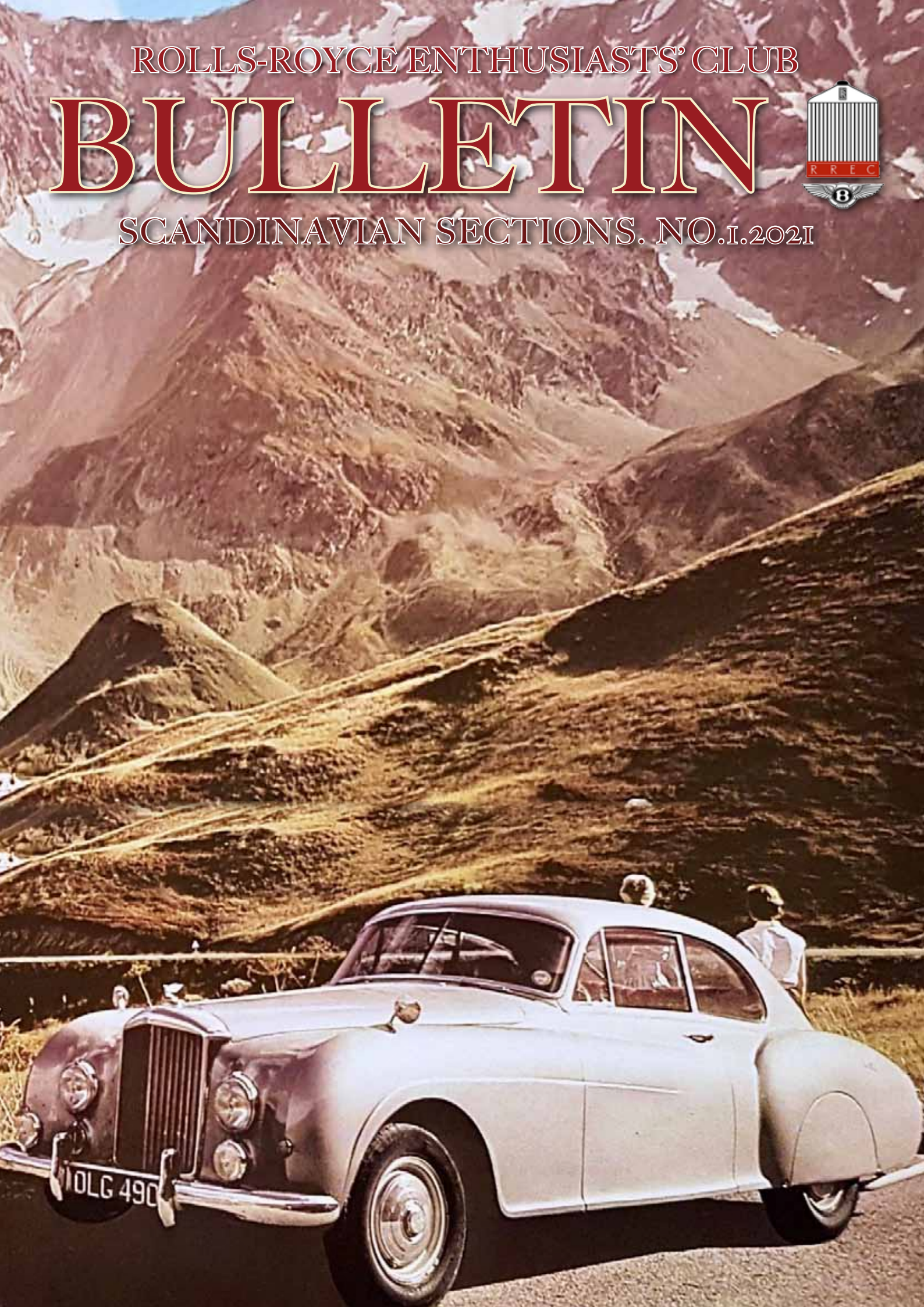
ROLLS-ROYCE ENTHUSIASTS' CLUB

BULLETIN

SCANDINAVIAN SECTIONS. NO.1.2021



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

ROHDINS
Classic Car

*"Hjärtligt välkomna!
Carina & Anders Rohdin"*

ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW 2 1980, VÄNSTERSTYRD CHASSINR: SRL40150.

Bilen såldes ny i USA i April 1980. I Juni 1990 kommer bilen med mycket låg körsträcka till Sverige. Här har den vårdats mycket ömt av samma ägare hela tiden. Han säljer den nu p g a sjukdom. Bilen har bara rullat 28.000 miles = cirka 45.000 km. Den har en snygg färgkombination på såväl insidan som utsidan. När det gäller skicket är detta en av de bästa Silver Shadow vi har i landet, det enda man kan klaga på är några lackbättringar, men till största delen har den kvar sin orginal lackering i ett bra skick. Bilen har gåtts igenom i vår verkstad under Februari 2021 med bland annat en stor service. Bilen kommer att levereras nybesiktigad utan anmärkningar. En bil för den kräsne. Pris 375.000:-

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

Följ oss på Facebook!

