ROLLS-ROYCE ENTHUSIASTS' CLUB

# BULLETIN

SCANDINAVIAN SECTIONS. NO.4.2019

*Jan Möllers Silver Spirit*

*Dunderklumpen*

*Car Wash Rally*

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

ROHDINS
Classic Car

*"Hjärtligt välkomna!
Carina & Anders Rohdin"*

**Vår specialitet är renovering av klassiska bilar och i synnerhet Rolls-Royce & Bentley.
Anders har erfarenhet av närmare 200 bilrenoveringar.
Kontakta oss gärna för mer information om du funderar på att del-eller helrenovera din pärla.**

BUICK LIMITED CONVERTIBLE 1958. På den här bilen gjordes en mycket stor brandsanering.

VOLVO 1800 S 1964. Efter 40 år i en lada totalrenoveras nu den här bilen till nyskick.

BMW 3,0 CS 1970. Leverans av en bil som vi totalrenoverat motor och motorrum på mm. mm.

ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW 1975. Bilen totalrenoveras avseende kaross/lackering samt motor mm.

MERCEDES 280 SL "PAGODA" 1969. Bilens motor, motorrum, växellåda och framvagn har totalrenoverats till nyskick.

BENTLEY S 1957. totalrenovering av karosseri, lackering av träpaneler och en större mekanisk översyn.

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

Följ oss på Facebook!

# INNEHÅLL

Scandinavian sections No.4.2019

2 Meddelanden från sektionerna
4 Car Wash Rally
8 Franske sektion 50 års jubilaeum
11 Rapport fra Hunt House
12 Tack och lov för högkonjunkturer
18 The Anders Rohdin Car Show
22 Dunderklumpen från Cricklewood
30 Bentley S series 1957
34 Hommage på Goodwood
36 Ny bok om svenskägda Rolls-Royce
38 Första Shadow-broschyren
40 Höstens träffar i Väst

Ansvarig Utgivare: Per Östlund Redaktör: Jan Segerfeldt Layout: Christer Byhr Tryckeri: Ale Tryckteam AB
Bulletinen är en gemensam medlemstidning för de Svenska, Danska och Norska klubbsektionerna i Rolls-Royce Enthusiasts' Club
tidningen utkommer 4 ggr per år. Upplaga ca.700 ex.
Nr 1 2020 har manusstopp 1 februari och kommer ut vecka 12. Omslagsbilden visar Jan Möllers Rolls-Royce Silver Spirit. Foto: Anders Helgesson.

# SEKTIONERNA

## Ordföranden har ordet

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

## Kära medlemmar

Just hemkommen från en mycket trevlig och god RREC lunch i Göteborg (The Royal Bachelors Club) författas dessa rader. Riktigt stor uppslutning 18 medlemmar, rekord?
På måndag (4 nov) är det dags för RREC lunch i Stockholm som brukar vara mycket uppskattad och välbesökt bland såväl våra medlemmar som AHK.

Årsmötet på Thorskogs Slott 29-31 maj 2020 är nu planerat av Björn Sundqvist, se separat inbjudan. Ser mycket lovande ut!
Likaså är The Flying Rally med våra vänner Irländarna nu planerat, se inbjudan i detta nummer. Rallyt går av stapeln 28-31 augusti 2020 med Stockholm som bas. Rallyorganisatör Clifford Hellzén garanterar att rallyt blir en upplevelse.
Våren 2020 inleds som vanligt med vinprovning på Bjertorp Slott den 17-18 spril, som vanligt organiseras det av Göran Berg. Bjertorp brukar alltid vara en riktig höjdare!
Ovanstående är bara exempel på det utbud som RREC har i Sverige. Unyttja även vårt goda samarbete med AHK som har ett aktivt utbud av begivenheter. Såväl inhemska som internationella rallyn är tillgängliga för samtliga medlemmar.
Nu i Göteborg träffade jag så väl "stammisar" som äldre "nyvaknade" medlemmar som några helt nya. Tycker vi har en riktigt bra utveckling och stämning i klubben. Om just du har ideér om aktiviteter/rallyn please let us know. Klubben är våra medlemmar.
Däremot är moderklubbens utveckling inte gynnsam. Ekonomi, organisation och ledning har stora utrymmen till förbättring. Några åtgärder som är på gång beskrivs i denna Bulletin av Ole Hvide Nielsen vår Skandinaviska representant i högsta ledningen MC. De internationella sektionerna har gemensamt författat en skrivelse till MC där vi dels uttrycker vår oro och vårt missnöje, dels presenterar en lång lista med konkreta förslag till förbättringar. Klubben är ju till för samtliga medlemmar! Självfallet är vi stolta att tillhöra RREC`s moderklubb men för att de kontinentala sektionerna ska få value for money måste en annan ordning skapas. Innan 2020 års AGM i början av april inbjuds därför representanter för våra sektioner till en förberedande genomgång av våra förslag till vad vi anser vara nödvändiga förbättringar.
Vi kan dock glädjas åt att i de Skandinaviska sektionerna ser det mesta "ljust och vackert" ut.
Ser fram emot att ses på olika begivenheter framöver: luncher, julbord, tekniska seminarier, rallyn och övriga arrangemang.

På styrelsens vägnar vill jag även passa på att önska samtliga medlemmar en
God Jul och Ett Gott Nytt År

*Per Ö*
ORDFÖRANDE RREC-SVENSKA SEKTIONEN

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

## Kære Medlemmer

Så går året på hæld og vinteren banker på døren, men jeg vil lige nævne nogle af de spændende ting
der er sket i eftersommeren.
I august afholdte den Norske Sektion deres Rally på Vestfold, hvor flere danske biler deltog i et flot arrangement.
I slutningen af august var Rolls-Royce-klubben inviteret til Skagen i forbindelse med en helt speciel begivenhed.
Der blev afholdt 12mR EM Stævne & Classic Car Rally. Der var flere fra klubben der deltog i denne uforlignelige oplevelse med de smukke gamle træbåde med 17 mands besætning. Det var en kæmpe attraktion på Skagen som ikke tidligere er set.

I september var klubben inviteret til My GARAGE i Vejle (godt nok med kort varsel). Men her var muligheden for at prøvekøre den ny Rolls-Royce Cullinan SUV model. Jeg ved flere benyttede sig af denne chance, om der kom en` med hjem i garagen fortæller historien ikke om.

I oktober afholdt den Franske Sektion sit 50 års jubilæum, formanden og flere danske biler var inviteret og deltog (se artikel i bladet).

I november fejres traditionen tro Mortens Aften hos Clausen på Risbyholm Gods, hvor mange har tilmeldt sig.

Formanden ønsker alle en
God Jul og rigtig Godt Nytår.

*Frans Goldbach*
RREC Danske Sektion



# SEKTIONERNA

## Ordföranden har ordet

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

## Kjære medlemmer

Her i Sandefjord var det minusgrader og frost i dag. Godt å tenke på at «finbilen» er flott plassert i vinterhi. Det var en liten lekkasje fra høyde justeringen av forakselen merket jeg. Dette må jeg sette på huskelisten før neste sesong starter. Dere andre har kanskje saker på huskelisten dere også.

For noen er jo denne sesongen hvor bilene oppgraderes og pusses den aller hyggeligste. Har dere prosjekter denne vinteren så fortell oss andre om det. Legg ut bilder på vår Facebook-side så kan du få anerkjennelse og kanskje noen gode råd. Har du spørsmål om saker du lurer på, legg dette ut på vår Facebook-side og i de aller fleste tilfeller vi du få gode kloke råd og veiledning. Ved å benytte sosiale medier på denne måten så oppnås det direkte kontakt mellom medlemmer i vår klubb, og det medvirker til «litt eierskap» til vår klubb og den litt spesielle «boblen» vi befinner oss i.
Jeg gleder meg til i januar/februar å lese om deres store og små utfordringer i det å eie fantastiske biler av merket Rolls-Royce og Bentley. Ta utfordringen!

Til dere med omfattende restaureringer så er vår flotte Bulletin rette stedet å sende bilder og tekst til.

Styrearbeidet i klubben er hyggelig og vi ønsker nå å utforske i mulighetene for å danne lokale aktiviteter for våre medlemmer. Vårt land er stort og det er styrets målsetning at alle kunne få muligheter til å treffes og bli kjent. Forenes i det å eie to av verdens mest prestisjetunge bilmerker.
Styremedlemmene har fått hjemmelekser i å finne ut hvordan vi kan oppnå vår målsetning og jeg er spent på hvor vi lander i denne saken. Sitter du på tanker om hva styret bør tenke på i denne sammenheng eller kan du være en av våre «lokale formenn» så ikke nøl med å kontakte meg på Mail eller telefon.
Rally Røros er booket og det gjenstår litt befaringer og bestemmelser av aktiviteter. Følg med på vår Facebook-side og hjemmeside. Det er her invitasjonen blir lagt ut først.
Jeg ønsker dere alle en fredelig og god avslutning på året 2019.

God Jul og Godt Nytt År !

*Åge Antonsen*
Formann
RREC Norske seksjonen.

## THE IRISH FLYING RALLY

kommer att äga rum i Stockholm den 28/8-1/9 2020. Mera info kommer senare.

# EVENEMANGSKALENDER

### SVENSKA SEKTIONEN

Se alltid senaste info på hemsidan www.rrec.se

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

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

**Se aktuell kalender på hemsidan rrec.se**

### NORSKA SEKTIONEN

Se alltid senaste info på hemsidan www.rrec.no

### DANSKA SEKTIONEN

Se alltid senaste info på hemsidan www.rrec.dk

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

## SVENSKT ÅRSMÖTE OCH RALLY

Årsmöte och årsrally den 29-31 2020 kommer att äga rum på Västkusten med boende på Thorskogs Slott.
Mer detaljer kommer på hemsidan samt i nästa Bulletin.
Ev frågor till Björn Sundqvist.

# RALLY VESTFOLD I STAVERN 2019 (Car Wash Rally)

Åge Antonsen

Hei Åge, det er John som ringer. Jeg må opplyse at Silver Cloud`en har mistet bremsene så jeg må komme med en annen bil. Helt OK det John. Du husker at du skal hjelpe til med å parkere biler når de kommer til Fredriksvern verft på fredagen? Jeg kommer tidlig nedover fra Rjukan og ordner det. Foresten gratulerer med været for neste helg Åge. Det meldes jo nesten ikke vind og opphold. Blir en fin båttur til Svenner fyr med Jacqueline og de to andre klassiske båtene. Vi gleder oss.

Denne samtalen fant sted 8 dager før det Norske Rally i 2019 skulle starte. Aldri tidligere hadde det vært så stor interesse for et Norsk Rally. Det var påmeldt 34 ekvipasjer med 70 personer fra fire land, og flere var på venteliste.

To dager senere endret værmeldingen seg for vår Rallyhelg. Nå skulle det blåse men ikke komme så mye nedbør. På onsdagen var værmeldingen sikrere og med varslet vind på 14 m/s på Svenner Fyr ble turen dit kansellert. Plan B ble iverksatt og Citadelløya rett ved Stavern ble vårt reisemål med innlagt lunch i Tordenskjolds soldaters krutthus. M/Y Jacqueline ville frakte deltaker og vår lunch til og fra Citadelløya.

(Kom vi dit ?)

**FREDAG.**

Vi hadde kvelden før truffet Jens Kjaerulff og Per Thomsen og tatt noen øl sammen. Dermed var den beste komiteen til å bedømme våre biler på plass, og Jens og Per fikk litt å bedrive tiden med. Tusen takk til dere for utmerket innsats.

Så var det bare å gjøre de siste forberedelsene og vente på at bilene skulle komme.

Og kom gjorde de. Hyggelig gjensyn med mange klemmer ble det og noen helt nye bekjentskaper. Det er bare så utrolig hyggelig når folk er så blide og positive som de er i vår klubb.

Alle fikk utlevert pose med Rallyhefte, startnummer og materiell. Og denne lille oppgaven med å sette startnummer på bilen er alltid trivelig. Alle kommer i prat og hjelpende hender er lette å finne. Spørsmål fra publikum besvares og reiseruter deles.

Tiden løper og så er det siste pussen på bilen før det er tid for middag.

Vi møttes i Selmas Hage på hotell Wassilioff, og etter velkomsttale og litt om dikteren Herman Wildenveys forhold til hotellet, fikk vi servert en utmerket to retters meny. God stemning i lokalet og et par dikt av Herman Wildenvey ble det også tid til.

Stor takk til Anders Rohdin som reiste seg og sa at nå var det enda en grunn til å reise til Norge, for nå kan de få til å lage fantastisk mat også.

Kvelden ble avsluttet i hotellets pianobar.

**LØRDAGEN.**

Etter frokost og Drivers Meeting var det klart for avreise.

Vi delte gruppen i to og en kjørte til Helgeroa på garasje besøk og den andre til Fridzøe hus.

Ved avreise startet det så smått regne. Når den gruppen jeg var med i kom til Fridzøe hus var det storm styrke i vindkastene og regnet bøttet ned. Guiden gjorde sitt aller beste for å vise oss rundt men det var ingen lett oppgave han hadde i regnet og vinden. Når første gruppe var ferdig og den andre gruppen var godt igang med omvisningen ringte min telefon.

Hei, dette er kapteinen på M/Y Jacqueline. Her nede i havnen blåser det nå 22 m/s og jeg kan ikke gå fra kai og over til Citadelløya i slikt vær.

Da var følgende situasjon oppstått i Rally Vestfold i Stavern. Vi hadde ikke noe sted å reise til da båten nektet å forlate havnen og vår lunch befant seg ombord i båten. Vi hadde truffet sommerens skybrudd nøyaktig på timen og det varte i fem timer.

