ROLLS-ROYCE ENTHUSIASTS' CLUB

SWEDISH SECTION

BULLETINEN

Nr 4 December 2007

www.nynas.com/bitumen

NYNAS

RREC Swedish Section
är ansluten till Motorhistoriska Riksförbundet

Hemsidan: www.rrec.se
Engelska hemsidan: www.rrec.co.uk

Bulletinen utkommer 4 ggr per år Upplaga 500 ex
Ansvarig utgivare Göran Berg
Layout Svante Runberger
Tryckare Prinfo Alfredssons Bollebygd

Medlemskap 07/08 850 kr per år
Familjemedlem: 100.- i svenska sektionen,
200.- inkl moderklubben
Juniormedlem 425.-

För medlemskap finns info på hemsidan
Plusgiro RREC 495 29 27–4
Bankgiro RREC 5965 - 7528

Svenska Sektionens styrelse och funktionärer

Ordförande
Göran Berg
Rönntunet 2, 181 48 LIDINGÖ
Tel 08 – 765 31 03,
0431 – 36 65 31
Mobil 0708 – 108 118
goran.berg@rrec.se

Vice ordförande
Försäkringar, rallyn
Håkan Johansson
Annelund, 590 62 LINGHEM
Tel 013 – 730 66,
070 – 590 55 58
hj@nvbk.se

Sekreterare, Webmaster
suppleant
Roberth Nironen
Domarringen 53, 804 33
GÄVLE
Tel 026-19 36 39,
0703-99 17 65
roberth.nironen@telia.com

Kassör **Karl-G Giertz**
Hagalund, Rådalavägen 8
147 91 GRÖDINGE
Tel 08-530 24 141,
0705-22 92 58
kalle.giertz@telia.com

Redaktör
Jan Segerfeldt
Västra Palmgrensgatan 189
426 77 VÄSTRA FRÖLUNDA
031-29 29 46
jan.segerfeldt@goteborg.
bostream.se

Ledamot
Annonser, sponsorer
Anders Malmqvist
Box 5070
161 05 BROMMA
08-5000 6540
0707-63 17 99
anders@malmqvist.net

Suppleant
Thomas Nuorimaa
Sandaredsvägen 3,
518 30 SANDARED
Tel 033 – 25 91 90,
0705 – 83 00 71
thomas@nuorimaa.com

Klubbshop
Siv Hellzén
Djursholmsvägen 45, 183 52
TÄBY
Tel dagtid 08-717 20 00
Tel kvällstid 08 – 756 13 91
clubshop@rrec.se

Teknisk kommitté
Samordnare
Lasse Amarald
Buskudden 4, 185 94 VAX-
HOLM
Tel 08 – 541 372 79,
0707 – 77 40 35
lars.o.a@swipnet.se

Valberedning
Staffan Lennström, sam-
mankallande
Själlandsgatan 56, 254 40
HELSINBORG
Tel 042-13 35 83,
0706-02 11 75
staffan.lennstrom@telia.com

Tommy Strömberg
Svartkärrsvägen 20,, 133 32
SALTSJÖBADEN
Tel 08 – 759 05 05,
0705 – 17 18 77
tommy@jdv.se

Conny Byström
Släntvägen 6
148 91 ÖSMO
08-711 73 87
0708-96 52 15
connybystrom@hotmail.com

Layout Bulletinen
Svante Runberger
Landhöjningsvägen 23, 436 50
HOVÅS
Tel 031-14 63 06,
0708-27 64 31
svante.runberger@swipnet.se

ORDFÖRANDENS SPALT MED BULLETINENS INNEHÅLL

BULLETINENS INNEHÅLL

Svenska sektionens styrelse	3
Ordförandens anteckningar	4
Evenemangskalender	5
Ölands Skördefestrally	6
Eurorallyt 2007	12
The Swedish Anniversary Trophy	21
Garagedagarna hos Rohdins	23
Reserapport från London	29
Brev från Egypten del III och IV	38
Rolls-Royce Wraith WRB47	44
Nya Bentley Brooklands på Brooklands	51
Teknik - Greasy Fingers II	52
Dansk broschyr	54
Motorerna i dagens Rolls-Royce & Bentley - en prestandajämförelse	56
Klubbshopen	58
Ovanliga bilar	59
Notiser	60
Nya medlemmar	62
Annonsregister	62

Omslagsbild

Stor uppställing av vackra fordon i årets Eurorally
foto: Göran Berg

Kommande nummer
nr 1 2008 manusstopp 29/2
utkommer w 11

nr 2 2008 manusstopp 23/5
utkommer w 24

RREC tar inget ansvar för annonser och dess innehåll

Bäste medlem!

Decembernumret av vår bulletin är kommet, Du håller det i din hand! Julen närmar sig med snabba steg - snart är året Nytt. Dax att se tillbaks och sikta framåt!

Till årets glädjeämnen hör den goda tillströmningen av medlemmar, hela 44 nya sedan juli förra året – det var länge sedan klubben hade sådan medvind. Samma sak gäller våra generösa annonsörer, Du finner flera nya intressanta annonser i detta nummer - de är väl värda att gynna!

Fler medlemmar och fler annonsörer/sponsorer ger oss ökade ekonomiska resurser. Vi kan t.ex. kosta på oss att emellanåt trycka 64 sidor, som denna Julbulletin – 16 sidor mer än standard.

Positivt är också det talrika deltagandet i årets många evenemang. Ett stort tack till de medlemmar som lagt ner stor möda för att arrangera rallyn och sammankomster! Jag ser fram emot nästa års rallyn och hoppas träffa många av er!

Sedan gläds väl Du, käre läsare, lika mycket som jag över vår Bulletins positiva utveckling. Jan Möller gjorde ett jättelyft när han tillträdde som redaktör för drygt två år sedan. Hans efterträdare, Jan Segerfeldt, har nu levererat sitt tredje nummer – det bådar gott, eller vad tycker Du? Gör Din röst hörd! Men utan vår layoutare, Svante Runberger, hade det blivit platt intet. Även med moderna dataprogram krävs en avsevärd arbetsinsats för att få till en skrift som denna. Glädjande är också bidragen med trevliga inlägg från våra medlemmar – fortsätt gärna med det, Redaktören tar tacksamt emot fler artiklar!

Skall vi så blicka framåt ges redan i början av året ett gyllene tillfälle att påverka utvecklingen i vår anrika klubb. En gammal källa till gnissel i relationerna mellan vår moderklubb i The Hunt House och oss sektioner i Europa, är bristande förståelse för de realiteter som gäller här på ”Kontinenten”. Vid årets Club Conference togs flera steg i rätt riktning - se Kalle Giertz reportage i juni-bulletinen (nr 2/2007, sid 43-46) men mycket återstår. Hotet om ytterligare dryga medlemsavgiftshöjningar ligger bl.a. kvar. Moderklubben styrs helt och hållet av The Management Committée (i dagligt tal ”MC”) på ett föga demokratiskt sätt. Det enda sättet att påverka skeendet är att få fler medlemmar i MC från oss i Continental Sections. Inför moderklubbens årsmöte 2008 blir ett flertal styrelseposter lediga och det ser ut som om hela tre representanter från ”Kontinenten” är beredda ställa upp till val. Intensiva diskussioner pågår just nu, bl.a. hade vi häromdagen en Skype-konferens under ledning av John Häggström, där ordförandena i sektionerna i Danmark, Finland, Norge och Österrike, förutom Håkan och jag, deltog. Stor enighet råder om att vi gemensamt skall agera kraftfullt för att rösta in fler representanter från Europa.

Röstsedeln till årsmötets styrelseval distribueras tillsammans med januarinumret av moderklubbens bulletin – missa inte att lägga Din röst för klubbens bästa. Vi återkommer och påminner!

Men nu är det snart helg och jag vill passa på att önska alla läsare en riktigt God Jul och ett Gott Nytt År!

Med bästa entusiasthälsningar Göran

KOMMANDE EVENEMANG

Luncherna i Stockholm: Första måndagen varje månad kl 12.30 på Bistro Solsidan som ligger just i solsidan. . Vårterminen börjar vi 7 januari och fortsätter sedan 4/2, 3/3, 7/4, och 5/5

Luncherna i Göteborg fortsätter, fortfarande på Elite Park Avenue och adressen är som tidigare Kungsportsavenyen 36-38. Vi börjar den nya terminen 2008 med tisdagen den 29 januari kl 12.00. och fortsätter sedan 26/2, 25/3, 29/4 och 27/5.

KOMMANDE RALLYN OCH ARRANGEMANG

BJERTORP SLOTT

Vinprovning Bjertorps slott 4-5 april 2008
Den traditionella vinprovningen med upplevelsepaket på Bjertorps slott sker fredag till lrdag den 4-5 april. Vi anländer på eftermiddagen (vid 15-tiden) och får välkomstkaffe med hembakat. Vinprovningen och sedan ett föredrag med hemligt program sker senare på eftermiddagen. Vi får därefter en slottsmiddag om fem rätter och får höra vår vän Anders Tidfeldt (slottes somelier) lyriskt beskriva menyn med viner.

Allt detta för 1395.- (kostnad för vinprovning tillkommer) i dubbelrum. Intresseanmälan senast den 31 januari 2008 till Svante Runberger (svante.runberger@swipnet.se)

Önskar ni stanna en natt extra, gå in på www.bjertorp.se/news/newsarticle.asp?id=59 för att se slottets erbjudande.

Foråsrallyt i Danmark 1-3 maj 2008
Danska sektionens Foråsrrally går av stapeln på Nordvästra Jylland.

Svenska sektionens årsmöte 23-25 maj 2008
Detaljerat program kommer senare

ÅHAGA-PROGRAMMET
Vår medlem Lennart Rosengren har vänligen att inbjuda våra medlemmar till konsertprogrammet i Åhaga, Borås. Kom med till Åhaga och bli kulturella och träffa andra musikintresserade RREC-medlemmar.

Tisdag 26 februari 2008
Jan Sandströms motorcykelkonsert på Åhaga med Christian Lindberg på trombon.
Pris ca 475.- för middag och konsert
Förfrågan ställs till Lennart Rosengren tel.033-12 19 63

Tisdag den 1 april
Krister St Hill, en av våra stora baryton framför delar ur Carl Orffs Carmina Burana, Borodin, Puccini, Verid och Wagner.
Förfrågan ställs till Lennart Rosengren tel.033-12 19 63

Utanför silversmedjan i Resmo kastar besökarna beundrande blickar på våra vackra fordon

SKÖRDEFEST PÅ ÖLAND
solens, vindarnas och pumpornas ö
28 – 30 september 2007

Text: Barbro Hiderström,
Bilder: Göran Berg, Svante Runberger Anders Rohdin

I ett omväxlande väder bar det iväg de knappt 40 milen från Eggby till Öland. Vi åkte i vardagsbilen, eftersom vår RR inte mår bra ännu efter bakaxelbrottet i våras. Vi tog god tid på oss med lunchuppehåll i Vrigstad. Vi hälsades välkomna av Ulla-Britt och Svante Runberger samt Johan Arnell vid framkomsten till Färjestaden och anrika Hotell Skansen. Efter inkvartering stod kaffebuffén framdukad och allt eftersom anlände de övriga deltagare. Fredagskvällen fort-

Uppställning utanför hotel Skansen i Färjestaden

ÖLANDS SKÖRDEFESTRALLY

Kort rast vid Kvarngubben innan vi far vidare mot Eksgården på Ölands östra sida

satte med en härlig tvårättersmiddag. Då middagen var till ända hämtades vi med bussar för transport ut i natten, för att uppleva skördefesten på plats tillsammans med alla övriga. Vi hade uppmanats att ha varma kläder och rejält på fötterna, och det var tur, för vädret var det sämsta tänkbara. Färden gick genom byar som var vackert upplysta och där utställare hade kommers av slöjdarbeten, grönsaker och konst. Uppehåll gjordes någon timme vid varje plats. Svante berättade sakkunnigt om de olika byarna, så att vi fick veta mera om denhär speciella natten. I tur och ordning besökte vi Eriksöre bygata, Kastlösa med sin vackra altarfresk i kyrkan av konstnären Waldemar Lorentzon. Därefter fortsatte vi genom Mörbylångadalen till Ölands Örtagård i Stora Frö. Hela tiden blåste och regnade det, så vid midnatt var det skönt att komma in i värmen på hotellet. Några tappra fortsatte med bussen till Grå Borg för att se den upplysta borgen, men Kjell och jag avstod den etappen.

Anderes Lundqvist berättar om Stenhusa gård och om Ölands Alvar och fågelliv

Efter frukost på lördagen var det dags för rallydelen. Kjell och jag fick den stora äran att åka med Ronnie Gustafsson i hans fina Silver Shadow –67, tack Ronnie . Vädret var på topp och i det vackra solskenet bar iväg genom landskapet. I dagsljus såg vi alla pumpor, som jag tror varenda gård odlade och hade både till försäljning och dekoration. Det blev flera stopp efter vägen, där vi fick testa våra kunskaper med kluriga frågor. Den första anhalten var Eksgården i Gårdby med oxmarknad. Några oxar såg vi inte, men mycket konst och hantverk, grönsaker och andra skördade produkter. Vi fortsatte genom landskapet och nästa anhalt var Kullabacken som bjöd på antikviteter, målningar och besök i Sonjas Trädgårdar. Vid Stenåsa intogs det medhavda lunchpaketet. Vi fick sitta inomhus i Puben, som var inredd i det som tidigare varit södra Ölands största svinhus. Sten-

Vi stannar på Kullabacken och ser på antikviteter

ÖLANDS SKÖRDEFESTRALLY

Silversmederna i Resmo har tagit fram nyckelringar med Silver Swadow-form

husa bod tillsammans med anläggningarna i Ottenby tillhör Sveriges Ornitologiska Förening, och vi fick ett mycket uppskattat anförande om verksamheten, fåglar och Alvaret av mångkunnige Anders Lundquist. Bokhandeln var imponerande och har kontakter världen över. Anders berättade även att bland de övriga utensilierna som såldes till fågelskådare, så är bokhandelns kikarförsäljning störst i Sverige. Efter lunchen fortsatte vi norrut och korsade alvaret via Möckelmossen och vek av mot Resmo, för att få se en silversmed i arbete och möjlighet att shoppa silversaker. Så var det dags att återvända till hotellet och lämna in frågeformulären.

Som vanligt började kvällen med samling och champagnemingel innan galamiddagen. God mat serverades och stämningen var god. Fina ätbara priser delades ut till de bästa i frågetävlingen. Lars-Olof Svantesson med fru knep den stora potatispåsen (10 kg) Grattis. Kjell och

Skördefestpiserna delas ut, här till B O Gimmersta i form av Ölandslök

jag deltog inte vid söndagens begivenheter, men jag tror det blev en minnesvärd dag för dem som deltog. Ett varmt tack till arrangörerna, Ulla-Britt, Svante och Johan, för en jättetrevlig weekend.

ÖLANDS SKÖRDEFESTRALLY

Vackra bilar i skönt Öländskt landskap, vid Eksgården, möte med kor på Alvaret, utanför Stenladan och i Skansens parkområde.