INNEHÅLL

Scandinavian sections No.1 2021

2 Meddelanden från sektionerna
8 Erimitage-turene begraenset
9 Pressmeddelse fra Bentley
10 Ny bok om reklam för Rolls-Royce
12 RREC 50 years badge till Hans Gehlin
13 Nyheter om Bentley
14 Olga Bentleys första Continental
22 Wraith by Mulliner
27 Unik R-R ba
28 Sanningen om The Blue Train Bentley
34 Bentley ökar igen!
36 Tema jubilarer: Rolls-Royce Corniche 50 år
40 Välkommen till Achamore

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.

Presstopp för No 2-2021 - 1 maj - utkommer vecka 24. Omslagsbilden visar Olga på utflykt i alperna, sannolikt 1951. Läs mer på sid 14-19.

SEKTIONERNA

Ordföranden har ordet

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

Kära medlemmar

Kampen mot Coronan går vidare och påverkar stort vår tillvaro. Vaccinet är en nåd att stilla bedja om. Nu gäller det bara att hålla ut och vara fortsatt försiktiga.

Jag har gått igenom en hel del bildarkiv. Så mycket kul vi gjort inom klubben. Ska bli fantastiskt efterlängtat att åter åka på rallyn och träffa alla trevliga medlemmar. Att träffas digitalt som nu kan nog fungera men det ger tvivelsutan mer att ses ”face to face”.

Den nya styrelsen inom moderklubben har etablerats och satt igång sitt viktiga arbete. Klubben strategi ”value for money” för de kontinentala sektionerna står högt på agendan. Klubbens ekonomi förbättras, f n 800.000 pund på kontot.

I Sverige är vi nu 349 medlemmar, ett tillskott på 41 nya 2020 plus 4 hittills under 2021. En klar ökning!

Sitter just nu hemma i Dalarna och ser ut över vår lilla sjö, solen lyser och snön gnistrar. Ljuset börjar komma tillbaka. Vilket vackert land vi bor i!

Vi kommer säkert lite till mans att ”hemestra” lite mer än vanligt under 2021, det finns så mycket fint och kulturellt att uppleva. En tur runt Siljan går inte av för hackor, ett litet rally på Gotland vore inte dumt, våra skärgårdar är fantastiska. Varför inte ta en tur till Österlen eller till våra grannar Norge och Danmark när ”kusten är klar”. Känner att behovet av att ta ut bilarna och återuppleva vår omgivning är stort - mycket stort! Hoppas på att se både ”gamla” som nya medlemmar på våra färder.

Vi har möte med DA (distriktsansvariga) 6 mars för avstämning av planerade aktiviteter.

Stay safe!

Per Ö

ORDFÖRANDE RREC-SVENSKA SEKTIONEN

---

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

Kære Alle

Midt i en forårs-måned:
Vi længes efter at komme ud, at opleve stemningen på en bilmesse !!!!
Vi savner at komme ud og spise !!!!
Vi savner hyggen med liv omkring os og et godt glas vin !!!! (ved godt at det kan vi nyde hjemme?)
Vi savner nærheden med oplevelser som et must !!!!
Jeg har lige fået en invitation til et Rally i Norge over 4 dage (andet bilmærke) i starten af juni måned. Der var ikke noget vi hellere ville, men tror du på DEN?
Når der opstår krisesituationer, vil vi alle gerne hjælpe. Vi udviser en samhørighed og fællesskab i kampen mod smitte og vi udviser hensyn og påpasselighed i vores samvær og nærvær med hinanden. Der opstår mange dilemmaer og der træffes vanskelige og indskrænkende beslutninger i vores hverdag. Vi ved ikke hvor mange af os der er vaccineret inden forår og sommer og derfor har arrangørerne af Kr. Himmelfarts Rally i samråd med Kragerup Gods og bestyrelsen besluttet at udskyde 40 års jubilæet endnu engang til 2022. Klubben beholder derved det indskud der allerede er betalt til arrangementet med Godset.
Ellers sker der ikke de store ting, men hvis forsamlingsforbuddet bliver ændret til måske 40 – 60 prs. kunne vi afholde Generalforsamling på evt. Fyn en lørdag i maj/juni i år. Efter generalforsamlingen spise frokost med fruerne og afslutte med besøg på udstilling/museum (?) og få en hyggelig dag, hvor ”bilerne” bliver luftet.
Der arbejdes i øjeblikket på nogle dag / weekend arrangementer i perioden efter sommerferien, så vi får mulighed for at ses og køre, men problemet er at alle venter på at komme ud og nyde ”Friheden” så der er run på diverse oplevelses muligheder.
Der er ikke nogen undskyldninger for ikke at få klargjort bilerne, så de kan stå repræsentative
når ” Solen ” bryder frem.
Ellers håber jeg alle har det godt, holder modet oppe og vi snart kan sende gode nyheder ud på klubbens hjemmeside.

Frans Goldbach

RREC Danske Sektion

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

Kjære medlemmer

Velkommen til 2021. Året som vi alle ønsker skal føre oss tilbake til normale tilstander. Kunne gå på kafé, spise ute, besøke venner og ikke alltid ta to skritt bakover når en følte at noen kom litt for nære. Kunne planlegg hyggelige ting som det å møte bilfolket på treff og oppleve bilpraten over kaffekoppen en søndag formiddag, uten å måtte telle hele tiden hvor mange som er rundt bordet. Denne ønsketenkningen er nok fremdeles litt frem i tid og derfor er det nå om å gjøre å holde ut til de fleste av oss har fått kjenne det lille stikket i skulderen.