**VI KOM IKKE TIL CITADELLØYA!**

Det var 64 personer i vårt følge som utrolig nok holdt humøret oppe og fortalte at det var interessant det de fikk høre om Fridzøe

hus og at det var spennende biler å studere i garasjen til Lars Thunberg. Men nå var de våte og sultne!
Innen vi kom tilbake til Stavern var situasjonen løst via telefon med vårt fantastiske vertskap i Hotell Wassilioff. Vi fikk disponere lokale og mange stilte opp for å dekke til for å få en hyggelig lunch. Ekstra takk til Dorte Kvist som naturlig tok ledelsen og ordnet dette.
At 10 flasker med Prosecco kom på bordet ble heller ikke feil.
Vi fikk en hyggelig og smakfull lunch med våre fantastiske deltakere som nå hadde fått skiftet til tørre klær. Stor takk til vertskapet på vårt hotell.

Da var det ekstra tid til neste post på programmet. Vinden og regnet hadde avtatt og flere benyttet tiden til å kikke litt rundt i Stavern.

Tid for årsmøte og jentene hadde avtale med Bokinspirator Liv Gade.
Jeg hørte at hennes foredrag var underholdene og alle fikk med bok hjem.

Jens Rønneberg ledet, som mange ganger tidligere vårt årsmøte på en behagelig måte.
At våre gjester fra Sverige og Danmark deltok og hadde informative innlegg under møtets gang ble satt stor pris på.
Tom Brubak hadde bedt om avløsning som formann og Åge Antonsen ble innvalgt i hans sted.

Ferdig pyntet og klare for kveldens gallamiddag ble det minglet og servert bobler i hotellets pianobar. Presis klokken 19.30 gikk vi til bords. Tre retters meny denne kvelden og med Per Östlund som kveldens toastmaster viste jeg at alt var i de beste hender.
Lars Thunberg hadde engasjert Helene Andersen som sang for oss under middagen. Hun er nå inne på andre året på Paul McCartney skolen i London.
Rohdins Classic Car sponset med premier og jeg tror at det ble premie til alle. Takk til Carina og Anders som alltid har skjemt bort den Norske seksjonen.
Det ble sir Henrys skål og vi tok denne gangen med W O Bentley også.

Kveldens høydepunkt var nok premiering av de beste bilene.
Her var det Jens og Per som hadde regien og det ble utdelt premier til fire biler.
Maten var ypperlig også denne kvelden og fornøyde gjester samlet seg etter hvert i pianobaren og avslutte kvelden her.

**SØNDAGEN.**
Lang frokost og Drivers Meeting før avreise til Nord-Europas største steinbrudd og Norges Nasjonal Stein. Lars informerte om steinbruddets drift opp gjennom tidene og fortalte at de nå tok ut steinblokker som lå 28 meter under havoverflaten.
Jeg lar bildene tale for seg på dette spektakulære stedet.
Magnus kjørte drone over stedet og denne videoen kan sees på den Norske RREC Facebooksiden. Søk på Åge Antonsen.
Alle deltakere har fått minnepenn tilsendt med bilder og videoer.

Færden videre ble til Sandefjord og Gokstad Kystlag. Her var motormuseet åpent og i Nordre Skur ble det på enkel måte servert hjemmelaget fiskesuppe.

At denne falt i smak er sikkert da nesten alle ønsket dobbel porsjon og den store kjelen ble tom. Sjokoladen som dessert ble heller ikke feil denne dagen.

Den som fikk liten tid til å spise var Stig Roar Johansen. Han utfordret gassforekomster i en lekk flottør med bor og gass flamme for å lodde denne. Reparasjonen var vellykket og Allan og Karin kom tidsnok til Københavnbåten fra Oslo. Stor takk til Stig Roar.
Jens Rønneberg takket de ansvarlige for arrangement og overrakte en bok.

Så var det hele over. Flere klemmer og vel hjem til deltakerne. Når jeg nå skriver om dette Rally Vestfold i Stavern så er det med stor takknemlighet til de flotte menneskene som vi fikk lov til å tilbringe helgen sammen med.

# FRANSKE SEKTION 50 ÅRS JUBILÆUM

Frans Goldbach

Ti år siden var en lille gruppe fra den danske sektion tilmeldt 40 års Jubilæum til Rally de Canadel ca. 25 km vest for Saint-Tropez i sydfrankrig.
I år afholdt den franske Sektion sit 50 års jubilæum og dem der havde deltaget for ti år siden kunne deltage igen,
der var kun plads til 50 køretøjer. Denne opfordring ville vi ikke lade stå hen, så da invitationen kom, var der ingen tvivl, dette skulle opleves igen.

**Søndag morgen kl. 8.00** startede turen sydover i fint vejr og tre biler (søndag ingen biler på de tyske motorveje?)
Men...men...da klokken var 22.00 var vi kun kommet syd for Hannover ca. 590 km. Vejarbejde...vejarbejde...vejarbejde...kø...kø...kø...regn...regn...regn...regn... Aldrig i de år jeg har kørt i Tyskland har jeg oplevet noget lingende.

**Mandag - tirsdag:** Videre og fint vejr, med ophold i Beaune (Frankrig) med vinsmagning, gourmet mad og hygge,
det var "bare" ferie.

**Onsdag:** Ankomst til hotellet i Rayol- de Canadel. Kl. 18.00 Velkomst champagne og middag. Det var spændende igen at mødes med de tidligere deltager fra England, Tyskland, Schweitz og Frankrig.

**Torsdag:** Vi skulle køre ca. 70 km af ganske små bjergveje, til besøg og smagning på et vinslot hvor to biler næsten ikke kunne passere hinanden. Man anbringer en politibil i front med udrykning, hvorpå det gælder om at følge trop. (eskorte-kørsel). Andre bilister stirrede måbende, når trafikken blev holdt tilbage og 50 fantastiske køretøjer, skulle igennem vejkryds og små byer. Det skal siges, der var utrolig smukt på ruten. Sidst på eftermiddagen skulle vi til Cocktail party på Villa Mimosa...Sir Henry Royce´s sommerresidens.

**Fredag:** Flot køretur med frokost på Michelin restaurant i Saint-Tropez og promenade-shopping. Selvfølgelig var hele havnen spærret af til parkering, foran de store både i havnen, hvor politiet guidede os på plads. Da jeg spurgte Jean Pierre den franske formand hvorfor der var flyveshow over havnen en fredag svarede han: "Det var til ære for den danske sektion, der havde kørt så lagt for at besøge dem". Der var virkelig styr på sagerne og publikum kunne besigtige alle bilerne.

**Lørdag:** Besøg på Chateau de La Verdierè som lå 2,5 times kørsel fra kysten og er det største privat ejede slot i Provence. Her blev frokosten indtaget inden vi skulle hjem og være klar til Galla Dinner. Om aftenen takkede den danske formand den franske klub for invitationen og overbragte en gave fra klubben, hvorefter det danske hold optrådte med et par musikalske sange fra 50erne - ikke Mills Brothers - men Mini Brothers! Kæmpe applaus, de glemmer os aldrig.

**Søndag:** Vi var inviteret af byens Borgmester til bespisning i Byens Park (udendørs) men først skulle byens borgere
besigtige bilerne, for derefter at vælge hvilken de kunne tænke sig, at komme med som passagerer. Der var arrangeret besøg 5 steder ( Ejendomme) som åbnede deres hjem, så vi kunne se hvordan de lokale havde indrettet sig. Det var virkelig spændende og som gestus var der Grill-Party i Byens Park for byens indbygger og RR-folkene. Menuèn bestod af Foire gras og helstegt okse ( de havde grillet fra morgenstunden) samt alt hvad der kunne drikkes.
Jeg tillod mig at invitere den franske sektion, til et dansk Rally, så de kan opleve andet end solskin og bjergveje.

En fantastisk tur, fantastiske mennesker, fantastiske landskaber og fantastisk arrangement.



# RAPPORT FRA HUNT HOUSE

Ole Hviid-Nielsen

**KLUBBENS ØKONOMI HAR HALTET.**
Der har i det seneste år været en del problemer med et overforbrug på klubbens konti. Derfor har bestyrelsen slået bremserne i og sat forbruget i et lavere gear. Det har betydet at vi allerede nu er næsten oppe på en balance i klubbens økonomi. Bestyrelsen har strammet reglerne for forbrug, således at ingen kan indkøbe større ting uden godkendelse fra vores finansdirektør Knud Blæsbjerg eller fra Chairmann Ian Hick. Det betyder også at investering i et nyt WEB- og IT-system bliver udskudt.
Der har iøvrigt været en del skriveri om direktørernes forbrug. Dette har gjort, at vi udsender en rapport om forbruget for hver direktør. Jeg var kraftigt imod, fordi det kan være svært for medlemmerne at forstå at jeg som udlænding skal betale mere for at deltage i møderne i Hunt House. Det kommer til at se helt skævt ud, at nogen direktører skal ha' kørselspenge for at køre 40 kilometer og jeg skal ha' både fly overnatning og udlejningsbil for at kunne deltage.
Det blev vedtaget at foreslå uændrede medlemsbetalinger i 2020.

**MEDLEMSKORT:**
Der har været en del medlemmer der har ønsket at genindføre medlemskort i klubben. Vi har fået flere tilbud om produktion af medlemskort, men ingen kommer med tilbud på under £8.000. Det er en ret dyr post for kort der ikke nan benyttes til ret meget andet end pynt på opslagstavlen. Vi har igen kortene på dagsordnen til næste møde i bestyrelsen.

**KLUBSHOPPEN:**
Der er - som man måske har bemærket en fin ny "Club Shop" på nettet alle medlemmer er blevet spurgt om, hvad de syntes skulle være i shoppen. Ian Dorward - vores General Manager - har efterfølgende aftalt med et eksternt firma at de sørger for shoppen. Det betyder at vi ikke længere skal have et stort lager af alt muligt - tilsammen en ret stor værdi, der ikke var effektiv. Man kan stadig se tingene - både på nettet og i Club Shoppen. Bestyrelsen gik samtidig med på ideen om at vi indretter en mobil Club Shop i en kasse der kan sendes rundt til sektionerne, når de ved at der er samlet flere medlemmer. Så kan medlemmerne se og føle på varerne og købe ind via nettet.

**REDUKTION AF BESTYRELSEN:**
Bestyrelsen har besluttet at reducere antallet af direktører fra de nuværende 10 personer til 8 over to år. Begrundelsen er, at direktører koster penge, og at det er betydeligt nemmere at planlægge med 8 direktører end med 10. Vi vil samtidig tildele hver direktør sit eget område kan forberede møderne bedre, samt at det bliver lettere for medlemmerne at overskue. Der er to på valg til foråret og der vil altså kun blive valgt en.

**ELEKTRONISK AFSTEMNING:**
De seneste år er der mange medlemmer der ikke har stemt i forbindelse med valg til bestyrelsen. Vi har derfor besluttet at forsøge med e-voting - altså elektronisk afstemning - i år. Det har krævet en mindre ændring i klubbens vedtægter, men til gengæld bliver både medlemmernes indsats og stemmeoptællingen meget lettere.

**HUNT HOUSE TV:**
For at gøre klubben mere udadvendt og samtidig gøre noget for de medlemmer der bor langt væk fra klubhuset i Paulerspury, vil vi forsøge at optage video fra nogen af de mange events der foregår i Hunt House og så udsende dem "on demand". Vi vil eksperimentere lidt i starten, for at gøre videoerne levende og spændende, men vi regner med at i vil blive spurgt om hvad i synes, når vi har fundet en form der er underholdende og informerende. Det kan så senere følges op af videoer om klubben og om rallyer.

**AGM 2020:**
Klubben vil opfordre til at alle sektioner deltager med en eller flere bestyrelsesmedlemmer til det årlige AGM i Paulerspury. Der har været en del snak om hvordan vi kan gøre diskussionerne bedre og mere aktuelle. Det er en af de vigtige emner der diskuteres ved næste bestyrelsesmøde.

Næste møde i bestyrelsen holdes d.22.november og derefter ca. hver anden måned. Har du noget du gerne vil have bragt op for bestyrelsen er du velkommen til at kontakte mig.

Venlig hilsen
Ole Hviid-Nielsen, Direktør i RREC.ltd

# TACK OCH LOV FÖR HÖGKONJUNKTURER!

## Historien om en Rolls-Royce Silver Spirit 1987/88

Jan Möller

Foto: Anders Helgesson

1988 var det högkonjunktur i Sverige. Fastighetspriserna såg ut att öka i all oändlighet, hjulen snurrade för fullt och det var allmän köpfest. Svenska Dagbladet hade följaktligen även (15 mars) en stor artikel om Rolls-Royce, där man bl a konstaterade att försäljningen av nya Rolls-Royce - ”bilarnas konung” - i Sverige året innan hade varit hela 225 % större än året före - största ökningen av alla bilmärken och en tydlig konjunkturindikator.

Importören Förenade Bil med ett ståndsmässigt kontor för Rolls-Royce i Wenner-Gren Center i Stockholm sålde 1987 hela sju nya Rolls-Royce och sex nya Bentley (men bara en Turbo R) i Sverige - fler än på mer än ett decennium. Man passar därför i SvD även på att redogöra för alla myter kring Rolls-Royce - ”myternas bil”- och provkör också denna som man konstaterar för de flesta löntagare helt ouppnåeliga drömbil. Och man menar att Rolls-Royce inte bara är en bil - utan snarare ett sätt att leva. Inträdesbiljetten till detta liv kostade då 1988 från 985 000 kr för en standardutrustad Rolls-Royce Silver Spirit till 1 525 000 för en motsvarande Corniche Drophead Coupé. Och Bentley fanns från 850 000 kr för en Eight till 1 500 000 för en Continental. Med extrautrustning kunde dock bilarna bli betydligt dyrare. Motorn angavs 1988 i de flesta fall ha 243 hk med den nya bränsleinsprutningen och inte bara som tidigare ha ”tillräcklig” eller ”okänd” motorstyrka. Och Rolls-Royce ansågs ha en helt överlägsen kvalitet - ”som en Rolls-Royce”. Produktionen i Crewe låg då på 3 000 bilar/år, men med hela 4 000 anställda. Det handlade därmed om handgjorda bilar tillverkade med en helt enastående hantverksskicklighet och finish. Andra tillverkare producerade i stället 3 000 bilar/dag.