Ölands Skördefest är Pumpornas fest
Det finns pumpor överallt och i alla dess former. Dessutom genomförs en pumpatävling om den största pumpan. I år vann en pumpaodlare från Ålem med närmare 360 kg

ÖLANDS SKÖRDEFESTRALLY

Rallyts stora fest, galamiddagen på lördagskvällen var något utöver det vanliga. Vi startade med champagne som vi intog under minglande. Sedan fick vi en fyrarättersmeny av det mycket goda slaget och till denna hade Skansens köksmästare komponerat ihop goda viner som ingick, eller vad sägs om följande:

Förrätt
Öländsk kallrökt skinka med gulbetssallad och syltad pumpa. Och till detta La Chataigne, en Sauvignon Blanc från Sydafrika

Mellanrätt
Halstrad gös med skaldjurstarté och krondillsallad beledsagad av en Chardonnay, Stonecross, även denna från Sydafrika

Huvudrätt
Hjortrygg med vinbärssky och rostad potatis och äpple samt pumpa pesto. Till detta hade köket valt ett rött vin även detta från Sydafrika, La Chataigne Marron.

Så en liten söt dessert
Vanilj & punsch tarté med blåbärsglass och lingonkaramell. Till detta fick vi läska oss med en Tokayer 2 puttonios från Ungern

Vi tackar köket och hotell Skansen för detta, och jag tror att flera av oss kan tänkas att komma tillbaka och åter uppleva en skön kväll med god mat.
Svante

Glada middagsgäster kalasande på Skansens galamiddag på lördagskvällen

ÖLANDS SKÖRDEFESTRALLY

På söndagen var vi ca 10 fordon som vände nosen mot norr. Det första uppehåll vi gjorde var hos Stenladan. Här var det redan stor kommers redan innan vi gled in och förorsakade stor uppståndelse. Flera av oss passsade på att förse sig med Ölands olika lamtbruksprodukter, och dessutom passade några av oss att gå in den lilla diversehandeln och köpte pumpor av olika format och färg. Pumporna är ett måste, och under skördefesten finns de i tusentals överallt.

Vi hade bokat lunch på Halltorp, en känt gourmetställe på Öland, och alldelse bredvid ligger det spekulativa museet och galleriet VIDA. Ett museum som speciellt visar paret Valliens liv och verksamhet, men även ställer ut andra konstnärer. En samling av Ulf Trotzig, som alltid har en eller flera fåglar på sina tavlor, ofta i en dramatisk pose, finns även permanent utställd. I entrén finns alltid intressanta konstnärsprodukter att köpa, speciellt vackra silversaker. Några av oss föll för lusten att köpa.

Lunchen bestod av en buffémeny, men som en inledning bjöds på en trumpetsvampsoppa som var sagolik helt enkelt. En fantastisk upplevelse. Buffé är kanske i mitt tycker lite av allting och man tar gärna för mycket, för smaka skall man ju. Många saker i buffén var även mycket goda, och då tar man gärna lite mer. Lunchen markerade även den absoluta avslutningen på rallyt. Efter lunchen tackade vi alla varann och de flesta av oss vände sedan kosan hemåt
Svante

Alla som var kvar på söndagen samlas inför ett avskedsfoto utanför Halltorps Gästgiveri

Bentley GT Drop Head Coupé från 2007 bredvid Roll-Royce 20hp Sedanca de Ville från 1920

DET 19:DE EURO ANNUAL RALLY – Vårt första

Text: Sven Calander
Bild: Sven Calander, Göran Berg

Förberedelser

Som nybliven Bentleyägare och tillika just accepterad medlem i RREC gladde det mig mycket när jag i klubbulletinen läste om Eurorallyt 2007, som skulle äga rum i f.d. Östtyskland under några dagar i september. Detta tillfälle till att se och lära mer om klubben, bilarna och medlemmarna är för bra för att avstå från, tänkte jag, väl medveten om problemet att övertala hustrun om det förträffliga i arrangemanget. Hustrun heter Åsa och är nämligen lärare och som de flesta vet är lärare hårt engagerade i jobbet då ett nytt läsår startar och nya elever börjar på ett nytt stadium. Nåväl, även om Åsa inte är lika bilintresserad som jag, så gillar hon att resa per bil och då resmålet denna gång låg i Tyskland, närmare bestämt några mil öster om Berlin i den återuppståndna kurorten Bad Saarow (uttalas Bat Sarå), var hon denna gång lätt att övertala. Åsa är nämligen tysklärare och tillbringar så mycket ledig tid som hon kan i tysktalande delar av Europa. Återstod således endast att övertyga Åsas rektor på Paulinska skolan i Strängnäs om det förnuftiga i att tillåta Åsa en veckas ledighet från skolan. Detta lyckades, kanske på grund av att det var första gången på 35 år som Åsa begärt ledigt av privata skäl.

Då nu ledigheter från våra arbeten beviljats, gällde det ju bara att snabbt anmäla oss till rallyt och betala in anmälningsavgiften innan deltagarlistan var fulltecknad. Detta lyckades först efter flera mejlväxlingar med Zell am See i Österrike där banken befann sig som skulle ta emot slanten. Man hade nämligen bl.a. angivit fel BIC-kod och det tog ett par mejl innan koder mm hade rättats till.

Destination Bad Saarow

Den efterlängtade avresedagen, torsdagen 20/9, infann sig till slut. Jag plockade upp Åsa på Norrköpings centralstation, eftersom jag just avslutat en tjänsteresa

i trakten och i stundtals kraftigt regn styrde vi söderut i vår Bentley Turbo R från 1996 med Malmö som etappmål, då vi skulle ligga över natten hos min mor därstädes. Vi stod i telefonkontakt med Göran Berg, som ledde en mindre karavan bestående av Görans och Ylvas Silver Wraith, Per och Mia Östlunds Bentley S1 Continental samt Jan Håkanssons Bentley Turbo R. Resenärerna i dessa tre fordon var inbokade på ett hotell nära Trelleborg för att kunna vara på plats vid färjeterminalen tidigt följande morgon 21/9 för att embarkera färjan till Sassnitz. Vi var första deltagare på plats på morgonen och körde ombord och parkerade utan problem. Något senare anlände de tre övriga deltagande bilarna och kom ombord även de utan problem. Östlunds hade dottern Fiona med sig och Jan hade lockat med Tommy Strömberg och Lars Peter Larson. Det var mycket trevligt för mig och Åsa att nu under överfärden, som tar knappt 4 timmar, få bekanta oss ordentligt med våra medresenärer till Bad Saarow!

Övergivna KDF-lägenheter nära stranden

Väl i land på Rügen vid lunchtid började solen titta fram och på förslag från Per avvek vi från huvudvägen mot Stralsund och följde Rügens kust till badorten Binz, där Per beställt bord för hela sällskapet på ett brasseri i en gammal strandvilla alldeles nere vid stranden. Vädret var nu varmt och soligt så vi kunde sitta ute och njuta en öl och mycket välsmakande lax mm som köket hade rekommenderat. På vägen till Binz stannade vi dock till vid ruinerna av nazisternas semesterlägenheter vid stranden, en del av det s.k. "Kraft durch Freude"-programmet. Binz och hela Rügen tillhörde ju sedan efter kriget Östtyskland och det mesta förföll under den tiden, men nu, 18 år efter "die Wende" är det mycket lite som minner om den kommunistiska tiden, Binz t.ex. förefaller vara ytterst välmående.

Frukost på hotellet före embarkering

Färden fortsatte i kortege med oss i täten då vi medförde vår uppdaterade TomTom GPS som hade målet inställt på Hotel A-Rosa i Bad Saarow. För att inte förlora tid valde vi att så snart som möjligt efter Stralsund haka på motorvägen A20 och därefter A11 mot Berlin. Ylva hade begärt att hastigheten inte skulle överstiga 90 km/h, eftersom vindbruset i Silver Wraith vid högre farter blir påfrestande, så vi hade farthållaren inställd på 90 (sann hastighet, meddelas av TomTom). Efter några mil ringde Göran och tyckte att det var dags för tankning så snart tillfälle gavs. Eftersom jag och Åsa åkt denna nya motorväg tidigare visste vi att det är långt mellan tankställena, så när vi efter någon mil såg en liten skylt som pekade avtag höger och signalerade 5 km, så tvekade vi inte utan tog av från motor-

Self System AB

"The Work Shop"

Renovering & service

I vår välutrustade "Work Shop" erbjuder vi renoveringar och service av främst äldre Rolls Royce och Bentley bilar. Vi fi nns på landet nära Hornborgasjön.

- Kompletta renoveringar
- Lackering
- Återuppbyggnad av träkarosser
- Byte av elsystem till nytt tidstypiskt
- Glas och sandblästring
- Ytbehandling
- Polering av rostfritt och aluminium
- Service och underhåll

335:-
/tim

Läs mer på www.selfsystem.se

NYHET!

Transport på lastbil

I vår specialbyggda lastbil transporteras din bil inom hela EU. Kontakta oss för offert.

Transporter inom hela EU!

Kent Sävåsen, Self System AB • Bjällum Valsborg, 521 98 BRODDETORP • Tel: 0708-38 90 00 • www.selfsystem.se

vägen. Efter en liten sightseeing och resa genom en liten by hittade vi förvisso en rätt stor bensinmack och alla utom vi tankade fullt. Själva hade vi tankat i Trelleborg, eftersom bensinen trots allt är billigare i Sverige. Återtåg till A20 och så fortsatte vi färden, som var tämligen händelselös ända tills vi kom till Berlins utkant där vi tog A10 mot sydöst och sedan bytte till A12 österut. Men TomTom med "Karen" som guide var säkerheten själv och ledde oss osvikligt mot målet. Efter mörkrets intåg nådde vi så Bad Saarow, som undertecknad hade föreställt sig som ett koncentrerat mindre samhälle, varpå det visade sig att orten var vidsträckt och man åkte på smala vägar omgivna av skog där man då och då passerade en skylt som förklarade att här skulle finnas ett hotell. Dock inte vårt. Vid ett tillfälle missade jag ett avtag som jag helt enkelt inte såg i tid, trots att farten var låg, men TomTom och Karen hittade snabbt en alternativ rutt och vi anlände så småningom till rätt anläggning, A-Rosa Sport & Spa Resort. Där fanns redan gott om Rolls och Bentleys på parkeringen och full aktivitet rådde vid hotellentréen där personalen snabbt tog hand om vårt bagage och såg till att det ställdes upp på rummet. Det visade sig dagen därpå i dagsljus att hotellet bestod av flera byggnader omedelbart vid sjön Scharmützelsee och att det fanns inte mindre än tre golfbanor med utslagsplats några steg från hotellets centrala restaurang. Efter incheckning kunde vi njuta av en framdukad buffé, vilket verkligen satt fint ganska hungriga som vi var vid det laget.

Per i samspråk med engelsk entusiast

Lördag 22/9/2007

Morgonen bjöd på varmt väder med solglimtar och efter en rejäl frukost fick vi skynda oss att montera svenska vimplar på bilarna tack vare Tommy, som förutseende nog medtagit ett antal. Det gällde att inte komma på efterkälken efter mer vana rallydeltagare och missa att köra tillsammans med våra nyvunna svenska vänner till staden Lübbenau, c:a 70 km från hotellet. Där hade organisatören, Eri Heilijgers, ordnat uppställning av alla våra bilar i slottsparken. Vädret hade under bilfärden till Lübbenau bättrat sig ytterligare och par-

Kahn vid embarkeringsplatsen

kering skedde på anvisad plats på gräsmattan framför slottet i god ordning i strålande solsken. Under tiden som RREC-medlemmarna gjorde en planerad, gemensam utfärd på floden Sprees kanalsystem i Spreewald med flatbottnade, långa ekor (skulle jag som landkrabba säga), s.k. Kahn så kunde allmänheten njuta av anblicken av inte mindre än 85 RR och Bentleys uppställda på gräset med slottet i fonden. Den äldsta bilen var en RR 20 hp Sedanca de Ville av Barker från 1920 och de yngsta var av 2007 års modeller, två Bentley GT Drop Head Coupé och en Bentley Arnage R. Att ditresan leddes av vår TomTom skyller vi på vår bekvämlighet, trots att alla fått en utmärkt roadbook med noggranna färdanvisningar av Eri.

Lars Peter och Tommy kopplar av på Spree

Vinnare av concoursen på hotellets sjösida

Då alla bilar samlats och det givits någon timmes tid att besiktiga fordonen och samtala med besättningarna, embarkerade hela sällskapet ett stort antal Kahn-båtar, som var och en puntades (stakades) fram i sakta mak av den i trakten infödde skepparen. Tyvärr hade Eris kontaktperson i Lübbenau slutat på turistkontoret strax efter att Eri varit där många månader tidigare och då överenskommit med personen allt om arrangemanget. Löftet om engelsktalande guider visade sig nu vara intet värt, varför de flesta båtarna saknade guidning överhuvudtaget. Skepparen på vår Kahn, där de flesta var engelsmän utan kunskaper i tyska, var en utmärkt guide visade det sig, men endast tysktalande. Min fru och jag gjorde vårt bästa att översätta det guiden berättade, vilket uppskattades av medpassagerarna. Målet för transporten var en restaurang mitt ute i Spreewaldskogen, som tidigare bara kunnat nås per båt, men som nu hade en liten väg för transporter. Här bjöds vi på en typisk lunch bestående av schweineschnitzel, konserverade(!) ärter och morötter och stekt potatis. Min fru och Jan Håkansson har det gemensamt att de båda älskar konserverade ärter, så de var förtjusta över måltiden!

I korthet är det så att Spreewald är ett vattendelta som består av hundratals, kanske tusentals små smala kanaler, som sammantagna leder floden Sprees vatten västerut mot Berlin. Det finns över 200 mil sådana kanaler och ett antal slussar för båttrafiken. Hela området har i över tusen år varit bebott av bönder, som odlat marken och fött upp djur på de marker, som omflyts av kanalerna. Numera har vissa broar byggts för att möjliggöra landsvägstransporter av förnödenheter, men fortfarande finns det gott om marker som bara nås av Kahnbåtar, så som

det varit i hundratals år. Under DDR-tiden ökade miljöförstöringen av förorenat vatten från industrier uppströms och fisken försvann nästan helt. Efter 1989 har det satsats stora pengar på rening och reglering av vattenströmningen och nu har många arter av fisk återvänt och några i befolkningen kan livnära sig som fiskare i området. Genom sin otillgänglighet har Spreewald med närliggande landområden varit bebott av ett slaviskt folkslag, sorber, som idag bara består av c:a 60 000 personer. En del av dessa har sorbiska som modersmål men antalet minskar pga "tyskifieringen", som sker kontinuerligt. Dock försöker man på olika sätt bevara den sorbiska kulturen och t.ex. ortsnamnen finns angivna på vägskyltarna på både tyska och sorbiska.