Vi må også gi det nye styret i moderklubben litt tid for å se om dette forstår, at det å lytte til de kontinentale seksjonene's ønsker er viktig. Viktig, for det å finne frem til god felles forståelse er det eneste som kan utvikle vår klubb for Rolls-Royce og Bentley videre. AGM for vår moderklubb er i april og da vil vi vite om nåværende styre får fortsatt tillit.

Vårt eget årsmøte ble avviklet elektronisk på Teams og det fungerte ganske så bra. Regnskaper er blitt utsendt til alle medlemmer på Mail.

Vi takker Rune Rokstad for hans innsats som styremedlem og aller mest vil han huskes for et fantastisk flott arrangert rally på Sunnmøre i 2017.

Elin Nygaard blir nytt styremedlem. Stort velkommen til Elin, og gratulerer til valgkomiteen, som med dette valget har tilført styre ny kompetanse og endelig har vi fått kvinnelig representant i vårt styre.

Den store og viktige saken på årsmøte var forslaget om å la våre medlemmer selv velge sin tilslutning til klubben. Internasjonalt medlemskap eller nasjonalt medlemskap. Etter en god debatt ble det vedtatt, med virkning fra 2022, å åpne for valgfrihet for våre medlemmer. Vår klubb er i dag tilsluttet LMK og det var fremmet forslag om at vi også skulle tilslutte oss Amcar da denne sammenslutningen er aktiv i å fremme vår bilhobby ovenfor det politiske systemet. Det ble beslutte at styret undersøker og vurderer forslaget og setter dette opp som sak på neste årsmøte. Dette møte blir 21 august på Straand hotell i Vrådal. Det er her vi skal holde hus de tre siste dagene i Rally Telemark. John Ausland er treffgeneral og se annonse for dette rally annet sted i denne Bulletinen. Det er mulig å bli med på hele eller bestemme hvilke dager dere ønsker å bli med på. Men ... båtturen på Telemarkskanalen med Viktoria eller Henrik Ibsen og de fem slusene i Vrangfoss er et must.

Det har vært på vårt vårprogram å ha et Teknisk Seminar hos Askim Auto som er vårt Norske RR og Bentley verksted. Det er i skrivende stund svært usikkert om dette kan arrangeres og det må i så fall bli med svært kort påmeldingsfrist.

Styret mener at vi fortsatt må bremse våre ønsker om å samles i større grupper denne våren, og Danskenes Himmelfartsrally er dessverre avlyst. Likevel oppfordres medlemmene til å informere på Facebook om egne kjøreturer og eventuelle steder for å kunne møtes i små grupper. Kanskje kan dere i disse utfordrende tider likevel oppnå litt fellesskap i vår lille eksklusive Rolls-Royce Enthusiasts Club.

Med ønsker om en snarlig vår. (Januar var kald her i Sandefjord.)

Åge Antonsen

Formann
RREC Norske seksjonen.

EVENEMANGSKALENDER

SVENSKA SEKTIONEN

Se alltid senaste info på hemsidan www.rrec.se

Varje månad:
Månadsluncherna i Stockholm och Göteborg:

Stockholm: För närvarande är luncherna inställda.
För aktuell info om tid och plats se hemsidan www.rrec.se/kalender
För deltagande anmälan senast en vecka innan till
Nils Vetterlein tel.: 08 717 23 53
eller nils.vetterlein@Tele2.se

Göteborg: För närvarande är luncherna inställda.
För aktuell info och anmälan se hemsidan www.rrec.se/kalender
För deltagande anmälan till Björn Sundqvist tel 0707-983250
eller mail bjorn@sundqvist.se

Se aktuell kalender på hemsidan rrec.se

DANSKA SEKTIONEN

Se alltid senaste info på hemsidan www.rrec.dk

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

NORSKA SEKTIONEN

Se alltid senaste info på hemsidan www.rrec.no

ROLLS-ROYCE & BENTLEY ENTHUSIASTS CLUB SWEDEN

ÅRSMÖTE OCH RALLY 2021 PÅ THORSKOGS SLOTT

Fredag den 21 maj

Ni hälsas hjärtligt välkomna till Thorskogs Slott.
se www.thorskogsslott.se

15.00 Incheckning på respektive gästrum. Te & scones med tillbehör står uppdukat i slottets salonger.
Under eftermiddagen finns vår sexhåls pitch- och puttingbana, boule, kubb och krocket till gästernas förfogande i slottsparken.
Vi har också fina vandringsleder i trolsk natur.

19.00 Välkomstdrink samt dignande grillbuffé avnjutes i Stallet.

Lördag den 22 maj

08.30 Slottsfrukostbuffén står framdukad i någon av våra salonger.

10.00 Vi lämnar Thorskog över dagen för rally ut mot kusten. Rallyt går på idylliska småvägar ut mot Tjörnbroarna och Sundsby Säteri där vi från kl 11:00 ställer upp bilarna i parken för ett stopp med kaffe, glass eller vad ni önskar. Titta gärna in i småbutikerna och det lilla muséet som visar Margareta Huitfeldts historia. Se vidare www.sundsbygardscafe.se

12:00 Färden går vidare över Orust via ytterligare tre broar till Kärrastrand Uddevalla.