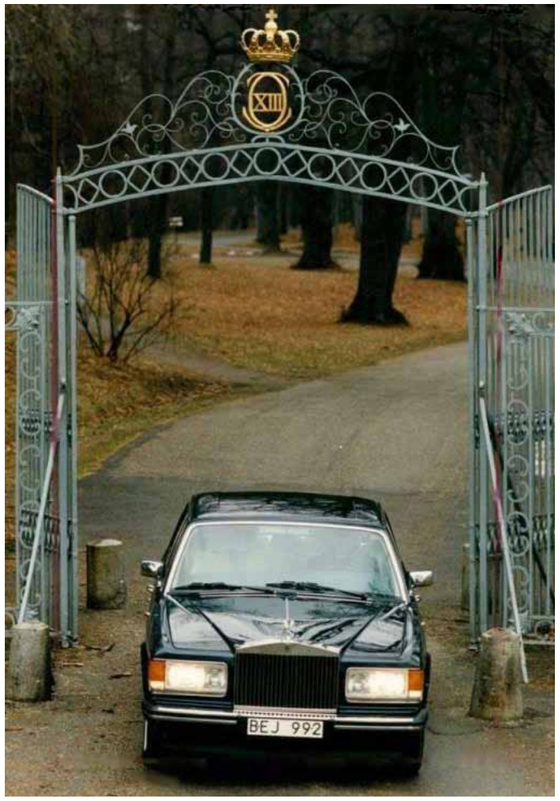
Rolls-Royce-avdelningen på Förenade Bil hade under många år bara en enda anställd, tillika försäljare av Rolls-Royce bilar i Sverige: den legendariske Georg Wessman, ”Mr Rolls-Royce”, porträtterad och intervjuad i Bulletinen nr 2 2016. Han brukade oftast sälja färre nya Rolls-Royce per år än man kunde räkna på ena handens fingrar. Han hade dock inte - som alla andra bilförsäljare - råd att köra det märke han själv sålde. En ny Rolls-Royce som tjänstebil skulle helt ha raserat hans privatekonomi...

Den bil SvD fick provköra var Förenade Bils dåvarande demobil, en Rolls-Royce Silver Spirit i färgen Royal Blue (mörk-/mellanblå) Metallic, med helläderinredning i färgen Parchment (creme läder) och med registreringsnumret BEJ992, tilldelat i juli 1987. Ingen av alla bilder på bilen i SvD:s artikel är dock tagen bakifrån - där hänger förmodligen en grön saluvagnsskylt och dinglar. Någon skatt betalades nämligen inte för bilen förrän i mitten av september 1988, då den till slut hamnat hos sin första privata ägare. Enligt ryktena var detta inte någon mera känd eller profilerad ägare, utan något så jordnära som en potatishandlare utanför Halmstad, som verkar ha leasat sin nya Rolls-Royce. Han måste ha sålt väldigt mycket potatis för att ha råd med en ny Rolls-Royce. Det var dock ändå tur att det fanns några som hade råd och vilja att skaffa sig dessa bilar som nya. Annars skulle det inte ha funnits några begagnade svensksålda sådana att köpa för oss som inte har råd eller lust att betala miljonbelopp för en ny bil - till ett pris som man i stället kan få en hyfsad villa, välbelägen sommarbostad eller bostadsrätt för. 1988 var det dock troligt att många nya Rolls-Royce och Bentley var lånefinansierade - sådan var tiden. I praktiken var det alltså bankerna som ägde många av dessa.

Bara några är senare var dock den ekonomiska situationen i Sverige närmast diametralt motsatt den 1988. Mängder av fastighets- och finansbolag hade gått i konkurs. Staten tvingades gå in och garantera den finansiella stabiliteten för de svenska storbankerna, som plötsligt själva var tvungna att överta och äga stora fastighetsbestånd, som ingen ville köpa. Man hade lånat ut alltför mycket pengar mot alltför dålig säkerhet. Åtskilliga privatpersoner satt också med lån vida överstigande de belånade bostädernas värde. Radhusbiff, dvs blodpudding - och nudlar - blev mångas

*BEJ992 i Svenska Dagbladet 15 mars 1988. Foto: Lennart Nygren*

räddning. Det var kort sagt nu djupaste lågkonjunktur. Och kanske gick det inte heller längre så bra att sälja potatis.
Lyxbilar var möjligen då inte längre det första människor tänkte sig att investera i (dvs de flesta utom bl a min fru Elisabeth och jag själv). BEJ992 var nu under fyra år i början av nittiotalet direktionsbil på ett rederi i Göteborg. Därefter vandrade den runt bland ett antal kända lyxbilshandlare i Sverige, utan att hitta någon mer långsiktig ägare. Jag och min fru beundrade den själva i mitten av 90-talet hos en sådan handlare i Göteborg. Vi fascinerades av att den såg ut att vara helt i nyskick. Man begärde närmare en miljon kronor för bilen - alltså fortfarande i nivå med en villa - och vi fick vara glada för att vi sedan 1993 hade vår fina svensksålda Silver Shadow 1970 i Royal Garnet (mörkt vinröd) och efter en tid hos oss dessutom med klädsel i Magnolia eller creme läder.
Lyxbilsmarknaden var alltså allt annat än lysande och även den Göteborgska lyxbilshandlaren gick sedermera i konkurs. Det blev allt eftersom litet av köparnas marknad. Och 1988 bytte vi vår Silver Shadow till vår första Rolls-Royce Silver Spirit, en 1982 års modell i Exeter Blue (solid mörkblå) med från början beige standardinredning, men (även här) efter en tid hos oss helläderinredning i färgen Magnolia. Silver Spirit var då fortfarande en relativt ovanlig modell i Sverige. Senare kom dock allt fler importerade sådana till landet - i mer eller mindre bra skick.
1998–1999 började så även min bror Kurt och svägerska Helen fundera på att köpa en Rolls-Royce. De tittade först på ett par olika Silver Spirit som såg bra ut på bild men som vid närmare beskådande visade sig vara närmast vrak. Till slut hamnade de dock hos en bilhandlare i Sundsvall, som hade två riktigt fina Silver Spirit till salu: en silvergrå med grå skinnklädsel och så BEJ992, fortfarande i unikt nyskick. De valde den senare, som då hade gått 3 000 mil. Priset var inte lågt, men nu ändå en bra bit från miljonen. De kom så att ta mycket väl hand om bilen, som hela tiden förvarades i deras stora och mörka varmgarage.
Bilen har chassinummer eller VIN HCX 21953. Enligt den extremt välinformerade Marinus Rijkers, RREC, blev den klar i juli 1987. Man hade då redan hunnit göra flera bilar av 1988 års modell i fabriken i Crewe, men enligt Marinus register var detta ändå den tredje sista bilen av 1987 års modell. Eftersom den trots detta utrustades med ett antal detaljer som egentligen kom först på 88:orna borde den kanske i stället betecknats 87B. De viktigaste detaljerna från 1988 års modell är elektronisk bränsleinsprutning (EFI) i stället för förgasare samt ABS-bromsar. I Sverige förregistrerades den och tilldelades registreringsnummer BEJ992 den 7 juli 1987,




*Enligt vad red har erfarit, bekräftar f d Rolls-Royce-försäljaren Georg Wessman att det är han som kör bilen i SvD:s artikel.*

men eftersom den kom i trafik först i september 1988 klassas den ändå i bilregistret som varande av 1988 års modell och troligen såldes den även som detta. Under tiden som demobil hann den även med att vara utställningsbil (tillsammans med en Bentley) på Stockholms Internationella Bilsalong, men utan registreringsplåtar för att indikera en fabriksny bil och i en elegant monter med bl a kristallkronor.
BEJ992 medverkade under tiden hos Kurt och Helen i såväl otaliga RREC-arrangemang som i de flesta Kungsrallyn på Öland, alltid med lätt igenkännbara HKM (Helen och Kurt Möller) på plåtarna. 2015 började de dock fundera på att köpa något nyare – efter hela 16 år med BEJ992. Till slut bestämde de sig för en elegant svart Bentley Flying Spur 2008, precis som tidigare med den personliga plåten HKM, som fått så många på Kungsrallyt att tro att det är kungens bil.
Elisabeth och jag hade så under 2012 sålt vår fina Silver Spirit 1982 – efter 14 år och totalt 19 år med Rolls-Royce. Tanken var att i stället helhjärtat ägna oss åt vår nya skräddarsydda och speciallackerade Harley Davidsson motorcykel. När det visade sig att man vid Harley-träffar förväntades sova under bar himmel utomhus - i sovsäck på marken tillsammans med 1 500 andra - drog vi dock slutsatsen att detta inte var något för just oss. Och när så Kurt och Helen 2015 skulle sälja sin unikt fina Silver Spirit var det självklart för oss att köpa denna - vår tredje - Rolls-Royce. Och den helt unika bilen stannade på detta sätt även kvar inom familjen.
Elisabeth och jag har alltid velat ha en så fin Rolls-Royce som möjligt. Jag har samtidigt alltid predikat att man skall försöka köpa en bil som är i toppskick redan från början. Att renovera ett halvdant



Foto: Anders Helgesson

*Bilen fick första pris i Concours d'Elegance vid Rohdins Garageträff i september 2018.*
*Domaren Marinus Rijkers, RREC samt Carina och Anders Rohdin i bakgrunden. Foto: Jan Segerfeldt*

exemplar för att försöka få bilen i bättre skick är ofta både svårt och väldigt kostsamt. Vår svensksålda Rolls-Royce Silver Shadow 1970 var i bra skick när vi sålde den – bl a efter åtskillig renovering från vår sida. En senare ägare ville dock ha Sveriges absolut finaste Silver Shadow. Renoveringen kostade en miljon kronor. Och då kvarstod ändå detaljer som jag anser borde ha renoverats när man ändå var igång och som kanske endast jag ser som tidigare ägare. Den nya ägaren kommer självklart aldrig att få tillbaka sina pengar: det han betalat för bilen plus 1 Mkr.

BEJ992 är däremot än en gång en unik bil. Den är efter 32 år i ett helt enastående orenoverat nyskick - exteriört, interiört och undertill. Vid Nordens största Rolls-Royce/Bentley-event år 2018 - Rohdins Classic Cars AB:s stora garageträff med 120 deltagande bilar - fick den också första pris i klassen "Bästa SY/SZ" dvs "Bästa Rolls-Royce/Bentley 1966-1998". Enväldig domare var den tidigare nämnde, ytterst meriterade och kunnige Marinus Rijkers från RREC. Han gick noggrant igenom bilen i detalj - i alla dess delar. Det visade sig att han hade sorterat ut tre bilar som han valde emellan till förstapriset. Det som till slut avgjorde det hela var att de vita markeringarna på två ventilationsgaller på instrumentpanelen i vår bil var just vita. Det hade han aldrig tidigare sett på en så pass gammal bil. Dessa markeringar brukar i stället vara solblekt gula. Tala om noggrannhet med detaljer - "attention to detail" - som det brukar heta i England! Och Marinus visade sig dessutom vara extremt ödmjuk: Efter prisutdelningen frågade han blygsamt om han fick sitta en stund i bilen! Klart han fick!

Under den glada köpfesten 1987-1988 ansåg man sig uppenbarligen inte kunna ha en enbart standardutrustad Rolls-Royce Silver Spirit som demobil. BEJ992 är alltså rikligt extrautrustad. Det mest utmärkande är kanske helläderinredningen, dvs även innertak, hatthylla, A-, B- och C-stolpar, liksom kanterna på de mörkblå mattorna m m är från fabriken klädda i vackert Parchment Connolly-skinn - creme läder. Det påstås ha gått åt 13 skandinaviska kohudar för att få till denna interiör. Och mitt i högkonjunkturen så skulle det ju kunna vara fest även i bilen! Alltså finns en fabriksmonterad bar mellan framstolarna - med original, slipade kristallglas och RR-pluntor. Vi har dock av hygieniska skäl bytt ut originalpluntorna av massivt silver till rostfria sådana, icke-original men ändå med RR-loggor. Och i baksätet finns självklart vackra, klassiska, fabriksmonterade picknickbord i högglanspolerad, italiensk valnötsrot.

Bilhandlaren i Sundsvall hade dessutom 1999 försett bilen med ytterligare extrautrustning: Nya, eleganta aluminiumfälgar, badgebar för klubbmärken fram, dubbla dörramslister i gummi för minskat vindbrus, fyra nya eleganta RR tröskelplåtar, förlängd mittkonsoll i Connolly-läder både framåt och bakåt, hållare för flaskor eller RR-glas fram och en extra klocka bak osv. Själva har vi låtit montera en vacker högglanspolerad trärätt från Nardi, ett likaså vackert, specialtillverkat ställ i polerad valnötsrot för RR-glas bak samt RR-paraplyer på främre väggen i bagaget, där det nu även finns en champagnekyl (kanske mest använd för starköl...). Och i handskfacket finns passande musik för bilen, t ex "Rule Britannia" och Elgars "Pomp and Circumstance". Man kan alltså fira även "Last Night of the Proms" i bilen. Kan det bli mer brittiskt?

Vi har dock hela tiden noga följt det vänliga råd vi fick av Eri Heijligers, då i styrelsen för RREC:s moderklubb i början av 90-talet: "It is very unwice to do anything with the car yourself!" Vi har alltid anlitat fackmän för att ta hand om allt som rör bilen, t o m för att tvätta den - och det alltid för hand.

Bilen är numera välkänd inom RREC på västkusten. P g a sviktande hälsa är vi själva tyvärr däremot inte längre så aktiva på riksplanet, men har många fina minnen efter 26 år med RR och RREC.

