand kom sedan att vila över Vanden Plas formgivning ända till 1967. Det var han som ansvarade för att all-weather-karosserierna med design no 1341 och 1349 blev verklighet. I några fall var det överenskommelser med försäljningsföretag som Jack Barclay som gjorde att flera exemplar av samma design kunde säljas. Enligt Vanden Plas egna bokföring gjordes 19 stycken all-weather mellan 1936 och 1939. Det betyder att de bara gjordes för 4 1/4 litre-modellen. Bilen med chassinummer B133KU fick också äran att stå utställd på Vanden Plas monter på den första Earls Court Motor Show i London 14-24 oktober 1937.

Vanden Plas debiterade beställarna (vanligen någon av de stora bilförsäljningsbolagen som Jack Barclay, H R Owen eller Car Mart) £295 netto för all-weather-karosseriet men för en komplett bil fick kunden betala Bentley Motors £1.645. All-weathern från Vanden Plas var utan tvekan en lyckad karossdesign på ett fint chassi och blev signifikativt för "The silent Sportscar". Här gavs man möjlighet att åka öppet när det passade men vid väderförsämring kunde man få fullt skydd mot ovädret med en stor isolerande sufflett och riktiga sidorutor av glas. Innerutrymmena var helt okey, nästan som i en saloon. Ändå kunde bilen ståta med vackra linjer, öppen så väl som täckt, och nästan lika elegant som en tvådörrad drophead coupe. John Bradley var en erkänt skicklig formgivare.

Trycksaken här gjordes för Bentley Motors i 1.000 ex i september 1937, alltså i god tid för att kunna delas ut till intresserade spekulanter på bilutställningen i London, såväl i Bentley-montern som i Vanden Plas-montern, där de bör ha kommit till mest nytta. Tryckeriet heter W C & S, inte Rolls-Royce vanliga tryckare men sannolikt London-baserat. Möjligen är det samma som W C Ltd, som anlitades några år tidigare, och som nu ca 1935 har övertagits av nästa generation, därav tilläget "& s" för "and son". Det verkar som tryckeriet fick producera alla Rolls-Royces och Bentleys flyers/flygblad under 1930-talet. Dess fullständiga namn är dock inte känt.

CLAES WRETFORS

1946-05-02 – 2020-09-14
Svenska sektionens förste ordförande

Vi har nåtts av det tråkiga meddelandet att Claes har gått bort i sviterna av en stroke. Jag mötte Claes första gången hösten 1979, då vi spånande på att starta en svensk sektion av RREC och Claes blev dess ordförande 1981-1988*. Claes jobbade med vapensystemet till JAS Gripen, så hans kontakter med England och hans suveräna engelska öppnade många dörrar. Han lyckades också pricka in sina tjänsteresor lagom till de årliga klubbkonferenserna i mars. Därmed räckte bidraget från moderklubben till tre deltagare från Sverige.
Jag kommer att sakna Claes, hans kunskap, hans engelska, hans hjälpsamhet, en vän som gått bort alldeles för tidigt.
Hans Rolls-Royce Silver Wraith Hooper touring limousine från 1947 (WTA 55) har glädjande nog övertagits av hans dotter Marie.

Våra tankar går till hustrun Madeleine, sonen Krister och dottern Marie.

Clifford Hellzén

(*se artikel i svenska Bulletinen om hur allt startade, sök på vår hemsida rrec.se - medlem - bulletiner - 2005 - nr 1-2 - sid 16-17)

Svenska Sektionens Styrelse Och Funktionärer

Styrelse

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

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

Hans Örming
Sekreterare, Krakelspektakelgatan 3, 168 70 Bromma
Tel: 070 5614167
Epost: secretary@rrec.se

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

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

Åke Hultgren
Ledamot
Medlemsregister, Fordonsregister
Pilspetsvägen 3, 58337, Linköping
Tel: 072-7005718
Epost: ake.slaka@gmail.com

Magnus Almér
Suppleant
Björnhovda 120, 386 35 Färjestaden
Tel: 070-5134431
Epost: magnus@almers.se

Stefan Kulander
ledamot
Henriksdalsvägen 2, 38692 Färjestaden
Epost: sk@sems.se

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.com

Roberth Nironen
Webmaster Hemsidan och Facebook, MHRF försäkring
Rynningsgatan 41, 802 56 Gävle
Tel: 070 3991765 Epost: secretary@rrec.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
Åke och Anita Hultgren 072-7005718, ake.slaka@gmail.com

Närke och Västmanland:
Ulf och Barbro Klaeson
Tel: 070-5953090, Epost: ulf@klaeson.com

Stockholm,Södra Uppland
Platsen vakant.

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

Nya Medlemmar

Anders Svensson Magnarpsvägen 45
266 54 VEJBYSTRAND
Jörgen Pettersson Tokarpsgatan 14
504 58 BORÅS
Lars Backman Sprängarvägen 30
184 70 ÅKERSBERGA
Ola Norrby Fjällbackagatan 8
416 74 GÖTEBORG
Krister Stolt Långåsvägen16 518 41 SJÖMARKEN
Pehr Lagerman Karlavägen 63 114 49 STOCKHOLM
Caroline Lepistö Segelbergsvägen 11
221 00 MARIEHAMN
Mats Larsson Snidaregatan 2 D
Lgh 1202 432 43 VARBERG
Jesper Markusson Domherrevägen 26
178 39 Ekerö
Paul Henry West Stenblommans väg 12 434 94 VALLDA SANDÖ
Otis Östlund Ljusterögatan 5 lgh 1106
116 42 STOCKHOLM

Bestyrelsen RREC Danish Section

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

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

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

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

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

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

Nye Medlemmer

Den Norske Seksjonens Styre Og Funksjonaerer

Styreleder:
Åge Antonsen,
mail: age.ant.rrec.no@gmail.com

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

Fredrik Stang Rydin - Oslo

Flying Spares

Rolls-Royce & Bentley Parts

Tel: +44 (0) 1455 292949
Email: sales@flyingspares.co.uk
www.flyingspares.com

Rolls-Royce Bentley SPECIALISTS ASSOCIATION

ANNO 1811

FURUSUND
VÄRDSHUS

HOTELL · RESTAURANG
KONFERENS · MÖTEN
FEST · BRÖLLOP

Kontakta oss idag med er förfrågan!

info@furusundvardshus.se | 0176 803 44
furusundvardshus.se

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

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