13:00 Parkerar vi på Kärrastrands parkering framför Nr 119. Lunch serveras på Kärranäs som drivs av den kända TV-kocken Fredric Andersson som gjort 14 säsonger i SVT1:s Go'Kväll med sammanlagt över 100 program. Fredric presenterar sig, restaurangen och maten som serveras i buffé.
Värdinnan Annie-Lott Enoch presenterar Benders som äger området och verksamheten där. Se vidare https://karranas.se/

14:30 Anträder vi återfärden och tar oss till Uddevalla centrum.
Här hinner den som vill besöka Bohusläns museum i Uddevalla Centrum. Återfärden går på gamla landsvägen via Ljungskile, Backamo och Lilla Edet tillbaka till Thorskogs Slott för lite egen tid för att förbereda kvällen.

18.30 Vi serverar ett glas mousserande vin i den stämningsfulla Jägarsalen, där vi får höra om slottets intressanta historik.
19.00 Aftonens fyrarätters Slottsmiddag serveras vid vackert dukade bord under kristallkronornas sken. Köksmästaren presenterar personligen kvällens meny.
Vi bjuds på musikalisk underhållning av Mikael Myllie.

Efter middagen flyttar vi ut i Salongerna för att inta kaffe & avec. Kvällen avslutas med fördel i den tegelstensklädda Thorsalen där vår nybyggda barlounge samt dart, biljard och bar finns att tillgå.

Söndag den 23 maj

08.30 Slottsfrukostbuffén står framdukad i Orangeriet.
-10.00 Utcheckning från rummen i samband med frukost.

10.00- Årsmöte i Stallet.

11.30 ca Avresa från Thorskogs Slott.

13.00 För de som vill kan vi ansluta till årets Tjolöholm Classic Motor på Tjolöholms slott. Vi kör effektfullt in i kortege till anvisad plats.

Pris:
Paketpris för slottet enligt nedan i enkel- eller dubbelrum per person 3 805 kr. Betalas vid incheckning. Kostnadsfri uppgradering till slottsrum, svit eller gemak i mån av tillgång. Så anmäl dig/er i tid.

I paketpriset ingår:
Te & scones, välkomstdrink samt grillbuffé på fredagen.
Välkomstdrink samt fyrarätters middag på lördagen.
Logi med frukost fredag till söndag.
Samtliga priser är inklusive moms.
Dryck tillkommer.

Anmälan skickas per e-post till bjorn@sundqvist.se.
Ange medlemsnummer, namn på de deltagande, mobiltelefon, bilmodell och reg.nr.
Önskemål om rum: enkel/dubbel, slottsrum, svit, gemak, hund
Till lunch serveras fisk. Vegetariskt alternativ finns. Ange önskemål och eventuella allergier.
Deltar du på Tjolöholm på söndagen?

Anmälningsavgift 600 kr som innehåller lunch på rallydagen, underhållning på kvällen och annat smått utanför slottet betalas till RREC bankgiro 5965-7528 i samband med anmälan.

Välkomna
Björn Sundqvist

Velkommen
til
Rally
Telemark.

GAUSTATOPPEN
Sportell

Vi skal besøke Industriarbeidermuseet på Vemork og Såheim Kraftstasjon. Hardangervidda Villreinsenter og Grimdalstunet med fantastiske skulpturer. Vi har lunch på Dalen Hotell på fredag.

Her har vi lunch

RREC Rally 17-22 august.
To overnattinger på
Gaustatoppen Sportell
og tre på Straand Hotell.

Kontakt: John Ausland,
john.ausland@lyse.net,
911 45 081

Lørdagen er vi på Telemarkskanalen med spektakulære Vrangfoss sluser ombord i Viktoria.
Årsmøte og festmiddag på kvelden. Søndagen avsluttes på Z-Museum.
Gå inn på RREC.no for påmelding.

ERIMITAGE-TURENE BEGRÆNSET:

Ole-Hviid-Nielsen

Vi har nogen gange benyttet os af at smutte ud til Erimitageslottet ved i Dyrehaven onsdag aften - når vejret var til det.
Det er desværre nu slut for de fleste. Skovdistriktet ønsker at begrænse mængden af køretøjer til det allermest nødvendige - så fra 1.februar i år har man forbudt indkørsel for alle køretøjer på nær de der har handicap skilt i forruden. (Hestekøretøjer er stadig tilladt).
Begrænsningen er fuldt forståelig da Ernitagen var ved at blive et tilløbsstykke for gamle køretøjer hver onsdag og det blev til en voldsom stigning af trafik i skoven.