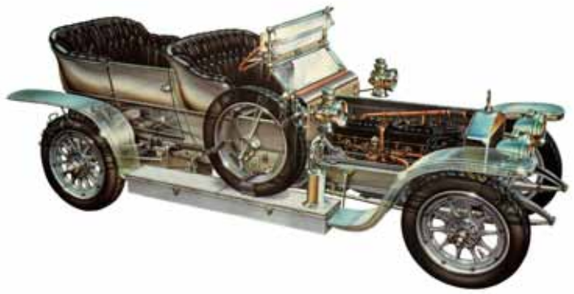
Hur är då BEJ992 att köra eller åka i? Svaret är att den går som en dröm. Man brukar likna känslan vid en flygande matta, dvs att man svävar fram utan att t ex känna av några ojämnheter i vägen. Bilen har nu gått 6 700 mil efter 32 år, varav 20 i samma familj. Förhoppningen är att det även skall bli många fler härliga resor och utflykter, där bilresan är minst lika viktig som resmålet - tack vare bilen!

Hur var det nu Svenska Dagbladet skrev? "Inte bara en bil utan ett sätt att leva." Vi har nu levt med Rolls-Royce i 26 år...



# HAR AX201 SÅLTS TILL REKORDPRIS?

JanSegerfeldt



Det går rykten på stan (det vill säga det berömda nätet) att världens mest kända Rolls-Royce AX201 skulle ha sålts för ett rekordbelopp i storleksordningen 75 miljoner dollar, alltså motsvarande mer än 700 miljoner svenska kronor. Om ryktena är sanna så är detta världens hittills dyraste begagnade bil.

AX201 är registreringsnumret på den berömda Rolls-Royce 40/50 HP från 1907 som togs fram på beställning av Claude Johnson för att utgöra demobil och marknadsföringsverktyg för det då relativt nystartade företaget Rolls-Royce Ltd genom att bland annat köras på spektakulära offentliga uthållighetstester. För att bilen skulle uppmärksammas hade karosseriet, som byggdes hos Barker & Co i London i form av en öppen Roi-des-Belges, lackerats i silverliknande aluminiumfärg med försilvrade blankdelar. Johnson valde att döpa bilen till Silver Ghost och spred budskapet att detta var världens bästa bil. Bilens chassinummer är 60551 och det gör den till den 12:e i ordningen av 40/50-modellen som sedan fortsatte att tillverkas till 1925 med modellnamnet Silver Ghost.

Just detta exemplar såldes till en privatperson 1908. Fyrtio år senare erbjöds Rolls-Royce att köpa tillbaka bilen. Rolls-Royce Motor Cars har under sina år med bilen fraktat den jorden runt flera gånger för att delta med den i olika reklamjippon och säljkampanjer för nya bilar. Den har totalrenoverats hos SC Gordon Coachbuilders och hos P & A Wood 1991 och är fortfarande i ett absolut toppskick. Under några år var den utlånad till RREC då den stod utställd i The Hunt House i England. Den har blivit mycket omskriven i pressen genom åren, inte minst för att den ansågs vara världens mest värdefulla veteranbil. På 1990-talet nämndes belopp runt hundra miljoner och kanske ännu mer som försäkringsvärde, vilket uppfattades som rena fantasisummor på den tiden.

Genom BMW:s respektive Volkswagens förvärv och fortsatta drift av bilföretagen Rolls-Royce och Bentley kom AX201 märkligt nog att hamna i Bentleys ägo 1998, eftersom bilen ingick bland Crewefabrikens inventarier. Efter några år insåg Bentley Motors (Volkswagen AG) att de egentligen inte hade någon större nytta av sitt innehav av en gammal men extremt värdefull Rolls-Royce, så det var bara en tidsfråga när en försäljning skulle komma att bli aktuell.

Nu lär alltså AX201 har blivit såld. Någon formell bekräftelse på köpet har ännu inte offentliggjorts. Vem köparen är har inte heller avslöjats eller den exakta överlåtelsesumman, så det är många frågor som återstår att klarlägga.

# THE ANDERS ROHDIN CAR SHOW

Text: JanSegerfeldt, Foto: Mårten Carlsson, Jan Segerfeldt.

En gång varje år brukar Anders Rohdin och hans företag i Trollhättan spela huvudrollen i det nya avsnittet av den senaste säsongen av The Rolls-Royce and Bentley Story of Sweden. Det är ingen tvekan om att hans garageträff är oöverträffad när det gäller att tilldra sig uppmärksamhet. Det finns väl ingen annan bilverkstad i hela landet som kan samla så många nyfikna personer på en gång som Rohdins på Industrigatan 4 i Trollhättan. Denna gång med benägen hjälp från musikartisterna Ann-Louise Hanson och Bruno Glenmark. Alla var där - till och med bilintresserade från Danmark, Norge och Åland!

Garagefesten är en tvådagarsföreställning och brukar innebära att Dag ett reserveras för tester av kundbilar, ett uppskattat erbjudande från Rohdins, varigenom ägaren får reda på hur hans bil egentligen mår, och på Dag två utspelar sig en stor träff med mingel, bubbel, lunch och möjlighet att bekanta sig med mängder av bilar och andra intresserade som agerar statister. Många deltagare kommer troget år från år till den här festen och stannar över på Albert Kök & Hotell. Här är det alltid trivsamt och mysigt med fin mat och dryck samt god underhållning och trevligt sällskap - all inclusive.

Anders Rohdin meddelade redan veckan innan garagefesten skulle gå av stapeln att han hade 79 Rolls-Royce- och Bentley-bilar föranmälda till träffen och under veckan tillkom det några till. Till dessa ska dels läggas några oanmälda som bara dök upp spontant under lördagen. Och sedan alla övriga bilar av diverse bilmärken som också var välkomna. Överallt på infarterna till olika verksamheter på denna industrigata stod bilar parkerade, flertalet av de två ovan angivna märkena men också en och annan Saab och Merca, kantat med enstaka Aston Martin, Buick, Ferrari, Lincoln, Mini, MG, Jaguar och Rover. Anders säger att rekorden från tidigare garageträffar är 104 Rolls-Royce och Bentley. Nu var det ingen som räknade så exakt antal den här gången - och några bilar kom sent och andra åkte tidigt, så alla var inte på plats samtidigt - men fråga är om inte de tidigare rekordtalen nu ändå har överträffats.

Garageträffen är som en väldig kraft fylld av folk, bilar, glädje och nostalgi, allt samlat på ett ställe. Många bilar som anlände var av äldre årsmodeller, allt från mycket gammal som en Rolls-Royce 20 HP från 1928 och fram till nästan nya Bentley Continental GT. De dominerande modellerna var som brukligt Silver Cloud, Silver Shadow och Silver Spirit-generationerna och deras motsva-

righeter med Bentley-emblem. Även bland salubilarna var dessa modeller överrepresenterade. Så vad önskas? Rolls-Royce eller Bentley? Vilken färg? Lång eller kort hjulbas? Ska det vara en billig Silver Shadow eller en tidig Silver Spirit eller kanske en Bentley Turbo R för ett par hundra tusen? Eller kanske en något äldre och dyrare Silver Cloud eller Bentley S? Urvalet var tillräckligt stort för att det skulle passa de flesta smaker och plånböcker. Ett ypperligt tillfälle att titta, jämföra, öppna motorhuvar och dörrar, för att sedan provköra de bilar som lockade mest.

Rohdins hade även bjudit in nybilsföretaget Lusitano Sportscars att visa sina nya bilar. För er som undrar vad det är för ett okänt bilmärke så kanske en ledtråd kan vara att det i Åmål på 1990-talet tillverkades en bil av Jösse Car AB som hette Indigo, baserad på Volvo-delar, men efter 43 tillverkade bilar gick den i konkurs och nu har en uppdaterad version av den bilen börjat tillverkas i Skene för att säljas under ett nytt namn, Lusitano 3000R.

Uppträdandet av Sveriges troligen längst populära svensktoppssångerska Ann-Louise Hanson, kompad av Bruno Glenmark som med sitt elektroniska piano kunde låta som en hel orkester, förde med sig publikens hellre än bra medsjungande av gamla hits som verkade vara lika färska fortfarande, för alla kunde stämma in i låtarna, precis som i Allsång på Skansen. Trivsamt värre!
För att göra alla besökare mer hemmastadda i verkstaden så hade Carina & Anders knåpat ihop en poängpromenad som innebar att man för att kunna svara på frågorna tvingades uppsöka alla vinklar och vrår av utrymmena. Ämnet för de första frågorna var påpassligt anpassade till jubileumsåret för Bentleys 100 år, för man skulle veta vad W O stod för i Bentleys förnamn och hur många hästkrafter en modern Bentley Continental GT hade för att kunna toppa 333 km/t medan övriga frågor inte var direkt bilrelaterade utan snarare ”tillhörde allmänbildningen” och var inte alltid särskilt lätta att svara rätt på. Men så ska det ju vara i en frågetävling om man ska kunna vaska fram några duktiga vinnare. Utslagsfrågan var intressant för den var hur många i Sverige bosatta som hade Bentley som förnamn. Er redaktör googlade på det efteråt och det visar sig faktiskt vara hela 133 stycken, varav 8 är kvinnor!

Det var också en tävling om att utse dagens finaste bil. Det fanns fyra priser att vinna men ändå blev det bara en Rolls-Royce och en Bentley som vann, båda cabrioleter. De flesta i publiken röstade på den lysande klarröda Bentley Continental GTC 2007 (ägare Liselotte och Tony Rejnäs), som tog hem två vinster, Peoples Choice 2nd Prize (gul sidenrosett) och Ladies Prize (lila sidenrosett), medan den gyllene Rolls-Royce Silver Cloud II 1962 H J Mulliner adaptation drophead coupen (ägare Regina och Hans LIndquist) tog hem Peoples Choice 1st Prize och Best in Show (röd sidenrosett). Det fjärde priset, CEOs Prize (grön sidenrosett) gick till en Volvo P1800S 1964. Grattis till alla dessa välförtjänta vinnare!

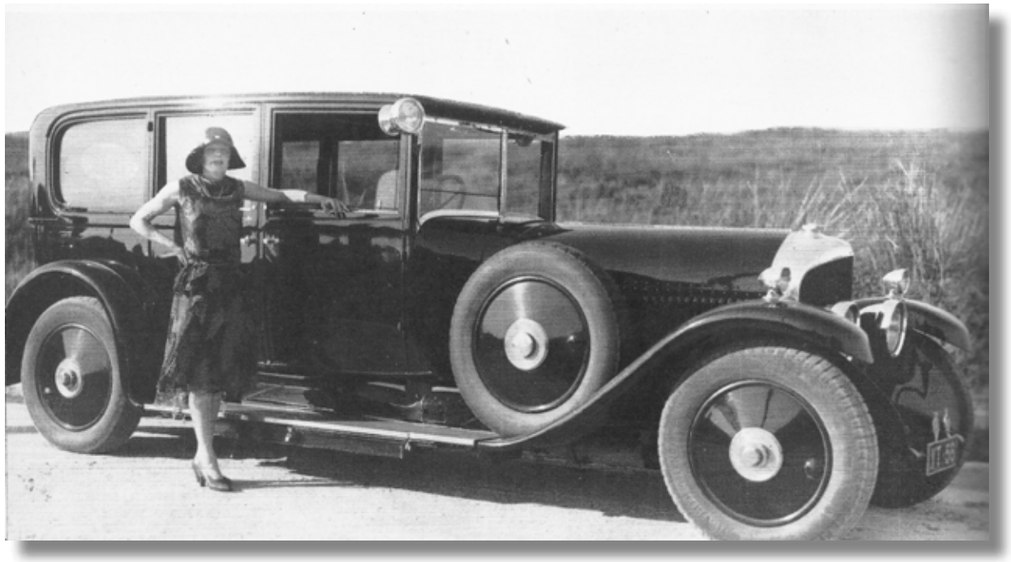
# DUNDERKLUMPEN FRÅN CRICKLEWOOD

JanSegerfeldt

Kjell Lind har nyligen blivit ägare till en av de häftigaste Bentley-bilarna i Sverige. Det här landsvägslokomotivet är redan vida berömt sedan tidigare, inte minst för att ha färdats över flera kontinenter i tuffa uthållighetstävlingar som Peking-Paris-rallyt. Men bilen började som en helt annan typ av fortskaffningsmedel. Vi måste gå tillbaka nästan 100 år för att ta allt från första början.

1924 hade det unga företaget Bentley Motors redan hunnit tillverka sin fyrcylindriga 3-litre-modell i fyra år. Med tiden hade de kunnat konstatera att kunderna ville belasta de fina chassina med allt större och lyxigare karosserier med ökad vikt som följd. Det gick inte längre att fortsätta göra en 3-litre, om man samtidigt skulle förena bilen med goda prestanda. En större och starkare sexa på 4 1/2-litre bedömdes vara rätt recept för den planerade ersättaren. 1925 var första prototypen igång för testning på franska vägar, när den råkade möta en Rolls-Royce New Phantom. Bentley insåg där och då att om den skulle överglänsa Rolls-Royce måste den ges en ännu starkare motor. Därför ökade man cylindervolymen till 6 1/2 litre på den nya lyxmodell som kom att lanseras från 1926 (pris chassi £1.450 - Rolls-Royce New Phantom £1.850). Motorn hade en överliggande kamaxel och var på exakt 6.597 cc, god för 147 hästkrafter och med ett superstarkt vridmoment redan från låga varv. Chassit kunde erhållas i tre hjulbaslängder, 11 fot, 12 fot 1 1/4 tum eller 12 fot 7 1/4 tum för att täcka olika köpares skiftande behov, inklusive stora rymliga limousiner. De snabba racermaskinerna, som Birkin, Barnato och övriga rika playboys i Bentley Boys-gänget tävlade med på Le Mans, var alla byggda på det korta 11 fots-chassit och hade nerbantade öppna karosserier från Vanden Plas-fabriken i Kingsbury i Norra London, på vars fabriksområde Bentleys tävlings- och serviceverkstad råkade ligga vägg i vägg.