Efter lunchen anträddes återfärden per Kahn och vi satt nu mätta och nöjda och slötittade på omgivningarna som sakta gled förbi och med ett minimum av guidning med översättning. Återkomna till Lübbenau serverades kaffe med kaka i en paviljong i parken, men vädret uppmuntrade till att sitta ute och njuta kaffet, samtidigt som man hade full uppsikt över alla bilarna. Eftermiddagen led mot sitt slut och strax blev det bråttom att starta ekipagen och anträda resan tillbaka till Bad Saarow för att hinna lägga upp benen en stund på rummet innan det blev dags för middagen. Vi hann vila ut lite och göra oss vackra innan vi serverades en utmärkt trerätters middag i golfrestaurangen nära hotellet. Efter middagen hade vi inga problem att knoppa in och sova ut ordentligt till söndagen.

Gott, tyskt öl vid sjöstranden

Söndag – tävlingsdags

Eftersom vi utgick från att vår Turbo R från 1996 var alltför ung för att ha någon chans i en concours d'elegance- tävling och då det f.ö. var smockfullt på den anvisade platsen för biltvätt av äldre och ädlare RRs och Bs, så avstod vi från att försöka tvätta av resdammet från RCB643. I synnerhet som morgonen började med strålande solsken och över 20 gr varmt,

Per med prisbucklan, Mia och RREC-ordförande Suzanne Finch

så lockade en cykeltur runt sjön betydligt mer än att jobba upp glansen i lacken. Fast RCB643 behöver visst inte skämmas för sina 56000 miles, rakt inte! Således hyrde vi omgående två cyklar och begav oss ut på en rundtur runt sjön Scharmützelsee. Det var en härlig, avkopplande cykling utan stress och med stopp här och där för att titta närmare på utsikten som bjöds, från offentliga badstränder till intressanta villor och kasinot i själva byn Bad Saarow Där stannade vi f.ö. och njöt en god lunch på en restaurang alldeles vid den norra stranden av sjön. Vid det laget hade temperaturen stigit så det var nödvändigt att sitta under parasollet på restaurangterassen och jag lovar att ölen smakade fantastiskt! Efter lunchen fick vi lägga på några

kol, upptäckte vi, för att hinna lagom till golfbilstävlingen. Något svettiga och med ömma bakar återlämnade vi så cyklarna efter en dagstur på 30 km.

Team SE och team CH på startgriden

Vi hade nu missat prisutdelningen för concours-tävlingen, som f.ö. vanns av Per Östlund med familj i deras Continental, vilket vi alla svenskar var mycket stolta över. Nästa punkt på programmet var alltså en slags utslagstävling mellan nationslag, som tävlade i två golfbilar. Varje nation utsåg två representanter, som betroddes vara snabba och djärva i framförandet av nämnda fordon på smala parkgångar, med snäva kurvor och ett obligatoriskt förarbyte ute på banan. Till det svenska laget utsågs Göran Berg och Mona-Lisa Illingworth och de skötte sig med bravur och nådde semifinalen om jag minns rätt. Eri och hans "banvakter" hade hela tiden ett schå med att förmå den entusiastiska publiken att hålla sig undan då tävlingsfordonen nalkades målområdet i full karriär! Alltnog, eftermiddagen förlöpte väl och segrarna korades, jag har glömt vilka de var, men vi hade förfärligt trevligt under upptågen.

På kvällen gick så galamiddagen av stapeln med fem rättter och många viner. Åsa och jag kunde nu bekanta oss ordentligt med de andra svenskarna som vi ännu inte hunnit prata med. Ulla och Jan Eng var där med sin benvita Silver Wraith -53 och likaså Jan Theresträm i sin Silver Shadow -73. Galakvällen var synnerligen trevlig och välorganiserad och ett stort band spelade så det spritte i benen. Dansgolvet fylldes till bristningsgränsen hela kvällen lång. Eri höll ett charmerande tal och det gjordes en insamling till behövande i Lübbenau som tack för att vi fått komma dit och unyttja faciliteter där. En lunch med en lord i House of Lords auktionerade Eri förtjänstfullt bort till ett högt pris, man får hoppas att köket i parlamentet i London håller lika hög klass. Inte heller denna natt hade vi några svårigheter att somna när vi återkom till hotellrummet fram på småtimmarna.

Ylva, Lars Peter, Derek Mona-Lisa, Jan Th och Tommy tar aperitfen

Berlin

Redan vid frukosten på måndag morgon tog vi avsked av våra kortegedeltagare sedan

Trelleborg, eftersom de bestämt sig för den korta vistelsen. Även familjen Östlund, Jan Theresström och Eva och Kjell Andersson, som hade fått ordning på sin Bentley 3½ l, efter en strejkande kondensator till tändsystemet, anträdde samtliga resan hemåt denna morgon. Vi fick skynda oss att ta farväl för vid niotiden avgick två dubbeldäckade turistbussar fullpackade med nyfikna RREC-medlemmar från hotellet med destination Berlin, där en tyskt grundlig guidning på engelska väntade under hela dagen. Vädret var som vanligt fantastiskt med strålande sol och 25 gr i luften. Det går inte att här återge allt som vi fick se och höra under dagen, men några ting måste jag nämna. Detta var fjärde gången som jag och Åsa besökte Berlin och för varje gång blir vi mer och mer begeistrade. Staden har en nerv som närmar sig den man upplever i London. Fantastisk ny arkitektur att se, i synnerhet de byggnader som tillkommit efter murens fall 1989, och förvånansvärt mycket bostadshus som antingen står kvar efter kriget eller har återuppbyggts både på den forna västtyska sidan och den östtyska. Vi hade efter några timmars sightseeing nöjet att äta lunch i de gamla spårvagnshallarna, Meilenwerk, som en oldtimerfantast vid namn Martin Halder räddade från att rivas och som nu hyser garage, verkstäder, reservdelsförsäljare och bilhandlare, alla med veteranbilar och bilhistoriskt intressanta fordon som gemensam nämnare. Efter lunchen kunde vi strosa runt och titta in i verkstäderna där underhåll och stora renoveringar av ädla bilmärken pågick. Man blev något sugen på nyförvärv av något av alla de tillsalu-fordon som stod uppställda i nästan nyskick.

Kupolen på Reichtagsgebäude

Bussturen fortsatte emellertid och speciellt intressant var besöket på das Reichtagsgebäude, riksdagshuset, som förnyats på ett fantastiskt och genomtänkt sätt för att ta emot der Bundestag, som flyttades från Bonn till Berlin för några år sedan. Eftersom vi hade avtalad tid blev vi insläppta genom en sidoingång och slapp stå i den oändliga kön vid huvudingången. Säkerheten var dock hög och samma procedur som för vanliga turister gällde för oss. Riksdagshuset rymmer mycket mer än vad det ser ut som från utsidan. Speciellt måste jag rekommendera att man tar hissen upp till terrassen och går vidare upp i kupolen från vilken man har en fantastisk utsikt över centrala Berlin och staden långt bort i fjärran i alla väderstreck. Efter riksdagsbesöket sattes kurs mot en restaurang på Potsdamer Platz, Kaisersaal, som hade bombats sönder och samman under kriget men c:a 15 % hade gått att rädda så att den nya byggnaden nu kunde ge ett intryck av hur originalet en gång sett ut. Mycket kejserligt och imposant. Dessutom serverades vi ytterst välsmakande mat! Mätta på upplevelser, mat och dryck och tämligen utmattade embarkerade vi bussarna för återfärden till hotellet dit vi anlände strax efter midnatt.

Tisdag 25/9

Vilodag. Vädret antog denna dag en mer typisk höstkaraktär med lägre temperatur och gråa moln men uppehåll. Åsa och

Klostret Neuzell med bryggeri

jag beslöt oss för att åka mot den polska gränsstaden Guben. På vägen dit tankade vi i utkanten av den lilla staden Beeskow. På väg 168 strax söder därom blev vi stoppade av polisen, som spärrat av vägen, som där gick genom en allé. Tydligen hade en bil gått av vägen något hundratal meter från oss och voltat ut på fältet vid sidan av vägen i en singelolycka. Nu förstod vi varför vi hört sirener på macken och sett brandkår och ambulans köra förbi i hög hastighet där vi stod och tankade som bäst. Vi tackade de högre makterna som låtit oss tanka just där och då, annars hade vi med stor sannolikhet varit bland de första att komma till olycksplatsen. Vi vet inte hur allvarligt skadade personerna i olycksbilen var, men en räddningshelikopter var snabbt på plats. Man blir påmind om hur snabbt någonting kan gå fel och leda till katastrof.

Guben var slitet på den tyska sidan och det var kö vid gränsen så vi nöjde oss med att ytligt ta intryck av staden från den sidan och avstod från att åka över till den polska delen av staden. På återvägen besökte vi ett kloster i byn Neuwald, som hade ett eget klosterbryggeri med flera olika smakrika, mörka ölsorter förutom eget öl av lagertyp. Vi köpte några flaskor för att bjuda sonen på vid något högtidligt tillfälle, eftersom han gärna dricker öl efter att ha studerat i München i ett halvår för flera år sedan. Troligen var det tysk ölkultur som han då med förkärlek studerade, misstänker vi. Återfärden gick helt problemfritt och på kvällen avslutades mötet med en buffémiddag där vi satte oss vid ett långbord med engelsmän, så vi fick tillfälle att prata med många intressanta personer, bl.a. talade Åsa med två pensionerade rektorer och de hade ett givande utbyte av erfarenheter under kvällen. Eri tackade alla deltagare för den gemytliga stämningen och goda humöret trots att några planerade aktiviteter inte blivit som Eri tänkt sig. Han berättade att nästa Euro Rally kommer att gå av stapeln i S:t Moritz 2008 och att det blir det sista rally som han arrangerar. Därefter får det bli upp till de lokala klubbarna i olika länder att ordna trevliga träffar med många internationella inbjudna deltagare, ville han hoppas på.

Hemåt

Nästa dag bröt alla kvarvarande upp, packade bilarna och for sin kos, mycket nöjda tror jag. Även vi packade och lämnade Bad Saarow, men vi körde söderut mot en liten by, Gastewitz, mellan Dresden och Leipzig, där vi har goda vänner sedan många år tillbaka, vilka vi nu passade på att kort besöka. Men det är en annan historia. Hemresan gick bra och RCB643 skötte sig perfekt hela tiden. Genomsnittlig förbrukning låg under hela resan på 1,6 l/mil, vilket jag anser vara fullt acceptabelt.

Jag hoppas att Åsa och jag ska kunna deltaga i Euro Rallyt 2008, som hotar att bli det sista. Vi kan verkligen rekommendera att man tar sig tid och råd med ett deltagande! Man måste inte vara fullständigt biltokig för att finna stort nöje i att träffa likasinnade från jordens olika hörn och ha "a good time" i några dagar med kul arrangemang och god mat, inte minst!

THE SWEDISH ANNIVERSARY TROPHY.

Text: Kjell Andersson
Bild: Göran Berg

1995 fyllde den svenska sektionen 15 år och stod som värd för Eurorallyt i Ronneby. Jag och Eva donerade ett vandringspris som döptes till The Swedish Anniversary Throphy. Priset skulle gå till den finaste open tourer (cabriolen) vid varje Eurorally. Eri Heilijgers har valt ut de vinnande bilarna och Eva har haft äran att överlämna trofen till de stolta ägarna.

Första gången gick priset till Kjell och Barbro Hideström för deras vackra lilla gula RR 20/25. I år gick priset till Rex och Norah Vincent från Australien för deras 1924 Silver Ghost Dubois tourer. Nästa år som skall bli det tjugonde och sista Eurorallyt (blir vårt artonde) kommer priset att delas ut för sista gången och därefter troligtvis hamna på The Hunt House i England

BENTLEY CONTINENTAL GT SPEED

"THEY SAY LIGHTNING NEVER STRIKES TWICE – THEY ARE WRONG."

BENTLEY

BENTLEY STOCKHOLM

[illegible]

GARAGEDAGARNA 2007 HOS ROHDINS I TROLLHÄTTAN

Text och foto, Jan Segerfeldt

Rohdins i Trollhättan med sina 15 anställda har blivit en institution i Sverige när det gäller försäljning, reparation och renovering av Rolls-Royce och Bentley. Sedan några år tillbaka har Rohdins bjudit in intresserade kunder och entusiaster till sin stora garagehelg i anläggningen i Trollhättan. Rohdins brukar satsa stort på det här arrangemanget. När det var dags för 2007 års garageträff i september hade man engagerat ytterligare kunniga personer som agerade värdar och guider för att inte någon av gästerna skulle känna sig vilsen i det stora utbudet. Exempelvis kunde man passa på tillfället att serva sin bil eller titta på det stora sortimentet av salubilar som finns på plats, klara att provköras.

Jag valde att besöka Rohdins på lördagen. Redan när man kom blev man väl omhändertagen av värdarna och erbjöds en välkomstdrink. För den som kommer första gången är det säkrast att hänga med på en guidad tur runt hela anläggningen. Eftersom jag hade sett anläggningen tidigare hoppade jag över det momentet och gick i stället direkt ut på den vidsträckta gården för att undersöka vad det kunde finnas för spännande bilar parkerade på utsidan.

Det första jag fick se var en norskregistrerad Rolls-Royce Phantom V Touring Limousine med kaross av James Young (design nr PV22).Vissa förståsigpåare anser detta vara den absolut snyggaste varianten av Phantom V som har gjorts. Det visade sig att den norske ägaren hade lämnat in sin bil här på sedvanlig service. Bilen var således inte till salu, så det var se men inte röra! Vilken fantastisk bil! Och vilket fantastiskt skick!

originalfoto på bilen visas i engelska Bulletinen (B282, p 22). Bilen ser idag i princip likadan ut som en gjorde när den var ny. Väldigt litet har åtgärdats på bilen som inte har gått mer än 2 756 mil på 70 år!

Det fanns ytterligare tidiga Rolls-Royce och Bentley att glädjas åt, inte minst den Bentley Speed Six som Anders Rohdin har visat upp på tidigare RREC-arrangemang.

Söker man en något modernare Rolls-Royce eller Bentley och särskilt en sådan i stardardutförande från 1950-talet eller senare, så finns det betydligt mer att välja på. Silver Cloud och Silver Shadow erbjuds flera av, liksom bättre begagnade Bentleys från 1990-talet. En stor fördel med garageträffen är att man får chansen att provköra. Det är det bästa sättet att verkligen lära känna en bil som man kanske har fallit för enbart på grund av det tilltalande utseendet. Om man inte har provkört före köp finns alltid en viss risk att man blir besviken. Sådant kan faktiskt gälla även med Rolls-Royce och Bentley. Användning av både

Faktum är att Rohdins har en Rolls-Royce Phantom V Limousine till salu med nästan likadan kaross av James Young men med designbeteckning PV15, som skiljer sig något från PV22 vad gäller takhöjden i baksätet med åtföljande designmodifikation, och skicket är kanske inte helt jämförbart (se bild). Chassit är färdigrenoverat och karossen finns också hos Rohdins men ”visst arbete återstår”. Lägger man bara obegränsad tid och pengar på den kan den säkert bli lika fin. Startavgiften är SEK 1 000 000.

Särskilt imponerande är också den Rolls-Royce Phantom III med Sedanca de Ville-kaross av Hooper & Co (chassi nr 3BT151) som fanns bland salubilarna. Ett

hjärna och hjärta rekommenderas alltid!