Rolls-Royce Phantom II 1935 Park Ward Limousine (TA101) ved Eremitageslottet

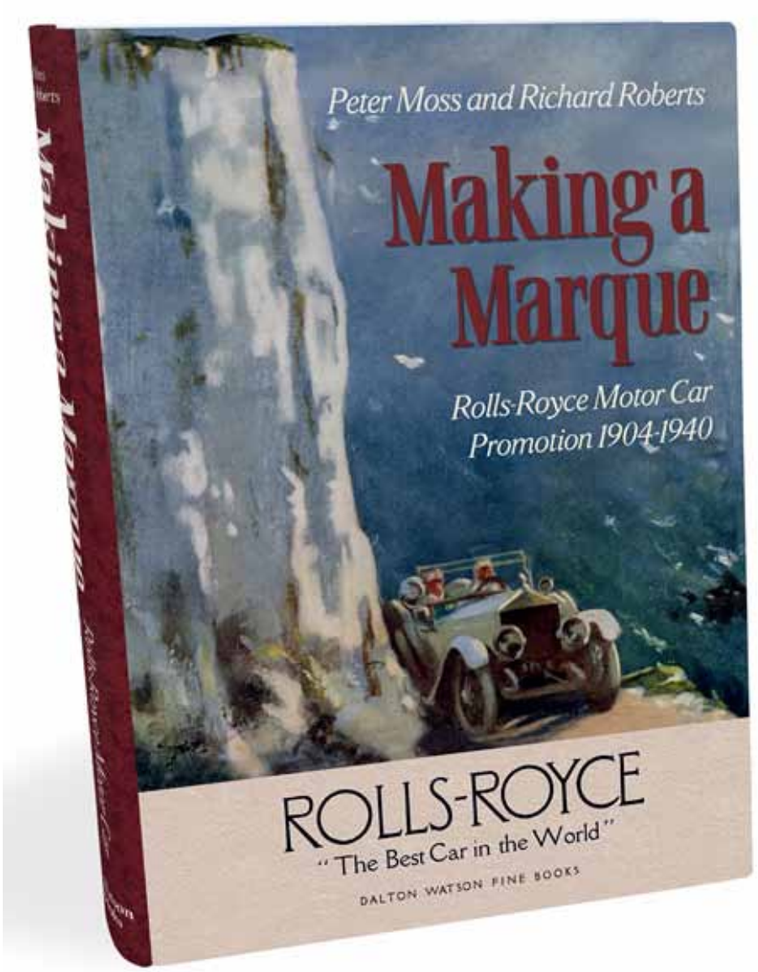
PRESSEMEDDELELSE FRA BENTLEY

Ole-Hviid-Nielsen

Bentley's hjemsted i Crewe i England har nu produceret Continental GT nummer 80.000 – Verdens mest luksuriøse GT (Grand Tourer). Det var en højrestyret Continental GT V8 i flammende orange. Bilen blev færdiggjort i hånden i sidste uge af Januar på Verdens største CO_2-neutrale bilfabrik til luksusbiler.
I 1952 kom Bentleys første R-type Continental. Det var en coupé med Mulliner karosse med en tophastighed på lige under 120 km/t. Det var på det tidspunkt den hurtigste 4-sæde bil og fik hurtigt ry som den ultimative luksus højhastighedsbil.
I 2003 lancerede man Continental GT – den første bil i den moderne Bentley-tid. Den var inspireret af R-Typen og således startede man i et helt nyt markedssegment – den moderne luksus GT. Lige siden har Continental GT været det ubestridte "benchmark" for luksus-GT'er og man har produceret med et gennemsnit på næsten 5.000 eksemplarer om året til hele Verden.
Igennem de atten år har Bentleys håndværkere – hvoraf mange var med på den allerførste Continental GT – håndlavet den 80.000 bil.
Stilen, Teknologien og undervognen har udviklet sig markant og man har set en stigning på 27% i spids-effekt og samtidig en reduktion på 48% i CO_2-udledning.
Bentleys formand og administrerende direktør, Adrian Hallmark, kommenterer:
"Bentley Continental GT vil fortsat være den ikoniske rygrad i 'Bentley-forretningen i de kommende år, selv når vi går over til at være Verdens førende udbyder af bæredygtig luksusmobilitet".
Med et stort udvalg af motorer, gearkasser og transmissioner samt en af de mest omfattende farvepaletter kan man præstere milliarder af variationer. I øjeblikker har en kunde 17 milliarder måder at kombinere og specificere sin kommende Continental GT på. Den eneste begrænsning er kundens fantasi.
Nummer 80.000 er en meget i øjenfaldende Continental GT i flammende orange.