W O Bentley lär ha hävdat att det inte finns någon ersättare för många liter när man ska göra en stark motor. För att få ut mer kraft utvecklades Bentley-sexan ytterligare 1928, så att den gav ca 160 senare 180 hästar (för Le Mans upp till 200) med dubbla HVG5 SU-förgasare och förhöjd kompression. Denna version fick tilläggsnamnet Speed Six (pris chassi £1.575). Totalt tillverkades 544 stycken 6 1/2 litre, varav 171 var Speed Six, innan modellen ersattes 1930 av den ännu större och starkare (200-225 hästar) men också lyxigare 8-litre-modellen (pris chassi £1.850).
Kjells bil (chassinummer KD2112) har ett robust 6 1/2-litre-chassi tillverkat av Bentley Motors i Cricklewood. Den färdiga bilen levererades ursprungligen med en stor och stilig men tung limousinekaross från den väl ansedda karosserimakaren Hooper & Co (body no 6795) i september 1927. Det högbyggda och rymliga karosseriet var mörkbrunt upptill och svart nertill med en gulaktig handmålad coachline utmed vardera sidan. Köpare var Lt Col E W Hamilton, som fick sin bil registrerad med det lokala numret YT56, utfärdat av Londons City Counsel 1927. Priset för hela ekipaget bör ha legat på ca £2.800. Därmed bör den ha varit en av de dyraste bilar man kunde köpa i England på den tiden, i nivå med en Rolls-Royce New Phantom. Man kan tänka sig att denna Bentley Big Six främst användes för trygga transporter inom London med privatchaufför vid ratten och med den välbeställde Mr Hamilton pösande i baksätet. Den här typen av stora stadsbilar brukade gå i trafik högst fem-tio år för att sedan anses ruskigt omoderna och förföll tämli-



fem-tio år för att sedan anses ruskigt omoderna och förföll tämligen snabbt. En del av de riktigt illa nergångna hamnade på skroten redan före andra världskriget. Några få överlevde intakta eller bara som chassi och blev ofta ombyggda till billiga specials för racing, för de bastanta underredena var nästan outslitliga medan karosserierna var mer eller mindre värdelösa.

KD2112 lär ha överlevt kriget men tappade sitt reg nr YT56 på vägen och skrotades på 1960-talet. Men 20 år senare renoverades resterna av den och återuppbyggdes. Hur mycket som då egentligen fanns kvar av den ursprungliga bilen är oklart, men man brukar kalla den här metoden att skapa en bil med en blandning av nya och gamla delar för en ”bitsa” på engelska och ”HPD” (hopplockade delar) på svenska. Ibland har man bara haft en bit plåt med ett chassinummer på när man börjar återuppbyggnaden, andra gånger har man ett komplett chassi och i några fall mer än så. Ibland räcker allt material man har samlat på sig till att skapa mer än en bil - med åtföljande oklarheter om bilarnas identitet. Ett och annat sådant tvistemål har fått avgöras i engelsk domstol.

Det verkar inte möjligt att så här i efterhand få reda på hur länge bilen gjorde tjänst som stor lyxig privatchaufförskörd limousine men kanske var det bara före andra världskriget. Cricklewood-experten Clare Hay har undersökt bilen och avgett en skriftlig rapport. Den visar att KD2112 passerat många händer och renoverare genom åren. Efter kriget såldes den till Jack Bailey men det framgår inte hur den såg ut då. Han sålde bilen vidare 1959 delvis demonterad till C G Punter som i sin tur sålde den till Brian Petch 1965 som en ”1932 års Speed Six med two-seater body”. Tyvärr finns inga kända bilder från denna tid. Bilens nästa ägare blev Norman Smith 1967, då med motor nr HM2856. Åren 1985 till 1988 renoverade George Dodds bilen till sitt nuvarande utförande, nu med motor nr TW2708 (blocket byttes senare till 8 litre) och med en kaross av Le Mans-typ från firman H & H Coach. Det avslutande renoveringsarbetet gjordes hos den välkände W O Bentley-handlarens Stanley Mann Racing Ltd, så 1989 var KD2112 klar ”for the road” (nu åter med sitt ursprungliga London-reg nr YT 56) och köptes av G F Armitage som sålde till Adam Singer 2003. Han ägde bilen tills den helt nyligen övertogs av Kjell Lind.

Det omfattande och långvariga renoveringsarbetet måste ha krävt stor kunskap och väldiga ekonomiska resurser. När den färdiga bilen till slut kunde återvända till vägarna i sin nya skepnad, så var det som ett fordon av en helt annan karaktär än den ursprungliga lyxlimousinen. Utgångspunkten var fortfarande det korrekta chassit KD2112 på 11 fot men nu förstärkt på viktiga punkter och med en motor lånad från en annan Bentley (chassinummer TW2710) och med en specifikation som är typ Speed Six men ”förbättrad” genom att motorblocket lånats in från en 8-litre. Den har också försetts med effektivare förgasare och en C-växellåda med längre steg mellan trean och fyran. Därmed hade man skapat ett fartvidunder som verkligen inte går av för hackor. I nuvarande utförande räknar Kjell med att motorn ger uppemot 240 hästktafter. Kjell är noga med att påpeka att bilens utförande är helt korrekt för en Vanden Plas-preparerad tävlingsbil a la 1928-29 och till alla delar överensstämmande med två kända tävlingsbilar som har utgjort dess förebilder. Man skulle mycket väl kunna tänka sig att fabriken i Cricklewood skulle ha utvecklat en tävlingsbil precis som denna inför 24-timmarsloppet på Le Mans 1931, om Bentley hade lyckats säkra fortsatt finansiering av verksamheten - men nu slutade det med konkurs i stället. Men framgångarna dessförinnan för Birkin, Barnato och Kidston körande Speed Sixes på Le Mans är ändå för alltid inskrivna i Bentleys tävingshistoria, med förstaplatser både 1929 och 1930.

Så idag är YT56 en respektingivande bjässe, en riktig värsting-Bentley. Efter ombyggnaden har den inte precis levt något lugnt och stillsamt pensionärsliv. Efter att Adam Singer tog över bilen har den deltagit i många tuffa långfärdstävlingar. 2007 tävlade han med bilen i historisk racing i Laguna Seca i USA. 2010 ställde han upp i Peking-Paris-rallyt, en sträcka nästan runt halva jorden, och inte alltid på så bra underlag att det kan kallas för väg.

Rallyt är känt för att vara det mest krävande man kan utsätta ett historiskt fordon för. Det innebar 1.500 mils körning på alla sorters mark. En värre utmaning för en nästan 90-årig bil hittar man knappast. Bilen förbrukade 4.000 liter bensin på resan. Den uppförde sig så föredömligt att föraren erhöll en guldmedalj för att han alltid hade stått startklar varje morgon under rallyt, redo att avverka nästa svårforcerade sträcka, exempelvis genom Gobiöknen med stark hetta och sand överallt. Bilen har hunnit besöka vitt skilda kontinenter och länder, inklusive Ryssland, Indien och USA. Den har till och med varit i Sverige en gång tidigare nämligen 2011, då den var här med ett gäng Bentley-bilar som körde runt i vårt land, förmodligen rena barnleken jämfört med en del andra krävande vändor. Med sitt korta reg nr YT56 har den blivit mycket uppmärksammad och omskriven, en riktig kändis bland Bentley-entusiasterna runtom i världen.

Här är bilens meritlista för åren i Adam Singers ägo:

- 2006 Tour of Holland and Belgium 1000 miles
- 2007 London to Belek (Turkey) 10 countries 2750 miles, California 1500 miles, including Laguna Seca racing
- 2008 Tour of Jordan 1000 miles, London Bassano (Italy) London 2000 miles
- 2009 Tour of India 2000 miles, 3 Castles Rally Wales 1000 miles, Tour of Scotland 1500 miles
- 2010 Peking Paris 10,000 miles, gold medal for starting and finishing on time every day
- 2011 Tour of Sweden 2000 miles
- 2012 A Winter Tour of Wales 750 miles
- 2013 Birkin Memorial Rally Norfolk, Brooklands and Switzerland 2000 miles, Tour of Germany Dresden and back 2000 miles
- 2015 Germany Tour 2000 miles

Denna maffiga bil verkar enbart vara konstruerad för att starka hemen ska få bekräftelse att de är just det. Man brukar höra att det enda som skiljer män från barn är storleken på deras leksaker. Den här stora leksaken har uppenbarligen inte varit avsedd att bara stå still, putsas på och köras på trailer till Concours d´Elegance-tävlingar för att imponera på domarna. Den har fått slita hårt under de senaste tio åren och bär nu en del synliga ärr från sitt hårdföra leverne. Patinan gör att bilen ser ut precis så som man tänker sig en välbevarad originaltävlingsbil från 1920-talet. Men att den har använts frekvent betyder också att den nu är väl inkörd. Det här är en bil som ska köras mycket och ofta och som trivs med hårda tag. Adam Singer körde den just så under sitt förvaltarskap. En solid Bentley-bil är förutbestämd att leva länge, avsevärt längre än sina ägare. Man får en känsla av att ju mer och tuffare bilen körs, desto bättre blir den. Under 2017-2018 var bilen till salu hos Desmond J Smail i England. Nu har alltså Kjell åtagit sig att bli fadder till bilen, så kanske får den det något lite lugnare de kommande åren - men stillastående bilar är inte något som Kjell gillar.

Nu i början av oktober hade jag nöjet att besöka Kjell för att få chansen att åka med honom på de krokiga vägarna i Ulricehamnstrakten i denna råa tävlingsmaskin. Det var ett erbjudande som man absolut inte vill tacka nej till, ens om man vore livrädd att åka med en sådan här farlig öppen racer utan säkerhetsbälten, krockkuddar och ABS. Nu är Kjell en erfaren bilförare, så det fanns ingen anledning till oro här. Det är klart att det skulle bli spännande att få känna hur Kjell och bilen klarade av att dra på för fullt på rakorna och hålla god fart genom de tvära kurvorna på småvägarna.

När man ska ta sig in till mekanikerns sittplats i en racerbil av det här slaget måste man vara vig, annars kommer man inte in. Entrédörren på vänster sida är inte mycket större än ett normalt brevinkast, så den hjälper inte så mycket för att få med sig sina långa ben. Det enklaste sättet är helt enkelt att stå upp medan man kliver in, vilket är möjligt bara om suffletten inte är uppe. Men först måste man förstås släppa fram föraren, för han kan bara komma in via vänster dörr, eftersom det inte finns någon framdörr på höger sida där ratten sitter. Möjligheten att komma in den vägen hindras ytterligare av att både växelspaken och handbromsen är i vägen.

När föraren väl är på plats och man själv sedan har intagit sin plats bredvid, så är det dags att starta motorn. Det är så himla enkelt, precis som på en modern bil: Man bara trycker på startknappen. När motorn drar igång, vilket den gör omedelbart, så kommer det ut ett mullrande som kan upplevas som öronbedövade för den som råkar stå bakom bilen. Däremot hör man egentligen inte så mycket oljud framifrån motorn. Man skulle kunnat tro att det skulle slamra och klirra från alla rörliga delar som motorn består av, men icke. Det är precis som det är hela vägen genom avgassystemet som bullret egentligen kommer. Det är ett dämpat oväsen som är härligt och inte alls störande. Det är klart att när man drar på vägarna så kan en och en granne med vägen störas av ljudet men knappast så allvarligt att det skulle bedömas utgöra en sanitär olägenhet. För en Bentley-beundrare är det förstås mer som musik.

Om det var väldigt enkelt att starta motorn så är det inte lika enkelt att lägga i växlarna i den sportiga växellådan. Inte ens Kjell, som är en mästare i att dubbelkoppla och behandla växellådor både ödmjukt och bestämt som man ska, kunde undvika ett visst skorrande och skrapande när det var dags att lägga i ettan för att sätta bilen i rörelse. Det är förstås ännu svårare att göra nedväxlingar under färd utan att det hörs ljud. Den utvändigt placerade handbromsen fungerade tryggt och säkert och gjorde det möjligt att starta eller stoppa den tunga bilen i backe utan problem. Hela bilens bromssystem verkade betryggande när vi körde iväg på vår lilla utflykt. Här var det bara fråga om släta asfalterade vägar men det skulle inte vara svårt för den här bilen att klara även gropiga grusvägar med förakt. Fjädringen kändes mjuk och fast på en gång och väghållningen var helt oklanderlig. Sikten runtom kunde inte vara bättre, vilket förstärker närvarokänslan. Styrningen under färd verkade distinkt och säker. Däremot om man skulle försöka sig på att svänga på ratten vid stillastående så krävdes det en hel del välutvecklad armmuskulatur hos föraren. Ändå är bilens vändradie inte direkt imponerande. Men vändradie är inget man prioriterar hos en sådan här tävlingsmaskin. De två små Brooklands-framrutorna skyddade inte de åkande särskilt effektivt mot fartvinden men det finns också en en stor uppfällbar hel vindruta som kunde ha gett det skyddet, men vem använder någonsin den? Med skinnluva på och varma kläder behövs inte mer skydd, bara det inte skulle börja ösregna. Vår färd i den vackert höstliga oktobermiljön var en ljuvlig upplevelse, där naturens färger förstärkte känslan av att man hela tiden levde starkt närvarande.