Jag valde en fin högerstyrd Rolls-Royce Silver Cloud II standard steel saloon 1961

för min provkörning. Tyvärr kom jag inte långt för det visade sig att bromspedalen gick direkt i botten. Här fanns ingen bromsverkan alls. Anders Rohdin berättade att bilen hade körts 40 mil veckan innan utan några antydningar till bromsfel. Hur som helst valde jag i stället att prova en Bentley S2 standard steel saloon 1962, som om man bortser från grillen och emblemen, överensstämmer med Silver Cloudens specifikation. I det här fallet råkade det vara ett vänsterstyrt exemplar.

För oss utsocknes som kommer till Rohdins och provkör en bil skulle det kunnat bli svårt att hitta lämpliga vägar som ger tillfälle att visa vad bilen går för och framför allt att hitta tillbaka igen. Rohdins har förutsett svårigheten och hade därför snitslat en rundtur i kanten av Trollhättan på vackra, asfaltsbelagda småvägar så att provköraren lätt kunde följa dem och utan problem hitta tillbaka till Rohdins igen. I stället för att bekymra sig om att hitta rätt kunde man koncentrera sig på att njuta av körupplevelsen. Den här Bentleyn har visserligen moderna radialdäck men det är ingen tvekan om att den är mycket välhållen och på ett fullkomligt behagligt sätt låter dig glida fram på de trevliga småvägarna. Den kraftiga V8:an gör att gaspådraget känns mäktigt och inte alls typiskt för bilar från 1962. Hela bilen känns som den var ett med föraren precis som dagens nya kvalitetsbilar brukar göra. Det enda som störde under färden var att man måste trycka exceptionellt hårt på broms-

Baksätet i Hooper´s Phantom III

Förarplats i James Young´s Phantom V

pedalen för att uppnå någon som helst bromsverkan. Det kändes som om servon inte hängde med. Trots detta gav provkörningen mersmak. Kan jag möjligen ha undervärderat Silver Cloud/S-modellernas behagliga köregenskaper tidigare? Nu skulle jag mycket väl kunna tänka mig en S2 som mitt nästa köp.

Det är inte bara Rohdins bilar som kommer i focus en sådan här dag. Garageträffen drar till sig många Rolls-Royce och Bentleyägare som kommer i sina korrekta bilar till glädje för oss andra närvarande. Denis Ying från Kvänum infann sig med fyra stycken av sina bästa bilar, en tidig Rolls-Royce Springfield Silver Ghost Salamanca, en svensksåld Silver Wraith 1957 med Empress-kaross av Hooper & Co, en superb svart Silver Cloud standard steel saloon och en Silver Spirit som bara hade gått ett par tusen mil och var i nyskick. Enligt uppgift har han betydligt fler intressanta bilar hemma.

Rohdins är frikostiga med mat och dryck och bjuder dessutom på trevlig musikunderhållning och mycket annat medan man lunchar. Den som missar ett besök hos Rohdins missar verkligen mycket! Tack Anders och alla som gav oss besökare en

Silver Wraith Hooper 1957

GARAGETRÄFF HOS ROHDINS

Bentley Speed Six visar sin charmiga bakände

Rolls-Royce Springfield Silver Ghost Salamanca

G.A.D

Massiva material
Naturliga ytor

www.gad.se

Återförsäljare i hela Sverige på vår hemsida.

G.A.D S. Eyringsgatan 16 621 56 Visby Tel: 0498-242130 www.gad.se

RESERAPPORT LONDON I OKTOBER 2007

Text o bild: Jan Segerfeldt

London är alltid härligt att komma till oavsett årstid. Bäst tycker jag London är i oktober när sommarvärmen fortfarande inte har släppt greppet men löven på träden precis har börjat få de där vackra gulbruna nyanserna. Sommarens stress har lagt sig där hemma när vi går över i höstfas. Man kan ta ett djupt andetag vid promenaden i Hyde Park och känna att det är härligt att komma till den stora huvudstaden. Man kan till och med trängas bland alla jäktande konsumenter och turister på Oxford Street utan att själv känna sig som en del av ekorrhjulet. Så kan man återerövra energin så att man står ut under den kommande kalla, råa vintern som oundvikligen snart kommer att ta över vår tillvaro i Sverige i flera månader.

Hotellstandarden i London är inte riktigt på samma nivå som man är van från Sverige. Enklare hotell är enkla men knappast billiga. Söker man billiga övernattningsmöjligheter ska man inte välja London. Man kan få kvalitet men bara om man är beredd att betala vad det kostar. Över huvud taget får man räkna med att det mesta är dyrare i London än i Sverige utan att det för den skull alltid är bättre. Det är lättare om man är rik i London.

Staden har det man söker om man bara vet var man ska leta. För den bilintresserade finns det flera viktiga adresser som man inte bör missa. En gång i tiden var 14-15 Conduit Street den främsta gatuadressen när det gällde nya Rolls-Royce

och Bentley. Men så icke mer. För tio år sedan stängde företaget hela sitt huvudkontor i London. Deras magnifika showroom där jag har varit åtskilliga gånger genom åren och upplevt intressanta visningar, har byggts om och är nu en av tusentals moderna klädaffärer. Längre ner på gatan vid Berkeley Square har Jack

Barclay haft sin försäljningslokal sedan 1953. Den stora försäljningsytan var förr fylld av nya Rolls-Royce och Bentley men också av någon äldre, imponerande Phantom-modell. I bolagets ägo ingick då en 1960 års Rolls-Royce Phantom V med tvåfärgad Sedanca de Ville-kaross av James Young som ofta fick pride of place mitt i lokalen. Numera ägs företaget av H R Owen, som också äger det vägg i vägg liggande, under 2003 nyöppnade, försäljningsstället för Rolls-Royce. Medan Jack Barclay numera endast tillhandhåller bilar av märket Bentley är den nyöppnade grannen den enda återförsäljare i centrala London där man kan köpa sin nya Rolls-Royce Phantom.

Jack Barclay visade nästan alla Bentleys olika modeller inklusive den eleganta Azure-cabrioleten som tillverkas i ytterst få exemplar varje år (pris komplett £ 235 000). Däremot saknades Brooklands-coupén som bara ska göras i 550 exemplar totalt (se artikel i Bulletinen nr 2 sidan 41). Så fort en sådan lämnar fabriken i Crewe kommer den att gå direkt till en köpare som har stått i kö en längre tid sedan han gjorde sin beställning. Därför blir det helt enkelt inga bilar över som utställningsexemplar.

Dagen efter mitt första besök hos Jack Barclay tömdes plötsligt hela försäljningslokalen på bilar och fast inredning och in kom i stället scenbyggare och elektronikertekniker och konstruerade en scen mitt i lokalen samt en avancerad ljud- och ljusanläggning för att under en kväll ha en VIP-tillställning för ett teaterkompani med stor, specialinbjuden publik. Märkligt nog hade man ytterligare någon dag senare återställt lokalens inredning igen helt och hållet och nu var Bentley-bilarna åter placerade exakt så som de hade stått utställda ett par dagar tidigare, precis som om ingenting märkligt hade hänt. Coolt!

Just nu fanns tre modeller representerade hos Rolls-Royce, standard Phantom saloon, den förlängda EWB (extended wheelbase) och den nya Drophead Coupe. Nästa år kommer den som 101 EX betecknade prototypen, som är identisk

med Drophead Coupe förutom att taket är fast, att sättas i full produktion. Det räknar representanten för försäljningsföretaget ska utgöra en märkbar vitalisering för försäljningen, i vart fall i England, eftersom det ofta inte är väder för cabrioleter här och man dessutom vinner något i baksätesutrymme med en fixed head coupe (på cabrioleten är det en massa teknik och annat som stjäl plats för att suffletten ska kunna köras upp och ner elegant och elektriskt). Utseendemässigt är det annars ingen större skillnad på den öppna och den täckta coupemodellen.

Jag fick också höra att planerna på en ”liten” Rolls-Royce (allting är relativt) nu har fått så fasta former att det sannolikt kommer en sådan fyrdörrars saloon inom ett par år. Det blir inte precis någon simpel småbil men kanske en direkt konkurrent till den fyrdörrade Bentley Continental Flying Spur Saloon. Prismässigt lär den komma att ligga högre än Bentleys nya modeller.

Visste ni att det har införts en ny lagregel i Storbritannien som innebär att ett fordon som har en längd över 6 meter måste förses med fast sidobelysning. Därför måste Rolls-Royce EWB (totallängd 6,08 m) ha röd/orange positionsljus placerat på mitten av sidotrösklarna.

Inne i fashionabla Mayfair kring Berkeley Square fanns för mer än tio år sedan ytterligare några mindre utställningslokaler för Rolls-Royce och Bentley och andra högklassiga märken. Idag är de i princip borta. Inte ens gamla anrika Stratstone som har legat på Berkeley Street sedan 1928 finns kvar. Här har sålts konungsliga

PRINFO

ROHDINS

SPECIALITE ROLLS ROY

Rolls-Royce Silver Shadow I, STD Saloon 1973

Chassinummer SRH 15300
Bilen är lackerad i mörkblå Metallic med beige inredning. Den kom till Sverige som flyttgods från England. Vattenpumpen är renoverad av oss, Mycket prisvärd högerstyrd bil.
Pris: 110 000 SEK

Vill du veta mer,

A. Rohdins Automobil
Industrigatan 7, 461
Tel. +46 (0) 520-108 06 o
Email: info@rohdins.nu

AUTOMOBILE
SERVICE

CE (1904-2002) & BENTLEY

Rolls-Royce Silver Seraph, STD Saloon 1999

Chassinummer LA61 E9 XCX 01773
Bilen är lackerad i mörkblå Metallic med inredning i magnolia med blå piping.
Körd 45 000 km
Pris: 900 000 SEK

kontakta Rohdins

e Service i Trollhättan AB
37 Trollhättan, Sweden
r 96, Fax +46 (0) 520-341 80
- Website www.rohdins.nu

engelska Daimler i alla år och på senare tid även Aston Martin. Mellan 1921 och 1982 innehade Stratstone en Royal Warrant som bara tilldelas bättre företag som gjort sig förtjänta av ett erkännande motsvarande vår kunglig hovleverantör. Nu används den anrika lokalen som en vanlig mataffär. Tala om helgerån.

Trafiken i London är verkligen tuff. Det finns ingen tid på dygnet när det är helt lugnt och vid rusningstid är det allt annat än rusning. De flesta bilar sitter fast i trängseln och kryper bara sakta fram, en bit i taget. För att kunna ta sig fram är det bra med en liten bil som till exempel nya Mini som är både chic och smidig. Men när man sitter där och väntar på grönt ljus i korsningarna önskar man att man befinner sig i en stor, komfortabel bil. Många har råd med en sådan och särskilt i centrala London åker man i så fall svart limousine med egen chaufför. Förr var Rolls-Royce och Bentley väl förekommande men idag är det mer sällan man ser dessa märken, inte ens i det exklusiva Mayfair-området. Däremot har Mercedes-Benz nästan monopol på det här segmentet med svarta något förlängda nya S-klassen, bara utmanade av likaledes svarta något förlängda BMW 7-serien. Därefter kommer ingenting och därefter ingenting och långt på slutet kommer några spridda Bentley Continental Flying Spur. Rolls-Royce Phantom är relativt ovanliga men på grund av att de är så stora lägger man tydligt märke till om en sådan skulle passera. Den som absolut vill åka Phantom (to the opera) kan ta in på Dorchester Hotel (pris dubbelrum £ 500-5 000 per natt) på Park Lane och - mot skälig ersättning - låna deras silverfärgade Phantom (reg nr RR06DOR) med chaufför för färden till teatern eller till shoppingen i Kensington eller Chelsea.

Men London är inte bara nya bilar. Frank Dale & Stepsons Ltd har alltid varit värt en längre visit för att få njuta av deras variationsrika sortiment av begagnat. Det brukar finnas minst 50 bilar i lokalerna. De har bytt utställningslokaler flera gånger under sin över 50-åriga historia och nu hittar man dem i Västra London i ett industriområde off Great West Road sedan tio år tillbaka. Idag är Dale & Stepsons det enda företaget i London som specialiserat sig på Rolls-Royce och Bentley, alla kategorier. Här finns försäljning, mekanisk verkstad och tapetserarverkstad under samma tak. Man klarar ett enkelt servicejobb lika bra som en totalrenovering. Verkstadschefen Vincent Roma har varit i företaget

Interiören i Nubar Gulbenkians Silver Wraith

mer än 25 år. Yrkeskunskapen är inte att ta miste på.

Jag har aldrig träffat Frank Dale eller hans styvsöner. Däremot har jag träffat den ytterst vänlige Ivor Gordon, som har arbetat i företaget i 40 år

och har en enastående förmåga att känna igen mig varje gång jag kommer, även om det har gått en längre tid mellan varje

besök. Man kan nog säga att företaget drivs av entusiaster som samtidigt också är businessmän. De har sålt bilar över hela världen i åratal och är vana vid att det kommer besökare till dem från alla jordens hörn. Just nu är det tyskar och holländare som är de bästa kunderna, medan amerikaner inte är lika köpstarka längre på grund av dollarns nedgång. Men ungefär hälften av bilarna säljs faktiskt till engelsmännen själva. Och det är vanligt att kunderna kommer tillbaka (nöjda) men även att bilar de sålt kommer tillbaka för ny försäljning, så som när Rolls-Royce-ägaren har tröttnat och kräver omväxling (dvs Bentley), eller viceversa.

Rolls-Royce och Bentley i allmänhet har varit dyra bilar från början och efter ett antal år som bruksbilar har deras värde ofta sjunkit markant. Det är först många år senare som en svag prisuppgång har skett. Särskilt bra investering har bilarna inte alltid varit. Inte minst har de kostat en bra slant att serva och reparera. Men en modell som nu har visat sig vara en guldkantad investering

Som ett udda exempel kan nämnas att en Rolls-Royce Silver Wraith 1956 LWB Hooper Perspex Top (genomskinlig plast!) Saloon byggd för den excentriske ”Mr One Percent” Nubar Gulbenkian (begärt pris £ 195 000) fanns inne. Jag räknade till tre andra Silver Wraith, två 20/25 coupéer, minst en Silver Cloud I, II och III, flera Silver Shadow, Corniche och Silver Spirit och

är Bentley R Type Continental. En mycket dyr bil som ny (introduktionspris 1953 £ 7 600, vilket gjorde den till Englands dyraste produktionsbil). Från ett sämre värde på 1970-talet har det bara gått uppåt och idag får man betala över £ 300 000 för ett välrenoverat exemplar. Dale & Stepsons hade hela sex stycken till salu, med H J Mulliner-karossen förstås (193 stycken av 208 tillverkade R Type Continental).

en Silver Seraph. Flera trevliga Derby Bentleys (3 ½ och 4 ¼), Mark VI:or och S1, S2 och S3 Continentals och några nya Bentley Flying Spur kompletterar urvalet. Dagspris för en S1 Continental Park Ward Coupe ligger idag kring £ 100 000.

Företaget har en fin hemsida: www.frankdale.com.