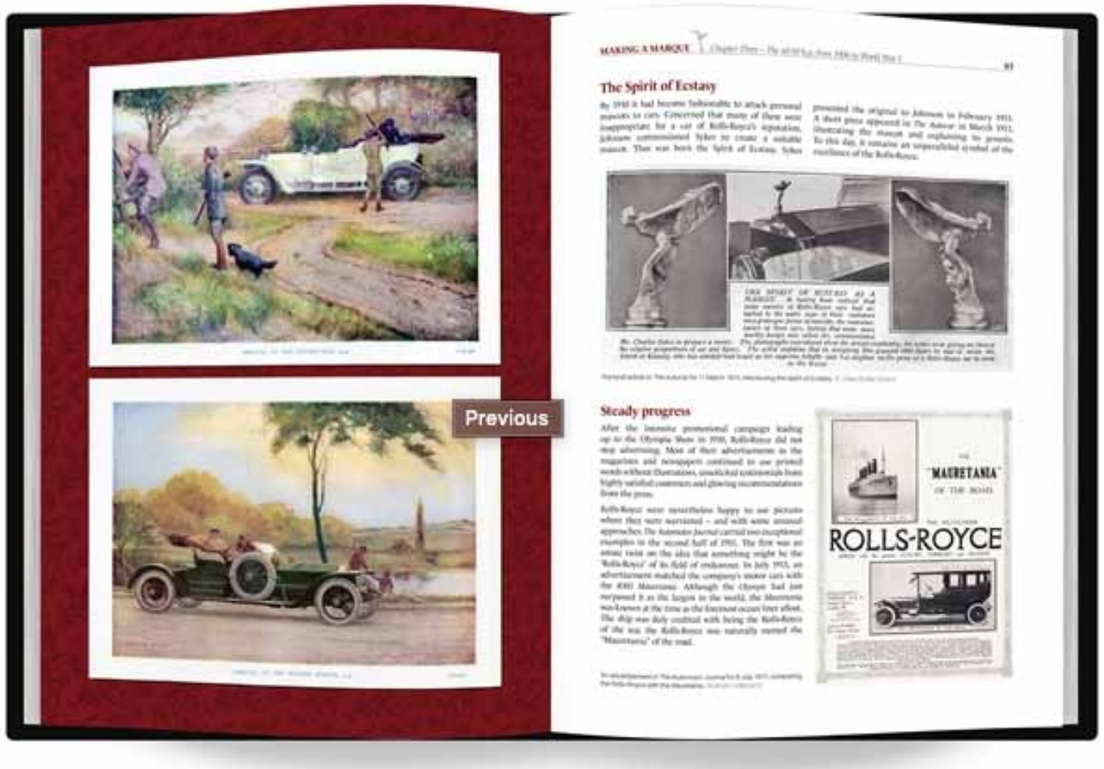
NY BOK OM REKLAM FÖR ROLLS-ROYCE

JanSegerfeldt



En ny bok som enbart handlar om ett företags reklam, vilken hade sin sista bäst-före-datum år 1940 - vem är intresserad av en sådan? Många, hoppas jag - tillräckligt många för att den här boken ska bli en framgång! Själv tycker jag att detta är en viktig och högst fascinerande bok, för den visar hur annonseringen för Rolls-Royce-bilarna såg ut från företagets begynnelse och framåt genom de 35 första åren i de mest inflytelserika medierna i England: Dagstidningar, societetsblad och motortidningar. Utöver detta har flera av de flotta försäljningskatalogerna kopierats. Hela 932 reklamannonser och bilder av världens bästa bil för perioden 1904-1940 visas upp på fint tryck över 464 sidor. Man kan gott säga att i likhet med Rolls-Royce-bilarna så höll reklamen för dem en extremt hög kvalitet. Som all reklam har gjort i alla tider, så lovade den kanske mer än vad företaget kunde hålla, men den utfördes på ett diskret elegant sätt som passar produkternas uttryck. Boken är indelad i olika kapitel för respektive bilmodell i RR-sortimentet, först de allra tidigaste (ca 30 sidor) innan Silver Ghost (ca 120 sidor) tog över helt, följt av Phantom I (ca 20 sidor), II (ca 60 sidor) och III (ca 30 sidor) och 20 HP (ca 20 sidor), 20/25 HP (ca 30 sidor), 25/30 HP och Wraith (ca 30 sidor). Ett särskilt kapitel avhandlar PR-satsningarna för USA-marknaden 1919-1934 (ca 60 sidor). Däremot finns ingenting med om Bentley-bilarna.

Man kan gärna se boken som en hyllning till bolagets VD Claude Johnsons och hans medarbetares PR-strategiska insatser i företaget. Johnson visste hur man bäst skulle nå ut till de personer som tillhörde de prioriterade kundkretsarna för exklusiva Rolls-Royce-bilar, alltså aristokratin och övriga som stod högt på den sociala skalan i det engelska samhället och hade smak för det bästa som kunde köpas för pengar, som man hade gott om. Med det fina folket som förebilder i produktvalet kunde man sedan imponera på



andra kundkategorier och därmed sälja fler bilar. Budskapet om dem måste föras ut effektivt och på rätt sätt. Utan Johnsons skickliga arbete med marknadsföring av de dyra Rolls-Royce-bilarna hade de nog inte överlevt så värst länge på en konkurrentutsatt marknad, oavsett hur hög klass produkterna än må ha haft.

Här i boken kan vi följa hur denna PR har utvecklats fram till andra världskriget. De tidiga annonserna saknade ibland illustrationer över huvud taget men blev senare mer och mer dekorativa. Märkligt att se att nästan alla annonser är utformade med överdrivet mönstrade ramar som överbalanserar budskapet, så de närmast påminner om dödsannonser, medan andra kan vara förnämligt konstnärliga och ibland snyggt färgglada, även om de svartvita bilderna dominerar. Återgivningen av sidor ur prestigebroschyrerna är skarp och fin och genomgående i färg. Ovanligt nog för så tidiga foton är flera Silver Ghost-bilder tryckta i färg i de påkostade försäljningskatalogerna. Boken använder bildtexter överallt för att ge kompletterande information. I ett kapitel får vi för ett av åren (1931) exakt veta i vilka tidningar man annonserade, hur ofta och till vilken kostnad för varje annons. Totalt uppgick företagets annonskonto det året till drygt £14.000, vilket motsvarar det sammanlagda försäljningspriset för 5-10 RR-chassin.