Kjell är minsann inte rädd att dra på ordentligt på rakorna och med en respektingivande hög fart även i kurvorna. Bilen for fram som ett jehu utan att protestera på minsta sätt. Det blev ganska hög fart på vissa sträckor. Kjell kan ju de här vägarna och vet var man kan våga gasa på litet extra. Den enorma och tydliga varvräknaren har en markering med ett rött streck vid 2.000 varv. Detta kanske låter väldigt lågt men då ska man ha klart för sig att med den här stora motorns vridmoment så har man en jämn och fin acceleration redan från bara några hundra varv. Fördelen med detta är att man inte behöver hålla på att växla i ett kör. När man har kommit upp i halvfart och lägger i högsta växeln så kan man i princip fortsätta att köra på den resten av dagen, oavsett trafikförhållandena - en välsignelse för dåtidens hopplösa chaufförer, som ofta inte bemästrade växlingen med osynkad låda när de fraktade runt sin arbetsgivare i den stressande Londontrafiken.

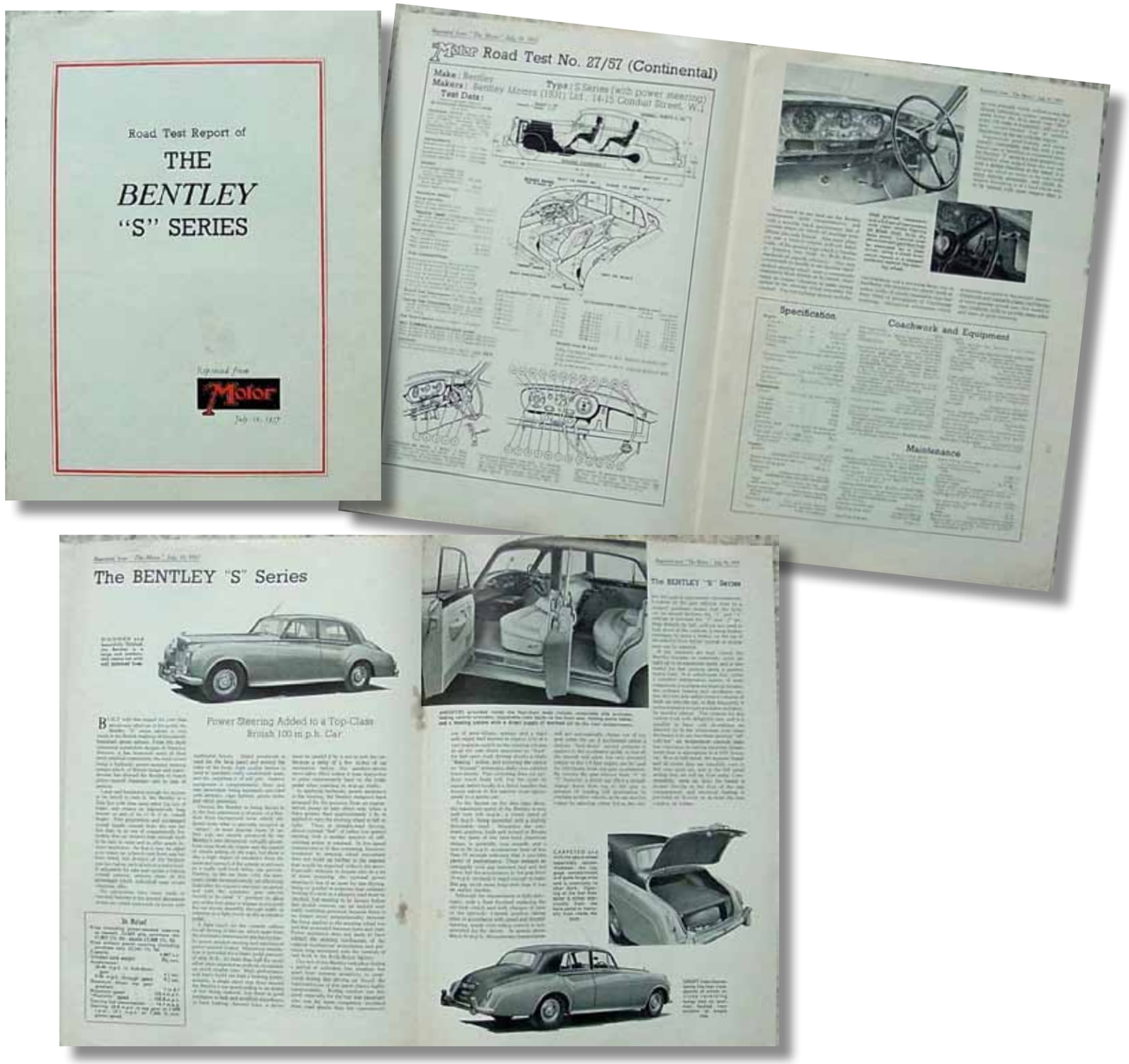
Sammanfattningsvis får man säga att det här stora åbäket, eller Dunderklumpen som Kjell kallar bilen, kräver att hanteras av riktiga karlakarlar samtidigt som den förstärker maskuliniteten hos ägaren. Men man kan också köra den lugnt och fint, om man skulle känna för det. Då glider den fram på ett sätt som det är svårt att föreställa sig av en bil som inte har så värst många år kvar till 100. Många som sätter sig bakom ratten på den här bilen får nog en liten fartdjävul att växa ut i nacken. Den blir som en utmanande best som ska tämjas. Lyckas man med det så elegant som Kjell kan, så är den oerhört följsam och nästan beskedlig. Men skulle man sätta en inkompetent förare som undertecknad bakom ratten (vilket man inte gärna gör med tanke på att denna pjäs representerar ett värde på många miljoner) kan den nog lätt bli ett svårtyglat monster. Den kräver respekt!

Vi stannade på ett par natursköna platser för fotografering. Att se denna historiskt urbrittiska bil stå utplacerad i en svensk lantlig natur borde verka som en direkt oförenlig kombination men jag uppfattade inte någon sådan motsägelse. Bentleys Le Mans-racerbilar har ju inte det minsta med svensk automobilhistorisk kultur att göra. Ändå tycker jag att denna super-racer gör sig utmärkt bra mot falurödfärgade bondgårdar med gula och bruna höstlövsnyanser som bakgrund.

När vi var tillbaka hemma hos Kjell igen och det var slutåkt för den här gången, kändes det som att tiden hade gått alldeles för fort och man skulle ha velat fortsätta åka längre. Det är bara att hoppas att det blir fler tillfällen framöver att uppleva denna sportsracingprestandaorienterade Bentley 6 1/2:a. Nu när Kjell har förvärvat, importerat, svenskreggat den och förmodligen avser att behålla den en tid, så är det väl inte omöjligt att man kan få be om en snar repris?

# BENTLEY S SERIES 1957

JanSegerfeldt



Under garagedagarna hos Rohdins Classic Cars AB 2019 hade jag tillfälle att provköra en Bentley S series Standard steel saloon som för tillfället var till salu. Men i stället för att skriva om mina egna rent subjektiva intryck av bilens kvaliteter låter jag det kvalificerade testlaget från den engelska motortidningen The Motor framföra sina högst fackmannamässiga omdömen om ett vid tidpunkten splitternytt exemplar av Bentley S series, så som de redovisade den i tidningen under samma år som min provkörningsbil tillverkades, alltså 1957. Modellen var i produktion mellan 1955 och 1958 (följt av modellerna S2 och S3) och redan 1956 började man erbjuda servostyrning mot tillägg.

**Så här skrev testförarna i min fria översättning och något förkortat:**

Byggd med mindre hänsynstagande till kostnaderna än nästan någon annan bil i världen, är Bentley S en mycket lyxigt utrustad sports saloon helt enligt den engelska traditionen. Nu har den hämtat mer än en aning inspiration från de amerikanska bilarnas mera praktiska utformning. Ta servostyrningen som exempel, en visserligen helt igenom engelsk produkt men vid parkeringsmanövrer förmår den ge USA-bilarna en god match.

Stor och tillräckligt snygg för att man ska känna sig stolt är bilen men ändå något smalare än dagens stora bilar. Den har fått behålla sin imponerande långa motorhuv som en del av sin 5.38 meters längd. Med sina väl avvägda proportioner har den i dessa tider, när andra bilar tenderar att bli allt lägre, fortfarande goda innerutrymmen. Den bör räknas som sexsitsig med en fast bänk fram med delat ryggstöd samt en hel bänk bak.

Bentley har inte vikt ner sig för modetrender när det gäller inredningsstil utan valt att behålla traditionell lyx med träfanérinläggningar, som även omfattar picknick-borden där bak, kvalitetsläder på de verkligt bekväma sätena och tjocka tygmattor på golvet. Oavsett om man kör den eller bara åker med, så slås man av den tysta gången och frånvaron av störande bakgrundsljud. Inte ens surr från motorn eller från rullande hjul mot asfalten tränger in, så man sitter så väl isolerad från omvärlden så som bara ett gediget byggt hus kan erbjuda.

Vid kallstart av motorn kopplas den automatiska choken in och hanterar gången under uppvärmningstiden, så med växelväljaren i läge 4 och ett försiktigt gaspådrag börjar bilen mjukt sätta igång att röra sig genom trafiken. Bilens alla reglage har en följsam känsla, så man behöver inte ta i för att få bilen att reagera, inte ens servostyrningen eller de servoassisterade bromsarna. Det räcker med ett bestämt pedaltryck för att få snabbt stopp. Det kunde kännas lukt från överhettning av bromsarna om man ställde sig alltför tvärt på bromspedalen från toppfart och hela vägen ner till stillastående.

Teknikerna har anpassat servostyrningens motordrivna pump så att ett lätt vridande åt höger eller vänster motsvarande ungefär ett kilo ger önskad effekt. Därmed uppnår man normal styrrespons vid körning rakt fram. Vid parkeringsmanövrar eller hastiga svängar följer trycket med men bygger inte upp mer än ett styrsystem utan servo. Mycket användbart i stan. Men den känns inte så annorlunda mot en servolös bil att köra fort med. Styrservon har inte rubbat den känsla av full kontroll av bilen som man alltid har haft i en Bentley.

Bortsett från en överkänslighet för starka sidvindar vid snabb körning uppvisade Bentleyn genomgående utmärkta vägegenskaper. Åkkomforten var också på topp utan genomslag från vägens ojämnheter. Med reglaget på ratten kan man välja mellan två lägen för olika hård fjädring. Om man väljer läge "hard" vid snabb färd upplevs en lätt flytande rörelse (som kanske kan ge vissa passagerare en obehaglig känsla av åksjuka) men kan bytas mot läget "normal" vid sämre vägbeläggning som kullerstenar. Bilen lutar inte speciellt mycket vid kurvtagning men däcken kan protestera ljudligt om man försöker agera rallyförare i svängarna.

Testlaget lyckades få upp toppfarten en bit över 100 mph (163 km/t) till 105 mph (169 km/t) som bäst i lätt medvind. Den i England byggda automatlådan som baseras på en amerikansk design av bästa märke (General Motors Hydramatic) växlar nästan omärkligt och man accelererar från 0 till 90 mph (148 km/t) på mindre än 35 sekunder, vilket får anses snabbt i dessa tider (1957). En nackdel är att automatlådan har ett för stort gap mellan tvåan och trean. Men axar man på trean från 35 mph (56 km/t) så ökar farten så bra att gapet delvis ursäktas.

Det finns möjlighet för den som så önskar att växla manuellt med rattspaken. Vill man få ut ett extra vridmomentsug från 4.9-litersmotorn med fyran i 30 mph (48 km/t), så trycker man bara till bestämt på gaspedalen, så växlar den automatiskt ned till trean och bilen flyger iväg. Eller också flyttar man rattspaken från läge 4 till läge 3 och får en kontrollerad nerväxling till exempel inför en planerad omkörning. I princip ska man dock aldrig behöva göra manuella växlingar under normal körning för automaten ska kunna hantera alla situationer optimalt.

Med stängda fönster är Bentleyn en extremt tyst bil att färdas i oavsett hastighet. Den känns avslappnande att köra fort med på bra vägar. Tyvärr fungerar inte den begränsade luft- och värmeanläggningen för alla skiftande klimat, även om fläkten går tyst, så för att få in mer luft öppnar man gärna en sidoruta och offrar då en del av tystnaden.

Bentleyns instrumentering är helt och hållet i vår smak med runda lättavlästa mätare. Handbromsspakens funktion gillar vi också, om än typiskt amerikansk men av Rolls-Royce-kvalitet. En mekanisk finess som inte syns är den inbyggda oljedistributionspedalen som genom ett enda tryck från förarens fot ungefär var 200:e mile ger vitala rörliga delar i bilens chassi erforderlig regelbunden smörjning utan att verkstadsbesök behöver avläggas.
Genom att Bentleyn är imponerande elegant och extremt komfortabel, snabb och smidig i trång stadstrafik, har den en dubbelnatur, behaglig från ett baksätesperspektiv framförd av en skicklig privatchaufför, men den kan också avnjutas personligen med ägaren själv eller hans hustru vid ratten. Visst måste man vara extra försiktig så man inte skadar den känsliga inredningen jämfört med lågprisbilarnas slittåligare inredning av målad plåt och tvättbara plastsäten och tak. Men Bentleyn är helt uppenbart byggd för att kunna erbjuda ett bra bilinnehav i många mil och under många år.