Bramley of Kensington som ligger i mysiga Radley Mews hade också en otroligt fint nyrenoverad Bentley R Type Continental till salu. Det var svårt att avgöra om renoveringskvaliteten hos Bramley var bättre eller sämre än

den hos Dale & Stepsons. Det är ingen tvekan om att här gäller bara det bästa. Priset måste bli därefter.

Man ska naturligtvis inte bara titta på bilar när man är i London. För balansens skull rekommenderas en promenad längs Kensington Church Street, där många av Londons välrenommerade antikaffärer har samlats. På så sätt kan man riva av de viktigaste på en förmiddag och samtidigt få en lagom motion. Antikviteter, särskilt högreståndsföremål från sent 1700-tal, gjorda enkom för London-marknaden, är något av de finaste som gjorts. Det var främst i London som köpstarka personer med god smak fanns vid den här tiden och de förnämligaste tillverkarna sökte sig därför hit med sina högklassiga produkter, utförda enbart av de skickligaste hantverkarna. Klockor utförda av namngivna, särskilt skickliga urmakare i London mellan 1658 och cirka 1780 betingar idag priser i klass med Rolls-Royce-bilar, men de höga priserna hindrar inte att man kan beundra dessa fantastiska mekaniska underverk i affärerna. Och vackra att se på är de också. Lockande att köpa med sig hem. Kanske tur att man bara kan ta med sig 20 kilo totalt på flyget. Det fick bli några fina skjortor och trevliga böcker om bilar och antikviteter att ta med hem i stället.

Jag hade gärna passat på att titta in på en kopp te hos Mr Brown på Number 10 innan det var dags för hemresa. Men det får bli nästa gång.
En vecka passerar snabbt när man har roligt.

f
Författaren vilar sig i flyktingtält

FLER BREV FRÅN EGYPTEN

Text och foto: Oscar Almgren

Bästa Rollsvänner!

Sedan sist har jag varit en tur till Kina. Närmare bestämt Shanghai och städerna runt om. Sist jag var där var tio år sedan, för att titta på sidenväverierna i området. Utvecklingen på de tio åren är i det närmaste ofattbar. Det gick inte att känna igen sig över huvud taget. I en förut lågbyggd vacker liten stad som Zoshu, hade nu skyskraporna totalt tagit över stadsbilden. Smogen hängde tung överallt, trots i stort sett moderna bilar och enbart elmopeder! Troligtvis är det fabriker som ligger långt ute på landsbygden som spyr ut tung rök. Trots att Shanghai och de andra städerna jag besökte låg nära havet, var det en grå dimma ständigt. Detta är väl priset Kina och tyvärr övriga världen får betala för den sanslösa utveckling som råder.

Anledningen till min resa var att starta en tillverkning av mina egendesignade, uppblåsbara skyddstält. Jag fick idén när jag hjälpte en kompis som har en entreprenadfirma, att bygga husgrunder för villor. Detta var mitt i den blöta, blåsiga, snömoddiga vintern i Stockholms förorter. Jag fattade snabbt att kvaliteten på utomhusjobb på vintern har svårt att bli perfekt i det vinterklimat vi har.
De tält som finns har sisådär ett par hundra kilo stålställning som skall skruvas upp och sedan täckas med presenningar. En heldagssysselsättning för två man. Sedan skall det ner också…….

Så för att göra en lång historia kort, så konstruerade jag ett enkelt tält som var uppblåsbart och håller luften utan gående fläktar. Det består av sektioner som kan kopplas ihop till valfri längd. För att inte

göra denna berättelse till ett säljbrev, lämnar jag detaljerna utanför så länge.

Problemet var bara att få det tillverkat. Jag försökte med alla medel som fanns att få igång en tillverkning här i Egypten, men icke då, helt omöjligt! Äffärsmentaliteten på företagen är mycket märklig. Om man bestämt en tid skall man vara glad om personen man skall träffa är där över huvud taget. Sedan sätts man att vänta, så de kan visa hur förfärligt upptagna de är. Man får aldrig se vare sig maskiner eller tillverkningsmetoder, för de flesta tror tydligen att de uppfunnit hjulet igen.
Jag måste därför ta tillbaka det jag skrev i ett tidigare brev, om bra möjligheter att

Tältfabrik i Kina

tillverka eller sälja saker i Egypten. Glöm det, är min krassa bedömning, tyvärr.
På grund av detta styrde jag kosan mot Kina istället. Jag började med att kontakta Svenska handelskammaren i Shanghai, Svenska Ambassaden, Exportrådet etc.

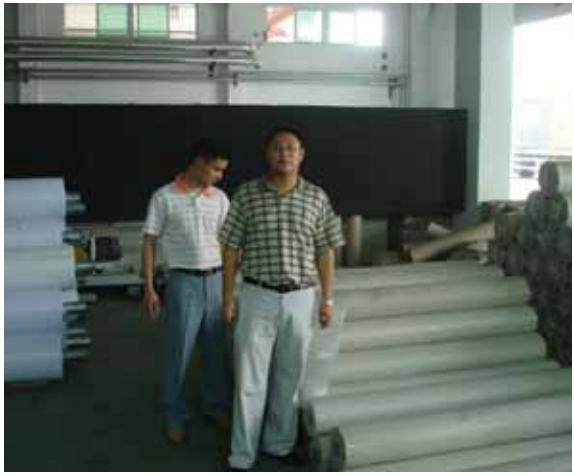
INGEN INSTANS KUNDE GE VARE SIG HJÄLP ELLER TIPS!!!! Alla föreslog att jag skulle kontakta någon annan instans, det bästa tipset var att Kontakta Winges advokatbyrå i Shanghai….. de är säkert mycket kompetenta, men min plånbok tillät inte det.

En präktig skam för Sverige, skäms på er!! Det hade jag inte väntat mig.
Hur som helst, har man klarat av att starta en sidenfabrik med 160 år gamla maskiner, så skulle det väl gå att fixa tält i Kina, tänkte jag och bokade en biljett. Qatar airways tog mig dit på tolv timmar med mellanlandning i Doha, förenade arabemiraten. Sextusenkronor, tur och retur Kairo-Shanghai, var inget att klaga på.

Jag hade hittat en firma på Internet som kunde tillverka materialet, och som hade kontakter i tältbranchen. Försäljningsdirektören kom och Hämtade på flygplatsen, för transport till hans fabrik. Till skillnad från Egypten är Kineserna mycket tillmötesgående och gör nästan vad som helst för att man skall bli nöjd. Denne man visade mig runt i fabriken och beskrev ingående tillverkningsprocessen. Dessutom körde han mig runt till de olika ställena jag skulle besöka, utan kostnad och tillbringade hela dagarna med mig för att få tillverkningen som jag ville ha det. Vid frågan hur han kunde avsätta så mycket tid med mig, utan att försaka sitt jobb, svarade han helt lugnt: ”jag har assistenter som sköter det”.

Innan jag begav mig till Kina hade jag blivit uppskrämd av alla, om hur falska och hemska Kineserna är. Antingen hade jag en otrolig tur, för en gångs skull, eller så beror det hela på hur man förbereder sig. Självklart var antalet e-mail som skickats fram och tillbaka högst ansenlig, det gäller att ta reda på att de verkligen fattat

vad man vill och vad man förväntar sig. Min gode vän och tillika Rollsklubbs medlem, Mats Geiden , är en mästare på att kunna se eventuella problem i en affär, så han satte ihop ett mycket bra samarbetsavtal med klausuler om förbud mot kopiering , ändring av material, leveranstider etc. Tack Mats, det var till stor hjälp!!



Mr Wan i sin fabrik bland mina rullar med tyg

Annars är det egentligen en enda sak som är problemet med att göra affärer med Kina:
SPRÅKET. Engelskan är mycket påver, och man får ta det väldigt försiktigt och tala långsamt. Förstås inte en fråga får man ändra frågeställningen på olika sätt tills de fattar. Stressa aldrig en Kines, då svarar de bara yes, utan att ha fattat någonting. De är livrädda för att tappa ansiktet. Så mitt tips är till den som skall göra affärer i Kina, är att skaffa en tolk på förhand, det sparar mycket trubbel och missförstånd.

Så nu sitter jag här och väntar på det första fullskaleprovet. I beräkningen finns också en tillverkning av uppblåsbara ”flyktingtält” främst för katastrofområden. Vi får se hur det går, hur som helst var det en spännande och lärorik vecka i utvecklingens Mecka!

Hjärtliga hälsningar
Oscar Almgren

NBV

NORRORTS BIL & VANSERVICE

Renovering av växellådor och converters
08-564 720 10

Bästa Rollsvänner!

När detta brev publiceras, är det troligtvis på väg att bli höst, eller ännu värre, vinter!
Tänk att ni därhemma får uppleva det fantastiska med hällregn och blåst, snömodd och igenisade rutor, frusna dörrlås på bilen och snöiga garageuppfarter. I dessa stunder får ni tänka på hur trist jag har det härnere, bara sol,sol,sol. Nåja en och annan sandstorm livar upp situationen i alla fall!

Om ni mot förmodan skulle vilja uppleva lite värme, så har jag varit och undersökt de två ställena i Egypten som är mest lämpade för ändamålet.

På Sinaihalvöns spets ligger Sharm El-sheik. Ett i mitt tycke utomordentligt ställe att åka till mitt i vintern. Solchanserna är avsevärt mycket större än på Canarieöarna, och hotellen och maten är bättre. Det vill säga om man hamnar på rätt ställe. Själva staden är ganska liten, men har en internationell flygplats. Det tar inte mer än ca tio minuter att åka till ett bra hotell. De flesta resebyråer har sina hotell nere i ”grytan” helt enkelt en strandremsa på ca 2km som ligger mellan två höjder. Där är det som Puerto Rico, med barer, discotek och annat hålligång. Hamnar man där är känslan närmast sardinburksartad, men gillar man trängsel så är det helt ok. Vill man däremot ha toppklass skall man ta sig till ett hotell som heter Sofitel. Beläget på en klipphöjd och byggt i terrasser ner mot havet. Alla rum har havsutsikt! Hotellet har fem egna stränder med korallreven direkt utanför. Snorkling runt reven är i absolut världsklass!
Fyra egna restauranger med olika inriktning finns på området. Buffén för 150:- per person är mycket bra. Showerna på kvällarna är inte så mycket att hänga i julgranen, men ibland dyker det upp en magdansös, och vips är allt mycket trevligare igen.

Rummen är bra, men inte speciellt stora. Alla rummen ser likadana ut, så det finns

inget val, förutom om man inte har någon synpunkt på vad det kostar. Det finns nämligen tre stycken villor med tre dubbelrum, stora umgängesytor och egen pool.

Priset är totalt utan relevans, 3000US$ per natt!! man kan pruta ner det till hälften med lite snackande, för de verkar inte vara speciellt mycket uthyrda.

Man kan hyra Hobiecats, alltså små segelkatamaraner, paddelbåtar, kanadensare med glasbotten och vindsurfingbrädor. Mat och dryck inlusive alkoholhaltiga drycker finns att köpa på varje strand. Tar man en halvtimmes promenad till ”grytan” är priserna bättre på det mesta, i synnerhet om man vill handla cyklop, badbyxor, öl eller annat livsnödvändigt. Men för den late, finns allt inne på hotellområdet.

Som överallt härnere, så tror man att allting är skojigare ju högre volym man har, oavsett vad det gäller, så när vattengympan drar igång med dånande discomusik får man välja mellan att vara med och förlora några surt förvärvade kalorier, eller dra sig ner till stranden, där det är tyst och lugnt. Det enda abret med detta hotell, är att arkitekten kom på det där med hiss, när bygget redan var klart. Därför går inte hissen hela vägen upp till Receptionen på toppen av berget, utan det är en del trappor att vandra i. Onda knän och höfter göre sig icke be-

svär. Då är det bättre att söka sig ner till ”grytan” där till exempel Hilton har trevliga enplansbungalows med direkutgång till välskötta gräsmattor.

Tydligen har Apollo resor till Sharm El-sheik och Sofitel, enligt receptionspersonalen, men var noga med att kolla att du verkligen hamnar på Sofitel och ingen annan stans om du vill ha klass på tillvaron.

Tvärsöver röda havet, men på samma breddgrad ligger Hurghada, det andra stället i Egypten som det ofta finns resor till. Hurghada är en avsevärt mycket större stad om man vill ha tag på mer affärer osv. Där bodde vi på Hilton som är beläget nere vid stranden. Här finns inga rev i direkt anslutning, men gott om båtar som tar en ut till små öar med ändlösa stränder av vit sand. Snorkling på reven är spännande förstås. Utflykten till öarna är trevliga och upplevelsen med att båtarna i nästan Vaxholmsstorlek kör rätt upp på stranden, är ju kul, det är bara det att det är femtioelva båtar som kör denna rutt, så det är tämligen befolkat, men mycket liv och rörelse. Själva hotellet har såklart en fin poolanläggning och rummen är som de brukar vara, men kanske inte i klass med vad Sofitel i sharm El-sheik kan erbjuda.

Som du har listat ut vid det här laget är Sofitel min favorit. Det skulle förvåna mig mycket om du skulle bli besviken. Dock är jag ingen lyxfrossare, utan gillar ställen som har bra personal och där man satsat på hög kvalitet på maten.

En total motsats är ett ställe som heter Ain Sohkna som ligger endast en timmes färd från Kairo. Det är det närmaste stället om man vill ta en snabbtur till Röda havet efter att ha tröttnat på försäljarna vid pyramiderna, det är bara det att det Schweiz ägda hotellet Stella di mareSwiss inn, har total brist på vettig personal, och maten är rent usel. Att det har fem stjärnor kan bara vara en följd av kraftiga mutor. Hotellet i sig med sin konstjorda sjö, som är poolen på området är väl bra, och stranden är fin, men usch för personalen och maten! Jag har ännu inte hittat något vettigt ställe där, så vill man till Röda havet så är det bättre att ta flyget som tar femtio minuter till Sharm El-sheik eller Hurghada.

Så räddningen finns närmare än du tror! Packa badbyxorna och ställ undan snöskoveln, så ses vi vid Röda Havet!

Varma hälsningar

Oscar Almgren

ROLLS-ROYCE WRAITH 4-light Sun Saloon by Park Ward 1938

Text o foto: Jan Segerfeldt

Mellan 1938 och 1939 gjordes bara 491 exemplar av Rolls-Royce 25/30 H.P. Wraith. Vår medlem Lars G Wass i Göteborg är nöjd ägare till en sådan bil med kaross från Park Ward & Co Ltd, London. Bilens historia är inte helt klarlagd. Bäst dokumenterad är tiden 1938-39 tack vare chassiarkivet hos RREC Headquarters i Paulerspury, England.