Boken Making a Marque - Rolls-Royce Motor Car Promotion 1904-1940 utgör en beundransvärd Rolls-Royce-historisk prestation, utförd av Peter Moss och Richard Roberts, båda ingenjörer till yrket men också aktiva och engagerade i The Society of Automotive Historians of Great Britain. Man måste säga att de har gått mycket noggrant till väga och grävt djupt i arkiven till glädje för alla oss vetgiriga läsare. Den gedigna boken ges ut på Dalton Watsons förlag och kostar $ 125 plus porto, ett överkomligt pris för ett så omfattande och spännande verk.

RREC 50 YEARS BADGE TILL HANS GEHLIN

Nu har det hänt, ännu en 50-års badge är utdelad. Badgen överräcktes högtidligen i Hans och Ulla Gehlins ståtliga, engelskinspirerade, bostad i Sala.
Hans har med den äran varit aktiv i RREC under många år. Allt började med att Hans i slutet av 60-talet lärde känna "ikonen" Nils-Erik Sundblad i Gysinge. Intresset för Rolls-Royce var därmed lagt. Hans stora bilintresse har han haft sedan barnsben. Redan som 18-åring inköptes bland annat en Austin-Healey och Ford Mustang GT. Hans kommer dessutom från en i generationer mycket bilintresserade familj. Far och farfar lade grunden, bland annat som racingförare.

1969 införskaffade Hans sin första Rolls-Royce, en Phantom II likbil, följt av bland annat Silver Shadow, 20/25 och Corniche. Den senare inköpt, mycket sliten, från Dallas och är sedan länge förvandlad till en riktig skönhet med ny lack, klädsel och motor.
Även en del sportbilar står numera i Hans och Ullas garage.

I klubben har Hans suttit med i styrelsen i 10 år från starten, bland annat som vice ordförande, kassör och har haft hand om klubbshopen. Han har dessutom anordnat 12 stycken uppskattade Silverrallyn i klubbens regi och vem vet, kanske det blir fler.

Vi önskar Hans Gehlin många fler aktiva år i klubben!
Vid pennan,
Per Östlund, ordförande

NYHETER OM BENTLEY

Ole Hviid-Nielsen

Denne artikel har vi tyv-stjålet fra vores klub-kammerater i den Sydøst Engelske Sektion:

Der har i de seneste måneder verseret vedholdende rygter om at VW-gruppen faktisk har afskaffet et eller flere af sine bilmærker. Producenten beroligede dog med at Bentley, Ducati og Lamborghini stadig vil være en del af Volks Wagen Gruppen.
De nævner ikke Bugatti's skæbne.
Bugatti er bundet sammen med et salg af firmaet Rimac, et bilfirma i Kroatien (https://www.rimac-automobili.com), der bygger elektriske super-biler med kulfiber karosserier. VW-gruppen kunne ved salget af Bugatti til Rimac opnå en øget andel af firmaet.
VW ejer allerede 15,5% af Rimac, hvilket gør VW til den næststørste aktionær efter virksomehedens grundlægger Mate Rimac.
Man har heller ikke nævnt skæbnen for det Italienske designfirma Ital-Design, som VW også ejer sammen med Ducati og Lamborghini.
VW-gruppen erklærer, at det Britiske mærke Bentley vil blive overtaget og ledet af Audi. I løbet af de kommende år vil Bentley blive fuldt integreret i Audi.
Det åbner jo så spørgsmålet om der stadig vil blive produceret biler i Crewe - eller om produktions-centret vil blive lukket, og omdannet til reservedelslager eller i værste fald blive solgt fra.