---

Den Bentley som jag lånade hos Rohdins för en kort sväng är en sexcylindrig S series 1957, alltså av den första generationen innan V8-motorn infördes 1959. Bilen har rullat i Sverige sedan 1978-09-04 och har en svensk tjänstevikt av 2.110 kg. I originalutrustningen ingår servostyrning. Bilens skick verkar mycket bra utvändigt och invändigt om än med visst slitage/patina på sätena. Förra året genomgick den omfattande mekaniska servicearbeten, så den bör nu vara i brukbart skick. Man måste förstås beakta att bilen är drygt 60 år gammal medan bilarna som The Motor respektive The Autocar testade var helt nya direkt ifrån fabrik. Vid min egen provkörning nyligen av den begagnade Bentleyn gav den ett tillförlitligt intryck och uppförde sig precis så oklanderligt och behagligt som man förväntar sig. Därmed bekräftade den också det mesta av det som The Motors testlag från 1957 redovisar i tidningsartikeln som jag har refererat här. Jag kan inte heller göra annat än att, så här många år senare, hålla med dem om att Bentleyn har en himla snygg design!



| Här är några data som redovisas i The Motors test 10 juli 1957: | | Med jämförelsesiffror från Autocars test 7 oktober 1955: |
|---|---|---|
| Hastighetsmätarens felvisning vid 30 mph: | 3 procent för fort | korrekt fart |
| Hastighetsmätarens felvisning vid 60 mph: | korrekt fart | korrekt fart |
| Hastighetsmätarens felvisning vid 90 mph: | korrekt fart | 1 procent för lite |
| Toppfart i snitt vid flera försök: | 103.6 mph (166 km/t) | 101 mph (163 km/t) |
| Toppfart en väg som bäst: | 105.3 mph (169 km/t) | 101 mph (163 km/t) |
| Genomsnittsförbrukning under test: | 15.0 mpg (1,88 liter/mil) | 14.0 mpg (2.02 liter/mil) |
| Beräknad förbrukning på landsväg: | 16.1 mpg (1.75 liter/mil) | 16.0 mpg (1.77 liter/mil) |
| Acceleration 0-60 mpg: | 13.1 sek | 14.2 sek |
| Acceleration 0-90 mph: | 34.9 sek | 39.4 sek |
| Testbilens vikt: | 43 1/4 cwt (2.207 kg) | 40 1/2 cwt (2.057 kg) |

# HOMMAGE PÅ GOODWOOD

JanSegerfeldt

Rolls-Royce deltog på det tjugoförsta Goodwood Revival, på den gamla racerbanan där så gott som alla motorentusiaster i England träffas varje år för att minnas och frossa i nostalgikänslor från ett England som det artade sig vid mitten av 1900-talet. Här på Goodwood samlas tusentals glada människor, många i tidsenliga kläder och åkande i bilar från samma tidsepok.

Det var BMW Group som hade byggt upp ett hypotetiskt March Motor Works, i syfte att återskapa några av montrarna från den förr stora årliga engelska bilutställningen London Motor Show, gissningsvis av årgång 1959, alltså för 60 år sedan. Vägg i vägg med Rolls-Royce Motor Cars i en egen monter stod också några äldre BMW-bilar och Mini. Som den centrala punkten på den upphöjda Rolls-Royce-montern hade man placerat en perfekt renoverad Silver Cloud two-door drophead coupe H J Mulliner adaptation, alltså en standard steel saloon direkt från Crewe-fabriken som karossfirman byggt om till tvådörrad cabriolet. Det här utställningsexemplaret i svart över rött är byggt 1959. Den öppna bilen hade fått sällskap av en Rolls-Royce Silver Cloud standard steel saloon i tvåfärgat brunt. För vissa VIP-gäster som besökte Goodwood hade bolaget ställt till förfogande en tvåfärgat grön Rolls-Royce Silver Cloud LWB limousine 1961, alltså den förlängda varianten som gjordes hos Park Ward, även den baserad på Crewefabrikens standard steel saloon. Det här exemplaret hade hittills bara rullat 9.500 miles på sina 58 år.

Man kan inte låta bli att jämföra denna respektfulla hyllning till svunna tider med Rolls-Royce Motor Cars verkliga utställningsmonter på Earls Court 1959 och bilarna som stod på den. Visserligen hade man en H J Mulliner-cabriolet här 1959 men den var av ett helt annat utförande och alltså inte adaptation-varianten. Om man däremot förflyttar sig till den utställning som ägde rum ett år senare, alltså till oktober 1960, så finner man faktiskt H J Mulliners adaptation cabriolet på plats här för första gången. Fyra Rolls-Royce-bilar samsades om det luftiga utrymmet, en rödbrun Silver Cloud standard steel saloon SWC644, en grå Silver Cloud Park Ward LWB LLCB33, en vit Silver Cloud LSZB451 H J Mulliner adaptation drophead coupe och en mörkblå Phantom V limousine av Park Ward 5LAT78. Under VIP-dagarna besöktes montern av sådana celebriteter som prinsessan Margaret och den populära sångerskan Eartha Kitt, som villigt lät sig fotograferas sittande i den vita cabrioleten. Those were the days!

# NY BOK OM SVENSKÄGDA ROLLS-ROYCE

## Historien om bilarna i Sverige 1911-1965

Jan Möller

Många av oss slukar tacksamt varje nummer som kommer i brevlådan av RREC:s Bulletin for Scandinavian Sections och imponeras varje gång av redaktörens kunskap om Rolls-Royce, Bentley, karossmakare m m i olika artiklar, dvs av både bredd och djup. Nu har han dock fått möjlighet att skriva även i ett litet större format dvs en hel bok. Denna handlar främst om Rolls-Royce och Bentley i Sverige och deras ägare 1911 - 1965, men även om dessa märken i allmänhet och återigen t ex om olika karossmakare.

Den som gillat Jan Segerfeldts insatser som redaktör kommer även att bli förtjust i hans bok. Det är intressant, välskrivet, detaljerat, väldokumenterat och tidvis heltäckande. Jan öser hela tiden ur sin stora källa av kunskap. Man ställer sig gång på gång frågan: Hur kan han veta allt detta? Svaret är omfattande research och ett stort intresse sedan många år.

Boken är alltså ingen quick fix utan något som vuxit fram under lång tid. Den låter nu alla oss andra följa med på en intressant resa, dels vad gäller Rolls-Royce och Bentley i allmänhet, dels historien vad gäller bilar av dessa märken i Sverige i synnerhet. Boken är därmed också en kulturgärning genom att dokumentera allt detta med en mycket intressant text och runt 200 fotografier, varav hälften i färg. Det handlar såväl om foton som visar hur olika bilar en gång såg ut som om hur de bilar som finns kvar idag ser ut just idag. Påfallande är de bilar som en gång har skrotats men sedan räddats av entusiaster som genom omfattande renoveringar gett dem ett nytt liv. Kanske önskar man att fler bilar kunnat räddas till eftervärlden. Det känns fel att någonsin skrota dessa ofta magnifika drömbilar och vanligen dessutom rena mästarprover på hantverksskicklighet.

Baksidestexten beskriver på pricken vad boken handlar om:

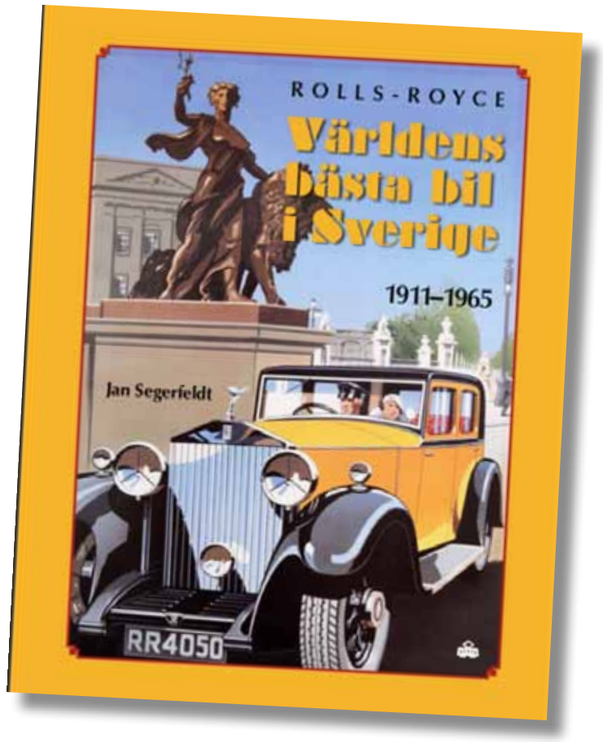
”Namnet Rolls-Royce står för lyx och överflöd, men också för högsta kvalitet. Några Rolls-Royce är vackra, andra bara imponerande, men alla är i stort sett unika. I reklamen hette det att Rolls-Royce var världens bästa bil. Denna bok är ett resultat av författarens mångåriga forskning om de kända bevarade och de okända nu försvunna tidiga Rolls-Royce-bilarna i Sverige. Här berättas om hur kända och okända personer i Sverige valde att köpa sig en Rolls-Royce. Historien tar sin början 1911 och sträcker sig över en period av mer än femtio år fram till Rolls-Royce- och Bentley-bilarna som såldes här i mitten av 1960-talet. Boken innehåller ett omfattande och delvis unikt faktamaterial, kompletterat med gamla originalbilder, som visar de exklusiva, svenskägda bilarna och nytagna foton på dem som rullar ännu. Ett litet stycke svensk kulturhistoria på väg.”

Rolls-Royce började på allvar leverera nya bilar ut till kunderna 1907 eller rättare sagt chassin till olika karossmakare. Varje kund var ju tvungen att beställa dels ett Rolls-Royce chassi och dels en kaross från en karossmakare, av vilka det fanns väldigt många att välja på. Karossmakaren levererade så en komplett bil. Påfallande många av de första Rolls-Royce-bilarna som kom till Sverige var lätt begagnade. En ny Rolls-Royce hade ju en närmast astronomiskt dyr prislapp.

Sveriges äldsta bevarade Rolls-Royce fick sin första privata ägare år 1914 – en bil av årsmodell 1911 och av modell 40/50 HP med sexcylindrig sidventilsmotor på c:a 48 hk (men effekten angavs ju aldrig) och en toppfart (beroende på kaross) på c:a 110 km/h. (Alla detaljer ur boken.) Frågan är dock om det fanns någon väg i Sverige på den tiden där man kunde köra så fort. Bilen köptes på sin tid av det dåvarande familjeöverhuvudet i familjen Axelson Johnson, generalkonsuln och bergsingenjören Axel Axelson Johnson, som omedelbart skickade den till Nordbergs Karosserifabrik i Stockholm, där den fick en ny, öppen kaross i ljusgrön färg, frånsett just färgen inte helt olik den berömda Ur-Ghosten AX201. Familjen Axelson Johnson har allt sedan dess under många decennier varit märket trogna och har ofta köpt en ny Rolls-Royce vartannat år. Det som på den tiden dessutom skiljde familjen från de flesta andra var att de gång på gång köpte en ny Rolls-Royce, men samtidigt behöll de(n) gamla. Och Ghosten finns kvar i familjens ägo på deras gods: En magnifik, stor och vacker bil med detaljer i mässing. Den körs någon mil per år och servas årligen av Rohdins. (Se Bulletinen nr 2 2006.) Dessutom finns på godset även en Phantom I, Phantom II, Phantom III osv i fantastiskt skick.

Modellen kom alltså åtminstone i efterhand att kallas Silver Ghost, men egentligen var detta ett namn som ursprungligen var givet till en enda bil. De flesta Rolls-Royce-entusiaster känner igen just denna silverfärgade skönhet med sitt berömda registreringsnummer AX201. Denna ikoniska bil sägs nu vara såld till USA av nuvarande Bentley Motors i Crewe, som väl inte ansåg att världens kanske dyraste bil, men av det konkurrerande märket Rolls-Royce, var en del av kärnverksamheten hos dagens Bentley. De får i stället försöka hitta en ikonisk Bentley som de kan använda i representationssammanhang. Om de nu har råd. Bentley sägs ju fortfarande förlora hundratusentals kronor på varje ny bil de säljer, förluster som får täckas av de andra företagen inom Volkswagen-koncernen. Ytterligare en fördel för Bentley med att höra till denna är dock att Bentley även kan få hjälp med dyr och avancerad teknik från andra, finansiellt starkare delar av koncernen. Om jag förstått det rätt är hela bottenarkitekturen till nya Bentley Flying Spur - presenterad nyligen – hämtad från Porsche och därmed troligen bland det bästa som finns på marknaden.

Idag - drygt 100 år senare - är det mycket som är osäkert men i juni 1912 kom troligen den allra första bilen av märket Rolls-Royce till Sverige, även detta en Silver Ghost av 1911 års modell och även den med en köpare från samma anrika familj: Harry Axelson Johnson. Redan då hade alltså Rolls-Royce hunnit bli känd som världens bästa bil med världens bästa kvalitet, men priset var ju också där-




efter, dvs verkligen extremt högt. Vad fick man då för pengarna? Jo, bl a en en för tiden extremt driftsäker bil och en extremt tystgående motor. Jag har själv stått och lyssnat på motorn i den Rolls-Royce Silver Ghost 1922, som ursprungligen köptes av friherren och statsministern Louis de Geer på Lövsta Bruk och som nu ägs av bilentusiasten Kjell Lind på Stora Skottek i Ulricehamn. Jag fascineras av hur fantastiskt tyst och mjukt motorn går. Det påstods ju på sin tid att man kunde ställa ett mynt på högkant, som sedan skulle stå kvar. Det kan mycket väl stämma. Den helt vibrationsfria motorn på sex cylindrar konstruerades alltså strax efter förra sekelskiftet. Min fundering är då att om en motor konstruerad för 115 år sedan kan låta så - vad har alla vi ingenjörer lyckats åstadkomma sedan dess? (Ja, jag vet: motorer på 500 hk eller så, men de är inte alls lika tysta och vibrationsfria.)

Boken behandlar alltså perioden från Silver Ghost fram t o m Silver Cloud och dess systermodell Bentley S. De senare fanns med serietillverkade standardkarosser, liksom de tidigare Bentley Mark VI, Bentley R-type och deras systermodell Rolls-Royce Silver Dawn. Men dessa modeller fanns alla även med specialkarosser. Alla andra Rolls-Royce och Bentley-bilar fram till 1965 hade dock alltid specialkarosser. Och alla Rolls-Royce och Bentley fram till 1965 hade en ram, där chassit med ram och drivlina kunde levereras till olika karossmakare, som försåg chassit med en kaross. (Samma system används ju fortfarande när det gäller lastbilar och bussar.) I vissa fall kunde det vara en one-off, dvs en kaross som endast gjordes i ett enda exemplar. I andra fall var det karossmodeller som tillverkades i betydligt fler exemplar. Alla var dock på olika sätt unika och oftast specialbeställda med olika individuella anpassningar. Och allt detta behärskar Jan på sina fem fingrar.