Chassit är av serie B (serie A omfattade 100 bilar, serie B 200 bilar och serie C 184 bilar) med nr WRB47 och är av 1938 års modell. Ett chassikort upprättades den 6 oktober 1938. Motorn har nummer B3WP. Chassit lämnade Rolls-Roycefabriken i Derby den 3 december 1938 för vidare befordran till Park Wards karossmakerianläggning med adress 473 High Road, Willesden, London NW10, för att förses med en kaross som enligt Park Wards egna chassinomenklatur är en *4-light Sun saloon*. Av chassikortet framgår att det är en kaross utan mellanruta och att det finns ett öppningsbart soltak över förarsätet. Karossen skulle vara av design nummer 13293 med svart lackering och en tunn handmålad så kallad *coachline* på sidan i beige, vilket skulle matcha den beige skinnklädseln av *Vaumol*-kvalitet. Karossnumret blev 4542. Priset för karossen med utrustning var £ 595. Chassipriset var satt till £ 1 100. Listpriset för färdig bil skulle därmed uppgå till £ 1 695. Enligt vad som står noterat på chassikortet var priset för chassi och kaross i det här fallet rabatterat med 20 procent. Det låter generöst och sammanhänger förmodligen med vem som var köpare (se fotnot 1). Den här bilen gjordes inte på beställning till en speciell köpare utan färdigställdes för att ingå i ett lager av liknande bilar redo för kommande köpare. Leveranstiden för en Wraith beräknades till ungefär två månader.

Hos karossmakaren Park Ward var man extra vaksam när det gällde att inte göra karosserna tyngre än nödvändigt och inte heller dyrare än nödvändigt att tillverka. Man införde många produktionstekniska innovationer för att underlätta tillverkning av karosser i serie eller *batches*. Av chassikortet framgår att man kontrollerade karossens tyngd noga mot chassit och därmed också belastningen på fjädringen genom att lägga till vikten för reservhjul, reservdelar, bagage och tre passagerare. Själva karossen vägde 660 kg. Totalvikten uppgick till 960 kg. Någon uppgift om hela bilens vikt angavs däremot inte. Ett Wraith-chassi ska enligt Rolls-Royce egna uppgifter väga 1 380 kg inklusive däck, vätskor och batteri. Sammanlagd vikt bör därför kunna uppskattas till 2 130 kg (se fotnot 2). Det har inte antecknats vilken dag fjädringsbelastningstestet utfördes men det gjordes antagligen innan chassit lämnade fabriken för det noterades att bakre kofångare, strålkastarna och parkeringslyktorna inte var monterade utan följde med chassiet som reservdelar på vägen till karossmakaren. Den knästående maskoten och bilens batteri var sådana detaljer som skulle skickas senare. Batteriet installerades först den 31 januari 1939.

Den 10 februari 1939, alltså före leverans, var bilen tillbaka hos testavdelningen för att växellådan behövde bytas ut och en del andra smärre modifieringar gjordes samtidigt.

Köpare till bilen var en N F Cluley Esq från Kersley nära Coventry, England. Chassipriset angavs till £ 1 100 i försäljningsavtalet daterat den 27 februari 1939 hos återförsäljaren George Heath Ltd på John Bright Street i Birmingham. Planerad leverans av färdig bil sattes då till april 1939. Cluley betalade £ 1 357 (80 % x (1 100 + 595)) den 25 mars 1939, vilket var samma dag som bilen var klar för leverans. Garantin utfärdades samma dag. Cluley måste ha blivit nöjd med den snabba leveransen som var klart före utsatt tid.

Bilen tilldelades registreringsnumret EDU 691 (se fotnot 3). Registreringsplåtarna ingick i det överenskomna priset. Särskilt noterades att Spirit of Ecstasy skulle

vara av den knästående typen och att reservhjulet i höger framskärm skulle vara inkapslat i ett metallhölje. Det uppkom inget pristillägg för hjulen i övrigt, eftersom man använde standarddäcket 6.50-17 Dunlop Fort C och kunden medförde egna hjulskivor att täcka ekerhjulen med. Kanske hade han haft en Rolls-Royce tidigare med samma hjulstorlek?

Redan den 21 juni 1939 var bilen tillbaka hos testavdelningen för att delvis demontering av motorn för kontroll av motordrivningen. Samtidigt passade man på att ge bromsarna en översyn.

Några uppgifter om hur länge Mr Cluley behöll bilen framgår inte av chassikortet. Kanske var det så att han hade den kvar ända till 1954-1955, för den första notering som finns bevarad om ägarbyte är från 26 augusti 1955 då ett företag, J A Sharwood & Co Ltd med adress Offley Road, London SW9, har skrivits in på chassikortet. Mr Cluleys namn och adress har strukits över och en blyertsnotering för hand anger 9 augusti 1954, vilket möjligen skulle kunna vara den dag Mr Cluley har lämnat bilen till försäljning. Eller också har bilen bytt ägare tidigare utan att Rolls-Royce fått någon information om det.

Efter 1955 saknas uppgifter om ägarbyten men när författaren Tom C. Clarke sammanställde uppgifter om samtliga 492 tillverkade Wraithchassin (varav ett aldrig karosserats) inför utgivningen av boken om Wraith 1986 (se fotnot 3), hade han fått uppgift om att dåvarande ägare av WRB47 var en Mr Thompson i USA.

Park Ward gjorde ofta sina karosser till Rolls-Royce i batches med samma design. Så också för de fyradörrars saloon-karosserna på Wraith med design nr 13293 och 13199, som betraktades som Park Wards standardkarosser. De var exakt lika ut-

R-R & B MOTORS
20 års erfarenhet av
Rolls-Royce och Bentley
Service, Reparationer och renoveringar
Reservdelar, även postorderförsäljning
Motor- systemdiagnos med dokumentation, test och reparation av hydraulik- och bromssystem med testprotokoll
Crewe genuine parts
Ignitor, induktivt tändsystem
Beg reservdelar, (direktimport)
Renoverade utbytesdelar med garanti. Alternativa reservdelar med garanti
R-R & B Motors
Hans Helmerson
Erikstad, Skåkerud 1
464 92 Mellerud
Sweden
Tel/Fax: +46 (0)530 51002
Mobile: +46 (0)709 399585
E-mail: rrbmotors@msn.com
Crewe Genuine Parts Castrol Champion Lucas S.U.

Som bilens ägare i Sverige registrerades Sune Carlsson i Falkenberg genom sitt aktiebolag 1990-10-12. Enligt bilregistret kom bilen i trafik första gången i Sverige 1991-02-05. Sedan Lars förvärvade den 1994-07-27 har den inte genomgått några större reparations- eller renoveringsarbeten. 2005 gjordes ett smärre tekniskt återställande av växelfunktionen på grund av att en tidigare reparation hade utförts på ett mindre fackmannamässigt sätt. Annars har bilen visat sig mycket tillförlitlig och har inte behövt annat än normal service.

vändigt. Genom att nr 13199 hade mellanruta medan nr 13293 saknade mellanruta skiljde de sig interiört men bara i detta enda avseende. Karossformen var typisk för en *sports saloon*, vilket innebar att nr 13199 inte hade tillräckligt genröst benutrymme bak att den kunde liknas vid en *limousine*. Totalt gjorde Park Ward 170 karosser på Wraith varav 135 stycken var standardutföranden. I vart fall 32 stycken var av design nr 13293 och 27 stycken var design nr 13199. De vanligaste standardmodellerna var dock designerna nr 13317 och 13344 (en typisk *limousine* med mer takhöjd och större utrymme bak) som gjordes i 64 exemplar med repektive utan extrasäten.

Sedan Mr Thompson sålde WRB47 har den så småningom hamnat i Sverige. Det var genom vår bortgångne medlem Stig Nyberg som bilen kom hit. Då var den redan renoverad i USA och hade där fått en mörkröd (*maroon*) lackering med svarta skärmar och en klarröd *coachline*. Hjulen var nu av den helkromade typ som är särskilt populär på andra sidan Atlanten. Om bilen någonsin försågs med hjuldiskar så är de nu borta liksom plåthöljet till reservhjulet på framskärmen.

Lars som är en mycket generös man litar så starkt på sin bil så att han har vågat låna ut den även till mig. Hittills har han fått den tillbaka i så gott som samma skick som den var vid utlåningen. Jag har haft nöjet att framföra bilen vid flera tillfällen i samband med härliga sommarutflykter i Göteborgstrakten. Jag måste säga att WRB47 är en verkligt trevlig bil att köra. Växlingarna går lika smidigt som på en modern bil bortsett från att synkronisering saknas på ettans växel. Placeringen

av växelspaken är på golvet på höger sida om föraren, vilket innebär ett hinder vid förarens in- och utpassering men det passar perfekt för oss svenskar som är ovana vid högerstyrda bilar med ratten på ”fel sida”. På många andra märken sitter växelspaken också på ”fel sida” på en högerstyrd bil men inte på en Rolls-Royce.

Bilens omfång är inte ohanterligt stort. Man sitter högt med bra sikt genom rutorna runt om, så det är inte särskilt svårt efter litet övning att baxa in den i ett trångt villagarage. Ute på vägen får man räkna med att hålla i sig om man kör in i en sväng med för hög hastighet, för man glider lätt på soffan fram som saknar ergonomisk utformning. En Wraith klarar faktiskt skarpa svängar galant, om än med en viss krängning och förnimbara protester från framdäcken. Lars har försett sin bil med moderna radialdäck som är obetydligt bredare än originaldäcken. Dessa fanns visserligen inte att köpa 1938, men mot bakgrund av att köregenskaperna påverkas positivt av de moderna däcken utan att det ändrar bilens utseende nämnvärt, bör man kunna acceptera en sådan uppdatering. Härmed slipper man den besvärande spårighet på ojämna asfaltsvägar som annars är ett vanligt problem med de traditionella diagonaldäcken från tiden. Fastän bilen är tillverkad före andra världskriget ger den en körupplevelse som helt och hållet kan liknas vid den man får av en bil från 1950- eller 1960-talen.

Med Lars som förare kan bilen med fördel läggas på en marschfart på 100-110 km/tim på bättre vägar utan att de åkande varken besväras av inträngande motorljud, vägljud eller vindbrus. Alltså precis så som man ska kunna förvänta sig av en bil som var av bästa kvalitet, det vill säga bättre än de flesta andra fordon som fanns att köpa på den tid det begav sig.

Fotnot 1: Det har funnits en biltillverkare i Coventry 1921-1928 med namnet Clarke,Cluley & Co. Ursprunglig verksamhet i bolaget var cykeltillverkning från 1890, textilmaskiner från 1903 och en småbil från 1920, alla med produktnamnet Cluley. Totalt gjordes 3 000 Cluley-bilar innan man återgick till att tillverka textilmaskiner. Ett avtal ingicks med Rolls-Royce 1934 om att Cluley tog uppdrag som underleverantör, förmodligen av vissa tillverkningsmaskiner. Under andra världskriget arbetade företaget Cluney med Rolls-Royce Merlin flygplansmotorer. Fabriken förstördes helt vid en flygraid men en ny fabrik byggdes senare upp i Kenilworth och den driver faktiskt verksamhet än idag.

Kopplingen mellan Clarke, Cluley & Co och Rolls-Royce Ltd gör att det inte kan uteslutas att N F Cluley, som bodde i Coventry, kan ha haft något samband med företaget Clarke, Cluley & Co. Detta är emellertid helt hållet spekulation från min sida.

Om kopplingen har funnits skulle det möjligen kunna förklara de generösa rabatterna. Återförsäljarna av Rolls-Royce-bilar kunde få 10 procent rabatt på de första en eller två beställningarna av bilar och 15-20 procents rabatt förekom bara när beställningen gällde flera bilar eller en stor återförsäljare som Jack Barclay eller Car Mart. Skillnaden mellan återförsäljarens rabatt hos Rolls-Royce och vad återförsäljaren kunde ta ut hos kunden måste ju ha varit återförsäljarens vinst. Om kunden själv som i Cluleys fall verkar ha fått hela 20 procents rabatt torde det knappast ha blivit något över till återförsäljaren genom vilken bilen hade beställts.

Fotnot 2: Det motsvarar svensk tjänstevikt på 2 200 kg som alltid beräknas inklusive en förare på 70 kg. Detta råkar stämma precis, för tjänstevikt/skattevikt i Sverige är enligt uppgift hos bilregistret just 2 200 kg.

Fotnot 3: Det här är förstås registreringsnumret i Storbritannien. Man hade liksom i Sverige på den tiden bokstavskombinationer som för den invigde avslöjade i var i landet bilen hade registrerats. Kombinationen DU i numret betyder att bilen registrerades hos Coventry Country council. När serien, ursprungligen med två bokstäver, inte räckte längre satte man helt enkelt till ett prefix med en ytterligare bokstav.

Fotnot 4: The Rolls-Royce "Wraith" av Tom C. Clarke, publicerad av John M Fasal, Burgess & Son (Abingdon) Ltd, 1986. Rekommenderad läsning!

NYA BENTLEY BROOKLANDS PÅ BROOKLANDS

Text: Jan Segerfeldt. Bild: Bentley Motors

Den 15 juni i år firade den berömda Brooklandsracerbanan 100 år. Några av de mest omtalade tävlingsbilarna från de racertävlingar som hölls där på 1920- och 1930-talen är Bentley 4 ½-liters kompressormatade lokomotiv. De mest framgångsrika triumferna i Bentleys historia ska tillskrivas de odödliga Bentley Boys, dessa bekymmersfria aristokrater som körde Bentleybilarna med både skicklighet och våghalsighet. Det är också myterna kring de här tidiga muskelbilarna som har inspirerat designers och konstruktörer hos dagens Bentley Motors att ta fram den nya Bentley Brooklands coupe.

På jubileumsdagen på Brooklands hade man samlat några av de finaste Bentleymodellerna från den glamorösa tiden inklusive Old Number Two som vann 1930 års Brooklands Double Twelve i sin första tävling körd av Frank Clement och Woolf Barnato där de höll en snittfart på mer än 85 mph. Tvåa i tävlingen kom Old number Three körd av Sammy Davis och Jack Dunfee. Old Number Two körde senare det året i Le Mans och kom två efter Old Number One.

Den nya Bentley Brooklands coupe som börjar säljas 2008 har fina sportsliga anor att falla tillbaka på. Om bara fint påbrå inte skulle räcka så kan vi spä på med att den är utrustad med den hittills starkaste V8-an i företagets historia, 6,75 liter dubbla turbo som levererar 530 hästkrafter och ett vridmoment på 1 050 Nm. Men det är väl ändå utseendet som vinner alla beundrare!

GREASY FINGERS

Text & Foto: Anders Malmqvist

Denna gång presenterar vi några bilder från Greasy Fingers. Träffarna har ju inte bara betydelse för att diskutera teknik och serva bilar, utan ger även en stor gemenskap, så vi ser gärna att ”Greasy Fingers” eller motsvarande kan genomföras på fler ställen i vårt avlånga land.