*1965 kom så en helt ny, modern generation med självbärande karosser i form av Rolls-Royce Silver Shadow och Bentley T, modeller som uppfattades vara mer kompakta i formatet (nåja - 519 cm långa) och radikalt förnyade med väldigt mycket ny och (kanske väl) komplicerad teknik. Publiken var dock i mitten på 60-talet inte alltid redo för dessa nymodigheter utan ifrågasatte i många fall om dessa ”småbilar” verkligen var ”riktiga” Rolls-Royce och Bentley. Dessa modeller var extremt mycket svårare att göra specialmodeller av, vilket nästan omöjliggjorde för karossmakare att fortsätta. De var nu tvungna att ta en färdig kaross (om man fick tillgång till sådana) och modifiera denna eller t o m i många fall en helt färdig bil att först demontera och därefter börja såga, skära i och svetsa, betydligt dyrare och mer komplicerat än att bygga en separat kaross att montera på ett chassi.*

Det är således väldigt logiskt att Jan i boken väljer att fördjupa sig i bilmodellerna fram till just 1965. Därefter följde alltså en helt ny tid i Rolls-Royce- och Bentley-bilarnas historia – den moderna tiden. Boken är välstrukturerad och lätt att hitta i. Sjutton kapitel där de flesta handlar om en speciell modell, t ex 42 sidor om Rolls-Royce Silver Ghost. Kapitlet innehåller så många aspekter och detaljer att det inte finns mycket mer att tillägga. I slutet av kapitlet kommer så en detaljerad sammanställning av alla de drygt fyrtio Silver Ghost som finns eller har funnits i Sverige – betydligt fler än de flesta nog tror ha funnits här.

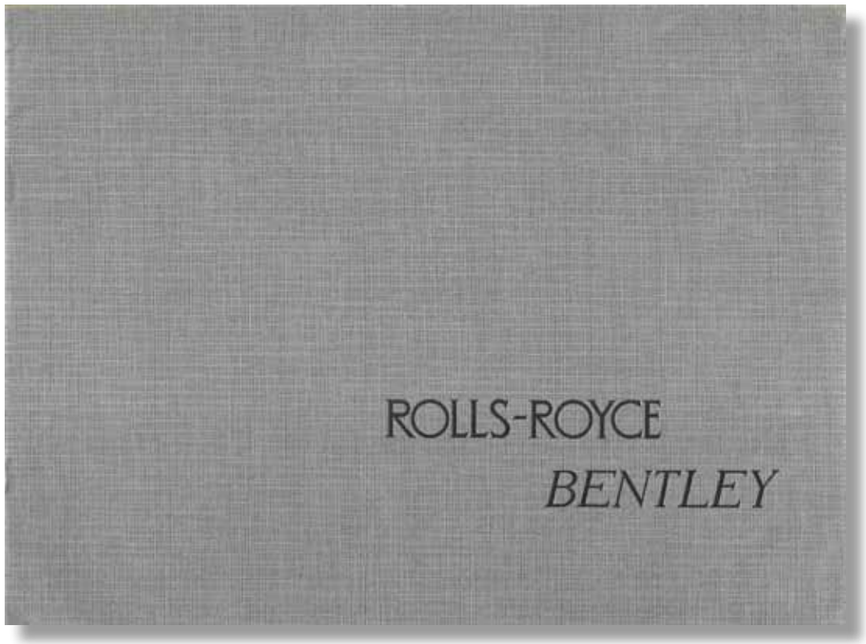
Härefter fortsätter Jan med modell efter modell, som vanligt hela tiden uppdaterad och noggrann. Vad gäller just Silver Ghost får jag intrycket att Jan lyckats spåra varenda bil som har funnits i landet. Beträffande senare modeller är urvalet mer anekdotiskt. Det är självklart en omöjlig uppgift att t ex täcka in varenda Silver Cloud eller Silver Wraith som finns eller någonsin har funnits i Sverige, men de mest kända ägarna och/eller bilarna finns med - ofta med påtagligt trevliga historier runt det hela.

Detta är ingen bok man sträckläser, men det kommer att bli många trevliga stunder med boken framöver. Dessutom lär man sig av Jan hela tiden, får nya infallsvinklar, förklaringar till sånt man någon gång funderat över, får ta del av roliga omständigheter osv. Jan berättar passionerat, förklarar och belyser i en aldrig sinande ström. Efter alla positiva kommentarer har jag bara en liten negativ invändning: Jag tycker inte att bokens framsida är till bokens fördel. I stället tycker jag att den ser ut att vara framsidan på en barnbok, t ex en barnbok som handlar om just hur bilar fungerar, men den här boken är ju något helt annat: en bok för alla oss som bor eller någonsin har bott i Sverige och som älskar Rolls-Royce och/eller Bentley!

Fakta
Boktitel: Rolls-Royce: Världen bästa bil i Sverige 1911-1965
Författare: Jan Segerfeldt
Antal sidor: 128
Förlag:Trafik-NostalgiskaFörlaget (TNF-bok nr 262) 2019
Hemsida: www.tnf.se
ISBN-nr: 978-91-88605-23-8
Ca-pris 250 kr. Finns också på nätet (Adlibris och Bokus).

# FÖRSTA SHADOW-BROSCHYREN

JanSegerfeldt




På 1960-talet stod Rolls-Royce Motors inför sin allra största och mest riskabla helomvändning i modellutbudet. Från att ha tillverkat konservativa bilar med kraftiga separata chassin, ålderdomlig teknik, ibland individuellt skräddarsydda karosserier, för köpstarka personer, skulle man nu börja framställa en modern massproducerad bil med självbärande karosseri och med de mest omfattande tekniska förändringarna på 50 år. Hur i all världen skulle man klara detta? Rolls-Royce hade hållit fast vid sina gammalmodiga idéer alldeles för länge. I denna sena timme var det inte så enkelt att bryta gamla vanor och hoppa på samma tåg som konkurrenterna redan behärskade sedan lång tid tillbaka. Men Rolls-Royce hade förberett sig noggrant och länge. De första arbetena hade inletts redan 1956-57, när konstruktören och ingenjören Ivan Evernden och designchefen John Blatchley tillsammans började skissa på tänkbara utvecklingslinjer. Den nya modellen skulle ha en självbärande grundkonstruktion. Massor av tid och pengar spenderades och 1958 hade man byggt de första prototyperna under projektnamnen Tibet och Burma. Men den nya bilen avslöjades först sju år senare i oktober 1965. De nästan identiska Rolls-Royce Silver Shadow och Bentley T Series var helt nya i alla delar förutom V8-motorn och den amerikanska växellådan. Vid premiären på London Motor Show i oktober 1965 hade företagets stora mässmonter fyllts till brädden av fräscha, blänkande bilar som just hade kommit av från bandet i fabriken i Crewe. Frågan var bara: Skulle de trogna Rolls-Royce-kunderna gilla den nya bilen?

För att få kunderna att se och förstå finesserna hos den nya versionen måste det säljande företaget tydligt tala om i sin reklam och information vad som är nytt och varför det är så mycket bättre än på den förra. Bilindustrins marknadsföringsmetoder gick ut på att fylla motortidningarna med annonser och artiklar om nyheterna. Men man behövde också trycka upp gott om reklambroschyrer för att förse säljarna med ett effektivt redskap som på ett övertygande sätt kunde visa presumtiva kunder som kom till utställningshallarna alla fördelar med produkten.

Den första (liggande A4) stora gemensamma försäljningsbroschyren för Rolls-Royce Silver Shadow och Bentley T Series trycktes i september 1965 (internt identitetsnummer TSD 2203) i 20.000 exemplar hos Wm. Hodge & Chilver Ltd i London. Den var avsedd att användas under försäljningskampanjen 1966. Man tryckte en identisk andra upplaga av broschyren i januari 1966 men nu bara i 7.500 ex och försåg den med ett extra inre omslag av halvgenomskinligt onion skin-papper för att förhöja kvalitetskänslan.

Hur skulle en broschyr för en Silver Shadow lämpligen utformas om inte med ett linnestrukturerat silvrigt material på det tjocka omslaget? Det gör att den ser lyxig ut. På insidans första snygga färgfoto står en bil utanför en pampig port in till en stor engelsk lantgård. Detta förmedlar intrycket att Rolls-Royce ville vända sig till rika lantbrukare, medan bakgrunderna på övriga bilder mer

*Luxury with Elegance and Rolls-Royce Quality*

The roomy interior affords exceptional comfort with universal adjustment of the electrically operated front seats. The advanced heating and ventilating system supplies fresh air circulation throughout. Safety features include padded surrounds to the walnut veneered facia, seat belt anchorages and the rear doors have red warning lights which illuminate on opening. Electrical operation of the gear change lever, windows and radio aerial adds further to the ease of driving. All the upholstery is in specially selected English top grade hide and deep pile carpets cover the floor. The durable headlining is washable.

tyder på att det var engelska slottsägare man ville associera till. Främst skulle dock utförandet appellera till amerikanarna, för de ville gärna känna att de ägde en bit av England när de hade köpt en Rolls-Royce. Den amerikanska marknaden var oerhört viktig för Rolls-Royce vid den här tiden. Exporten gagnade den engelska ekonomin, så Silver Shadow hade getts en karaktär och begåvats med egenskaper som skulle gå hem i hela världen. Texten i broschyren är full av värdeladdade ord som meticulous attention to detail, tradition, precision engineering, innovations, luxury, elegance, modern, functional, dignified, silence, comfort, safety.
Men för den goda balansens skull lämnas också en omfattande teknisk specifikation med alla krassa fakta. Känslan man får när man håller i försäljningsbroschyren är att den är påkostad för att sälja en kvalitetsprodukt, alltså exakt vad man hoppades att kunderna som man fjäskade särskilt för skulle uppleva. Allmänt nyfikna personer med begränsade möjligheter att köpa denna exklusiva bil, fick nöja sig med en liten folder i A5 på tunt papper (TSD 2273) med en svart Silver Shadow på framsidan och en blå T Series på baksidan och litet text däremellan. Den billiga foldern trycktes i betydligt fler ex än den stora broschyren.

Detta var bara början på en tid när Rolls-Royce Motors började spendera betydligt mer pengar på marknadsföring.
De gjorde minst hundratalet olika trycksaker i stora upplagor bara för Silver Shadow och Bentley T series åren 1965-1977.

# HÖSTENS TRÄFFAR I VÄST

JanSegerfeldt

Magnus Hellmans Rolls-Royce Silver Cloud LWB var en flera hundra bilar som besökte GMHK-träffen hos Carl-Einar Mellander i Hällingsjö i juni.

Lagom till Alingsås motorveteraners välbesökta juliträff vid Gräfsnäs slottsruin bytte Magnus Hellman transportmedel och visade nu upp sin Rolls-Royce Phantom II Gurney Nutting touring limousine.

Martin Carlssons snygga och sportiga Bentley Continental R var en av många som besökte GMHK:s under sommaren återkommande och populära onsdagsträffar på Färjenäs.

September månads väst-lunch intogs på Särö.

Gruppen i distrikt RREC-väst träffades för lunch på Långedrags Världshus i augusti.

The Royal Batchelors Club startade redan 1769. Sedan 1969 finns man i Broströms villa i Lorensbergsområdet. Vår medlem Per Brandqvist är husets krögare. I oktober bjöd han in oss alla till RREC-väst-lunch.

## JULBORD I VÄST

Välkomna till sektionens julbord på Långedrags Värdshus söndagen den 15 december pris 845 kr per person. Anmälan per epost till: johan.hultstam@gmail.com.

## Svenska Sektionens Styrelse Och Funktionärer

### Styrelse

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

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

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

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

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

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

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

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

### Övriga funktionärer

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

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

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

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

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

### Distriktsansvariga

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

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

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

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

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

**Stockholm,Södra Uppland**
Platsen vakant.

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

## Nya Medlemmar

Claes-Göran Andersson, Bergshamra Allé 49, 17077 SOLNA.

## Bestyrelsen RREC Danish Section

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

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

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

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

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

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

## Nye Medlemmer

## Den Norske Seksjonens Styre Og Funksjonaerer

**Styreleder:**
**Åge Antonsen,**
**mail: age.ant.rrec.no@gmail.com**
Åsveien 357
2030 Nannestad
T. 97022998
Email: Stig.Roar.Johansen@gmail.com

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

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

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

**Styremedlem:**
**Stig Roar Johansen**
Vennerødveien 258
3160 Stokke
T. 91191053
Email: LF@Flaatnes.no

**Varamedlem:**
**Lars Flåtnes**

## Nye Medlemmer

# Flying Spares

Rolls-Royce & Bentley Parts

Tel: +44 (0) 1455 292949

Email: sales@flyingspares.co.uk

www.flyingspares.com

Rolls-Royce Bentley SPECIALISTS ASSOCIATION

ANNO 1811

# FURUSUND

VÄRDSHUS

HOTELL · RESTAURANG
KONFERENS · MÖTEN
FEST · BRÖLLOP

*Kontakta oss idag med er förfrågan!*

info@furusundvardshus.se | 0176 803 44

furusundvardshus.se

# English Car Care

Service för Engelska bilar

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

Produktvägen 16
246 53 Löddeköpinge
Tel +46 (0)-46 71 23 23
Fax +46 (0)-46 71 28 28
www.englishcarcare.com
E-mail: englishcarcare@telia.com

# NBV

NORRORTS BIL & VANSERVICE

Renovering av växellådor och converters
08-564 720 10

# BIL & INDUSTRIBROMSAR

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

Öppet: Månd. Torsd. 7.30 -1700 Fred 7.30 -15.00
Ranhammarsvägen 5, 16967 Bromma
Tel. 08-34 75 98, Fax. 08-32 55 46