Ovan
Niel Jonsson servar sin Bentley Turbo R och Anders M ligger på knä medan unge Sebastian undrar vad de håller på med

Ovan
Lasse Amaralds vackra Phantom med Jan Sterge som beundrande åskådare

Ovan
Fika med Niel Jonsson, Clifford Hellzén, Lasse Johansson, Tommy Nilsson, Anders Malmqvist, Reima Viitala och Roland Frenzel runt bordet

Till vänster
Clifford och Reima studerar bilder i datorn

Hög koncentration krävs för att klara de små elektriska detaljerna. Roland Frenzel instruerar

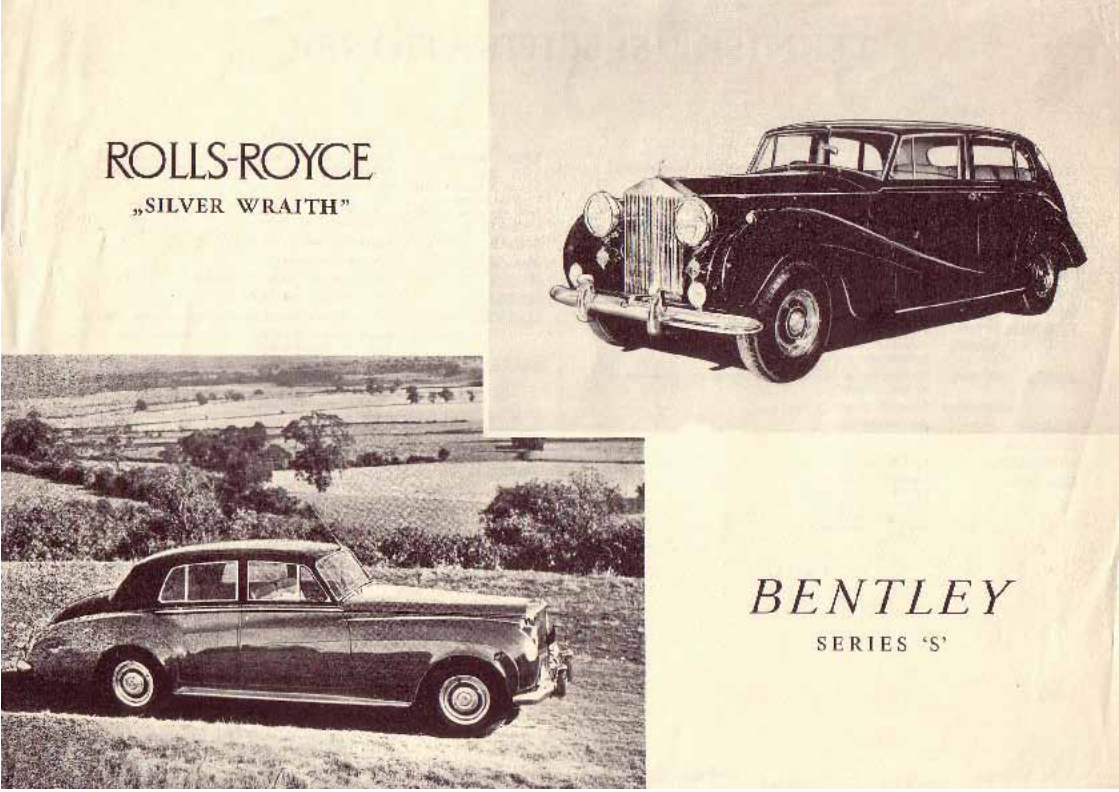
English Car Care

Service för Engelska bilar

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

Produktvägen 16
246 43 Löddeköpinge

Tel +46 (o)-46 71 23 23
Fax +46 (o)-46 71 23 23
Mobil +46 (o) 705-71 23 29
www.englishcarcare.com
E-mail englishcarcare@telia.com



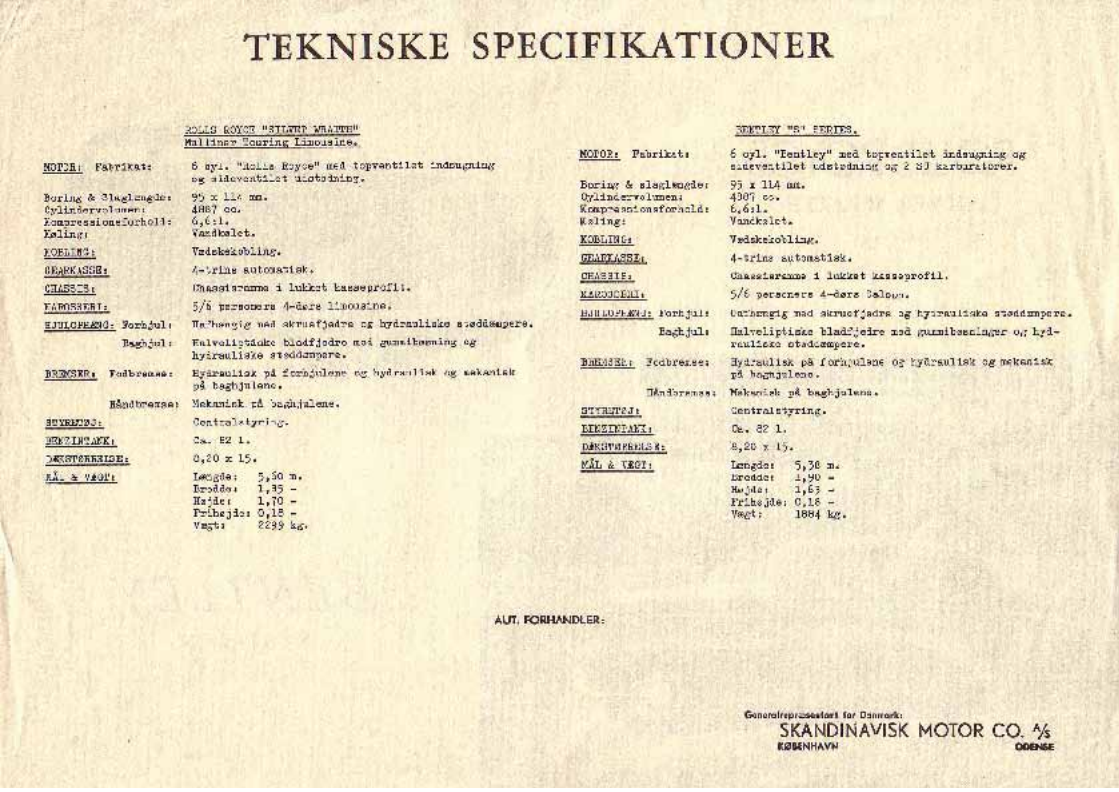
DANSK BROSCHYR

Text: Jan Segerfeldt

På annan plats i denna Bulletin tillkännages öppnandet av en ny försäljningslokal i Köpenhamn för Bentley Copenhagen. Det är emellertid inte första gången Rolls-Royce och Bentley är företrädda på den danska marknaden. Tidigare fanns en generalrepresentant under företagsnamnet Skandinavisk Motor Co. A/S. Förutom huvudlokalen i Köpenhamn fanns en filial i Odense i vart fall på 1950-talet.

Jag har i min ägo en mycket enkel tvåsidig försäljningsbroschyr för Rolls-Royce Silver Wraith och Bentley S utgiven av Skandinavisk Motor Co. A/S. Den kan väl närmast betecknas som ett produktblad. Jag antar att den gavs ut någon gång 1955-58. Bilbilderna på framsidan är hämtade från Rolls-Royce Ltd:s reklamavdelning i England och baksidan anger bilarnas specifikationer med vanlig enkel skrivmaskinstext. Man kan undra varför Rolls-Royce Silver Cloud inte har kommit med. Rolls-Royce företräds av en Silver Wraith LWB med med kaross av H J Mulliner. Trodde man att man skulle kunna sälja sådana bilar här? Jag är i alla fall tveksam till att något enda exemplar verkligen har sålts i Danmark. Däremot finns det en annan Silver Wraith som är mycket välkänd i Danmark.

Rolls-Royce Silver Wraith med chassi nr LGLW25 beställdes genom Skandinavisk Motor Co. A/S första veckan i november 1957. Den skulle förses med en sjusitsig limousinekaross från Hooper & Co Coachbuilders Ltd (design nr 8460) som började byggas kring julen 1957, alltså för exakt 50 år sedan. Beställaren var det danska majestätet kung Christian IX. Han köpte flera Bentley drophead coupéer 1950,



TEKNISKE SPECIFIKATIONER

ROLLS ROYCE "SILVER WRAITH"
Mulliner Touring Limousine.

MOTOR: Fabrikat: 6 cyl. "Rolls Royce" med topventilet indsugning og sideventilet udstødning.
Boring & Slaglængde: 99 x 114 mm.
Cylindervolumen: 4887 cc.
Kompressionsforhold: 6,6:1.
Køling: Vandkølet.
KOBLING: Vædskekobling.
GEARKASSE: 4-trins automatisk.
CHASSIS: Chassisramme i lukket kassoprofil.
KAROSSERI: 5/6 personers 4-dørs limousine.
HJULOPHÆNG: Forhjul: Uafhængig med skruefjedre og hydrauliske stødsdæmpere.
Baghjul: Halvelliptiske bladfjedre med gummibøsninger og hydrauliske stødsdæmpere.
BREMSER: Fodbremse: Hydraulisk på forhjulene og hydraulisk og mekanisk på baghjulene.
Håndbremse: Mekanisk på baghjulene.
STYRETØJ: Centralstyring.
BENZINTANK: Ca. 82 l.
DÆKDIMENSION: 8,20 x 15.
MÅL & VÆGT: Længde: 5,30 m.
Bredde: 1,85 -
Højde: 1,70 -
Frihøjde: 0,18 -
Vægt: 2239 kg.

BENTLEY "R" SERIES.

MOTOR: Fabrikat: 6 cyl. "Bentley" med topventilet indsugning og sideventilet udstødning og 2 SU karburatorer.
Boring & slaglængde: 99 x 114 mm.
Cylindervolumen: 4387 cc.
Kompressionsforhold: 6,6:1.
Køling: Vandkølet.
KOBLING: Vædskekobling.
GEARKASSE: 4-trins automatisk.
CHASSIS: Chassisramme i lukket kassoprofil.
KAROSSERI: 5/6 personers 4-dørs Saloon.
HJULOPHÆNG: Forhjul: Uafhængig med skruefjedre og hydrauliske stødsdæmpere.
Baghjul: Halvelliptiske bladfjedre med gummibøsninger og hydrauliske stødsdæmpere.
BREMSER: Fodbremse: Hydraulisk på forhjulene og hydraulisk og mekanisk på baghjulene.
Håndbremse: Mekanisk på baghjulene.
STYRETØJ: Centralstyring.
BENZINTANK: Ca. 82 l.
DÆKDIMENSION: 8,20 x 15.
MÅL & VÆGT: Længde: 5,38 m.
Bredde: 1,90 -
Højde: 1,65 -
Frihøjde: 0,18 -
Vægt: 1884 kg.

AUT. FORHANDLER:

Generalrepræsentant for Danmark:
SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S
KØBENHAVN ODENSE

1956, 1965 och 1967. LGLW25 var den första Rolls-Royce som beställts av det kungliga danska hovet. Den färdiga bilen lämnade Hoopers i London i februari 1958. Garantin utställdes den 11 april 1958. I januari 1972 övertog dronning Margrethe bilen i kraft av sitt ämbete. Genom åren har kungabilen skötts av den officiella Rolls-Royce-verkstaden hos Bert Hansen på Glerupvej i Köpenhamn. Bilen används fortfarande av drottningen och den har sedan 1994 fått sällskap av en Rolls-Royce Silver Spirit III LWB Saloon.

Hur gick det sedan för Skandinavisk Motor Co. A/S? Vet någon i klubben närmare om företagets fortsatta öden och äventyr?

BIL & INDUSTRIBROMSAR AB

BILRESERVDELAR FERODO Friktionsmaterial.
Vi svarvar bromstrummor, bromsskivor och svänghjul. Renov. bromsok. SPEC linmar alla typer av bromsbackar och friktionsmaterial för industriella ändamål. Planar även Toppar.

Öppet: Månd.-Torsd. 7.30-17.00 Fred. 7.30-15.00
Tomtebogatan 11, Box 21004, 100 31 Sthlm
Tel. 08-34 75 98, Fax 08-32 55 46

MOTORERNA I DAGENS ROLLS-ROYCE OCH BENTLEY
– en jämförande översikt av deras prestanda

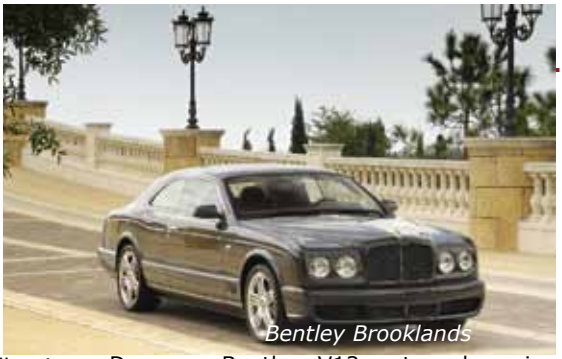
Text: Jan Segerfeldt
Bild: Rolls-Royce Motors, Bentley Motors

Starka motorer är nödvändig utrustning för dagens bilar, i alla fall när det är fråga om prestigemärken i det översta segmentet. En del kända sportbilstillverkare satsar stenhårt främst på råstyrka som Ferrari och Königsegg. Andra väljer hellre att satsa på diskreta och tysta kraftresurser i exklusiva bilar med bibehållen komfort. Både Rolls-Royce och Bentley har så det räcker av den varan (”tillräckligt” hette det förr när man frågade Rolls-Royce om hästkraftsantalet). Frågan är vilken Rolls-Royce eller Bentley som ger mest resurser utifrån motorstorlek vid en teoretisk jämförelse sida vid sida.

Rolls-Rpyce Phantom

Bentley har två helt olika motorer i sina modeller. De som sitter i de senaste Continentalmodellerna (Flying Spur, GT, GTC och GT Speed) är V12:or försedda med dubbla turbo. Den större mer traditionella modellen Bentley Arnage (inklusive Azure och Brooklands) använder den beprövade V8:an som i princip hängt med sedan 1959. Eftersom Bentley siktar mot att leva upp till kraven på kombinerad sportighet och bekvämlighet är det naturligt att fartresurserna får högsta prioritet hos märket. Men så kan man också skryta med att erbjuda den snabbaste fyrsitsiga bilen i serieproduktion i världen. Och det var redan innan GT Speed introducerades!

Bentley Arnage

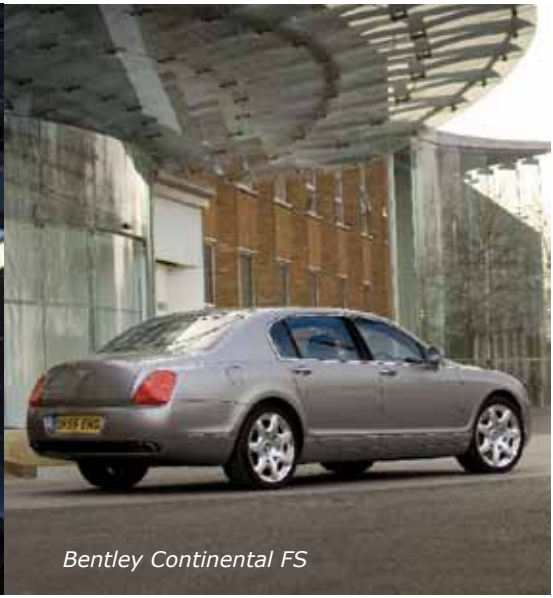


Bentley Brooklands

Rolls-Royce använder en V12 i alla sina modeller (Phantom, EWB och Drophead Coupe). Här är väl inte höga prestanda första prioritet. Redan på 1930-talet prövade Rolls-Royce med att utrusta sin Phantom III med 12-cylindrig motor. Erfarenheten från den tiden är inte enbart positiv. Idag gäller helt andra förutsättningar. Utifrån den nya Phantom V12-motorns specifikationer måste man tillstå att inte någon tidigare Rolls-Roycemodell oavsett konfiguration har kommit ens i närheten av fartresurserna hos dagens modell. Till detta ska läggas att den nya bilen kan bjuda på en bekvämlighet utan konkurrens. Och inte minst gör den det med en inre styrka av kaxigt självförtroende i alla lägen som ingen annan lyxbilstillverkare förmår utstråla.

Den nya Bentley V12-motorn har sina rötter i den motor som först konstruerades för att användas i Volkswagens prestigemodeller. Detta inte alls sagt som nedlåtande. Tvärtom har det inneburit en möjlighet att ta fram en fantastisk motor för en liten biltillverkare som annars aldrig skulle ha haft möjlighet att finansiera framtagandet av en helt egen motor. Även när det gäller motorn i Rolls-Royce Phantom kan väl sägas att det aldrig skulle ha varit möjligt för dem att utveckla en ny motor på egen hand. BMW med sin stora produktion av avancerade motorer har här inneburit en utvecklingsmöjlighet för Rolls-Royce som inte står till buds för en liten självständig nischtillverkare.

Vi må vara besvikna över att Rolls-Royce och Bentley inte längre är helägda engel-



Bentley Continental FS

ska biltillverkare men samtidigt måste vi inse att det inte vore realistiskt att räkna med att någon av dem skulle ha funnits kvar idag på en tuff marknad om de inte hade fått storföretagens resurser bakom sig.

Så här ser specifikationerna ut i tabellform.

Modell	RR Phantom	Arnage	Brooklands	FS,GT,GTC	GT Speed
Typ	V12	V8	V8	V12	V12
Volym liter	6,749	6,761	6,761	6	6
Hkr	460	456-530	537	560	610
Vrid Nm	720	875-1000	1050	650	750
0-100	5,9-6,1	5,5-5,9	5,3	4,8-4,9	4,5
Max hast	240	274-288	296	312-318	326

NYHETER I KLUBBSHOPEN

Text & Bild: Anders Malmqvist

Vi har fått in nya artiklar i klubbshopen med mycket bra priser:

Castrol RR363 broms/hydraulik olja till Rolls-Royce och Bentley mellan 1965-1976, Pris 175.-

Castrol HMSO+ broms/hydraulik olja till Rolls-Royce och Bentley från 1981

Beställning kan göras hos:

Clifford Hellzén,
Djursholmsvägen 45
183 52 TÄBY

e-post: clifford.hellzen@salusansvar.se

TATRA

Text: Jan Segerfeldt. Foto: Sven Calander och Jan Segerfeldt

Tatra startade 1923 I Tjeckoslovakien och är mest kända för sina avancerade men egensinniga Tatraplanmodeller från sent 1930-tal (konstruktör Hans Ledwinka) varav några faktiskt såldes i Sverige. Den här modellen heter 603 och tillverkades i 5 992 exemplar mellan åren 1956 och 1963. Bilen hade en luftkyld V8 på 2 545 cc svansmotor om 95 hkr. Mellan 1963 och 1975 gjordes modellen 2-603 som var snarlik men motorn var något mindre, 2 472 cc, men med högre kompressionsförhållande vilket medförde höjd effekt till 105 hkr. Totalt gjordes 23 000 Tatra 603 och 2-603. En relativt nymporterad 603:a rullar i Västsverige. Även om det här är en stor lyxvagn var det knappast någon allvarlig konkurrent till våra Rolls-Royce och Bentley

En riktig levande Tatra finns i Västsverige, så kanske kommer den att synas i något rallysammanhang, vem vet.

ROLLS-ROYCE ÖPPNAR NYTT I DRESDEN OCH BEIJING OCH BYGGER UT I GOODWOOD

Text: Jan Segerfeldt. Foto: Rolls-Royce Motors

Rolls-Royce Motors har öppnat en ny försäljningslokal i Radebul utanför Dresden. Det högtidliga öppnandet skedde den 20 juli. Samma dag i andra ändan av världen nämligen i Beijing i Kina öppnades också ett nytt showroom för Rolls-Roycebilar. Rolls-Royce var på plats med sin nya modell i Kina redan 2003 och har haft en ökande försäljning där ända sedan starten. Bara mellan 2005 och 2006 ökade försäljningen med 60 procent. Försäljningsstället i Beijing är inte Rolls-Royce första. Företaget har redan fina lokaler för försäljning av nya bilar i Chengdu, Guangzhou, Shanghai och Hong Kong.

På hemmafronten händer också stora saker. Den banbrytande, miljöanpassade bilfabriken i Goodwood i England, som har producerat nya Rolls-Roycebilar sedan 2003, kör för full maskin och måste byggas ut om man ska hålla jämn takt med en ständigt ökande efterfrågan på nya Rolls-Roycebilar. Man inför nu en andra sammansättningsbana under 2008. Den nya och den gamla banan löper samordnat så att den ena är för den nuvarande Phantommodellen medan den andra ska användas bara för en helt ny modellserie. Man räknar med att införa ett andra skift från 2009. Rolls-Royce har redan anställt ytterligare flera hundra personer och man satsar stort på gedigen utbildning av arbetskraften.

Försäljningen av Rolls-Royce Phantom är i ständigt ökande och i september 2007 hade man ökat försäljningen med 22 procent på årsbasis. Man har beställningar på fyradörrarsmodellen som sträcker sig en bra bit in på 2008. Den förlängda modellen av Phantom EWB utgör nu en fjärdedel av försäljningen av Phantom. Den nya Drophead Coupén som började levereras

nyligen har man beställningar på som täcker hela 2008. Nio av tio beställda bilar är så kallat bespoke, det vill säga att de har särskild skräddarsydd extra utrustning eller utförande som inte finns med på den vanliga tillbehörslistan.

Den framtida positiva prognosen för företagets expansion stärks ytterligare av att man har bestämt att tillverkningen av tvådörrarscoupen 101 EX ska gå i produktion nästa sommar. Men inte nog med det. Nu är det också officiellt att Rolls-Royce Motors ska börja tillverka en helt ny modellinje som kommer att introduceras någon gång runt 2009/2010 och det kommer att vara en bil som är något mindre än de nuvarande modellerna. Mer än så avslöjas inte för närvarande. Utvecklingen står verkligen inte stilla hos företaget Rolls-Royce. Räkna med att det kommer att släppas många intressanta nya modeller från Goodwoodfabriken framöver.

NU KAN DU KÖPA BENTLEY I DANMARK

Text: Jan Segerfeldt. Foto: Bentley Motors

Den 31 augusti 2007 öppnade Bentley sin nya försäljningslokal i Köpenhamn. Bentley Copenhagen har varit Bentleys återförsäljare i Danmark sedan 2003 men det är först nu som man har fått ett showroom som det anstår en framgångsrik lyxbilstillverkare. Lokalen omfattar 900 kvadratmeter vilket gör det möjligt att visa så många som möjligt samtidigt av den exklusiva Arnagefamiljen (Arnage och Azure cabriolet och senare även Brooklands coupe) och den sportigare Continentalfamiljen (Continental GT, Continental GTC, Continental GT Speed och Continental Flying Spur).

Förra året sålde man 25 Bentleys i Danmark och i år räknar man med att höja till 30 sålda bilar. Det är uppenbart att viljan att göra stora investeringar har medfört framgångar för Bentley, som har fått stor uppmärksamhet för att de i år också har öppnat nya försäljningscentra bland annat i Milano, Istanbul och Riga. Just utvecklingen i Östeuropa är anmärkningsvärd med beräknat över 100 sålda bilar i Baltikum innan året är slut. Försäljningen i världen totalt ligger på 7 800 bilar för perioden januari-september 2007, en uppgång med 19 procent (uppgången i Kina är 72 procent!) och omsättningen överstiger € 1 miljard för samma tid.

NYA MEDLEMMAR

Rolf Lundgren	Särstad Fiskehof	610 29 Vikbolandet	Rolls-Royce Silver Shadow -76
Anna Bosdotter Ehrner Eriksson Bentley S2 Continental 1962		Genesmåla Gård,	362 93 Tingsryd

Annonsregister

Bentley	sid	22
Bil & Industribromsar	sid	55
English Car Care	sid	53
GAD	sid	28
Kent Sävåsen, Self System AB	sid	14
Norrorts Bil & Van Service	sid	40
Nynäs	sid	2
PASCO AB	sid	63
Prinfo Alfredssons AB	sid	31
Raymond Weil	sid	64
RR & B Motors	sid	46
Rohdins Automobile Service AB	sid	32-33

Annonspriser i den Svenska Bulletinen, priserna anges för helt år

	Färg
Omslagets sista sida	11 000 kr
Mittuppslag	10 000 kr
Helsida	5 000 kr
Halvsida	3 000 kr
Kvartssida	2 000 kr

Medlemmars radannonser är gratis

Guiden
I våra planer kommer RREC guiden att finnas på klubbens hemsida. Denna kommer att vara till för dig som äger en Rolls Royce och där kan du få många tips. I Guiden kommer du att hitta företag som är intresserade av att hjälpa dig på olika sätt.

Antal utgivningar, 4 nr per år, Upplaga 500 ex

UNIKA BILAR till LÄGSTA PRIS hos PASCO AB

Aston Martin Virage Volante 1991 Premiärbilen från Birmingham-Utställningen, den enda i sitt slag. Röd med svart skinninredning. Bilen är i nyskick och nyservad av fabriken. En unik och vacker cabriolet med mycket god potential för framtiden

Ferrari Mondial 3,2i 1985. Vacker beige skinninredning. Bilen är svensksåld och nyservad och har endast gått ca 3.300 mil. Denna eftertraktade 2+2 sitsiga Ferrari är specialutrustad med bl.a. el-taklucka och AC. Sannolikt Nordens finaste

Bentley R-type 1953. Vinröd och svart med cocgnacsfärgat skinn. Mycket fin bil med överväxel. Bilensom är känd i RREC har sollucka och samtliga verktyg. En mycket trevlig och användbar bil för alla tillfällen

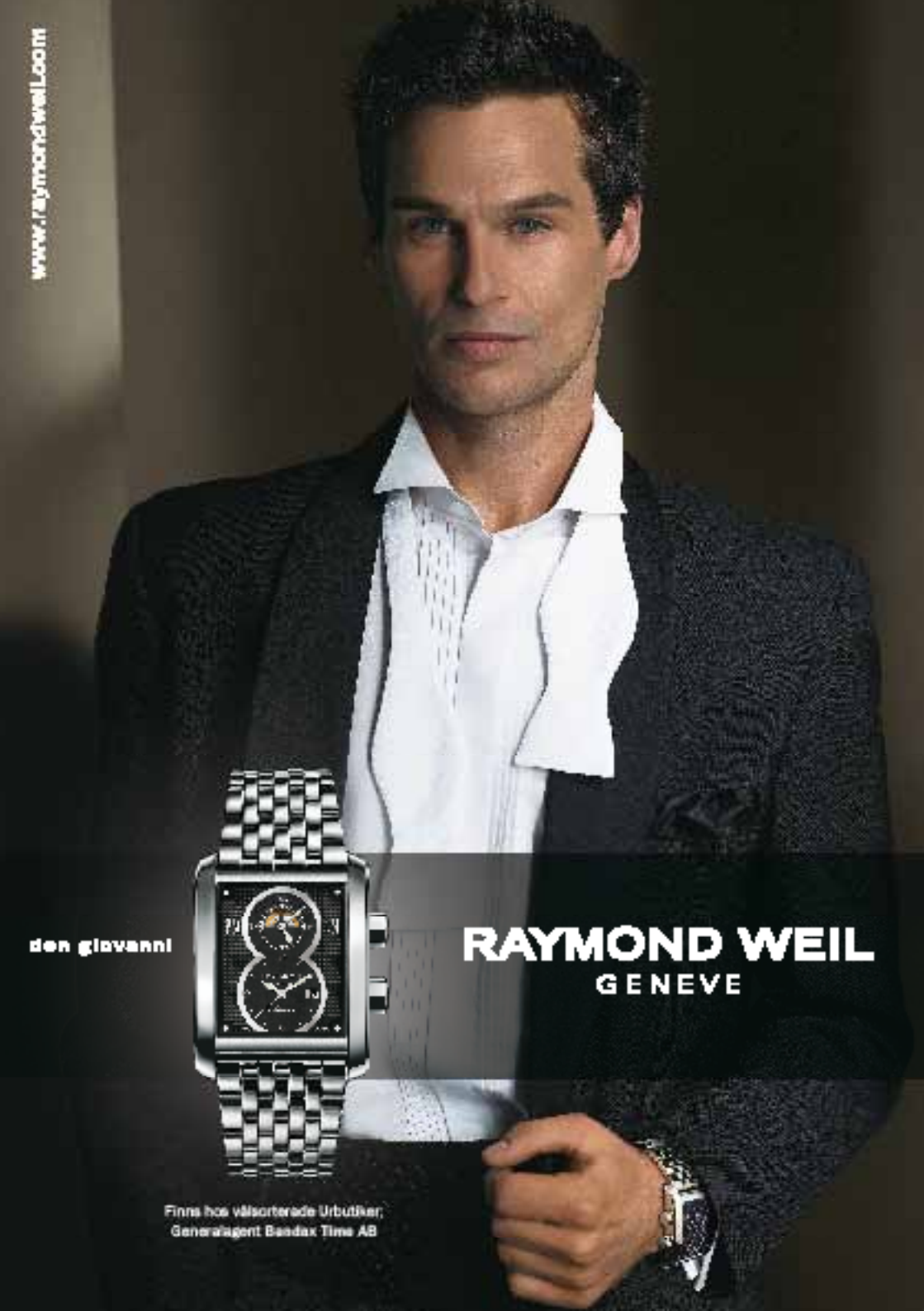
Maserati Royale 1989, Grafitmetallic med vacker magnolia skinnklädsel. Obs! Endast körd 1 900 mil. Wn alldeles unik bil, som tillverkats i endast 48 exemplar, helt för hand för stadsöverhuvuden och personer som Pavarotti. Motorn är den legendariska v(:an på 4,9 liter. Bilen är svensksåld och har all tänkbar utrustning inkl utsökt vackra bord i baksätet

Bentley MarkVI 1952, Freestone & Webb Vinröd och silver med vacker beige skinnklädsel samt fantastiskt vackra bord i baksätet. Tillverkad i aluminium i endast ett fåtal exemplar. Bilen är i ett synnerligen gott skick.

Panther DeVille 1979, unik handgjord bil med aluminiumkaross. Tillverkad i endast 46 exemplar. Vacker röd skinninredning. Vänsterstyrd, svenskregistrerad och körd endast ca 3000 mil

Vi köper gärna Er fina bil kontant./ Vi åtager oss gärna säljuppdrag. Ring för besök! Vi finns också på www.pascocar.com
Visning efter överenskommelse.. Välkommen

Pasco AB

Tel 070-756 46 60, 08-756 38 30, Garage 08-624 06 50, pasco.car@tele2.se

www.raymondweil.com