OLGA
BENTLEYS FÖRSTA CONTINENTAL

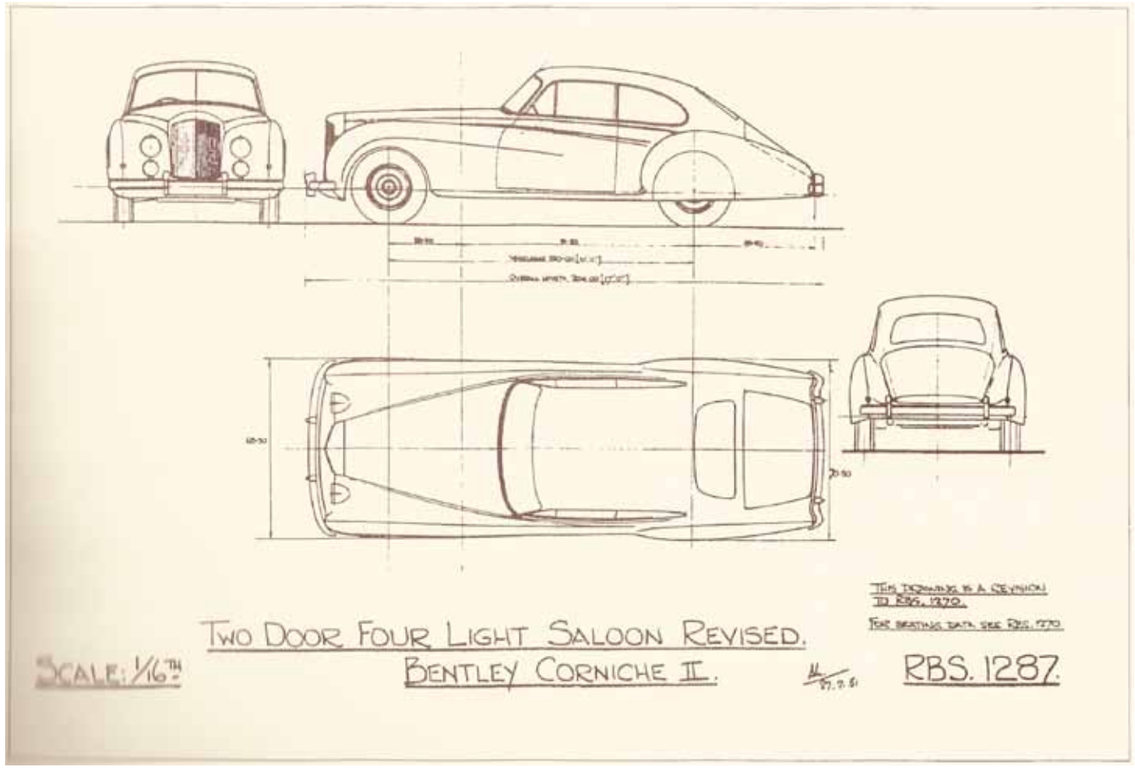
JanSegerfeldt

Britternas resvanor förändrades under 1930-talet. I stället för att sommartid sitta still i långa bilköer mot engelska sydkusten började många Londonbor m fl, som hade råd därtill, söka sig till Franska rivieran i stället. Det kunde innebära längre bilkörning på delvis snabba motorvägar genom Europa. Men trettiotalets engelska lyxbilar var inte byggda för långa resor i höga farter på breda autostrador. Därför blev det snart obligatoriskt för Rolls-Royce Ltd att alltid testa sina prototyper på de öppna landsvägarna i Frankrike innan de gick i produktion. En Bentley-modell som utprovades under kriget skulle komma att vara betydligt sportigare än något man hade utvecklat tidigare. Alltså kunde inget vara mer naturligt än att presentera den första produktionsmodellen av supersportbilen under namnet Bentley Continental.

Sedan 1931 har Rolls-Royce haft inte bara ett utan två starka bilmärken att förvalta; Rolls-Royce och Bentley. Redan 1929 hade Rolls-Royce prövat sig fram med en till Continental döpt modell som var avsedd för snabb fart på fina kontinentala vägar. De färdiga bilarna på Continental-chassit hade en kortare hjulbas och lägre vikt jämfört med de stora tunga Phantom II-limousiner som såldes samtidigt och representerade det gängse utbudet av suveräna lyxvagnar från Rolls-Royce. Basen för Derby-fabrikens nästa försök i samma riktning skulle dock utgöras av en något mindre modell baserat på ett Bentley 4 1/4 litre-chassi och denna färdiga bil skulle uppvisa betydligt mer sportiga egenskaper än Rolls-Royce egen tidigare Continental-modell. Resultatet den gången blev den fyradörrade strömlinjeformade Bentley Corniche - alltså inte namngiven som Continental men med ett namn som associerade till Medelhavets kust - med karossen ritad av Georges Paulin och byggd av Vanvooren i Paris. Men andra världskriget stoppade det fortsatta arbetet med den modellen. Dock hade idén bakom en kontinentalversion av Bentley inte på något sätt skrinlagts utan bara blivit något fördröjd av de rådande krigsförhållandena.

Efter andra världskrigets slut startade Rolls-Royce Ltd inom sitt så kallade Experimental Departement ett nytt projekt kallat Corniche II. Det skedde under kompetent ledning av den erfarne Ivan Evernden. Personalen på hans avdelning bestod bland annat av Cecily Jenner, Bill Allen och Milford Read. Det har uppstått en kontrovers i frågan om det var Evernden själv som designade bilen eller om det var någon annan i hans närmaste team eller om det rent av var den välmeriterade nykomlingen John Blatchley som snart skulle komma att bli chefsdesigner hos Rolls-Royce. När Evernden senare ville ge honom credit för hans insats så förnekade Blatchley att han hade haft något med formgivningen att göra. Kan det då möjligen ha varit Stanley Watts hos H J Mulliner & Co i London där karossen till prototypen byggdes som var bilens huvudansvarige designer? Sanningen är nog att alla parter medverkade mer eller mindre men att det var Everndens ”baby” från början och det var han som ledde utvecklingsarbetet.

Nu var det inte i Crewe, dit fabriken hade flyttat från Derby, som utvecklingsarbetet skulle bedrivas utan i en liten håla som hette



Belper, belägen strax norr om Derby. Här i en elegant byggnad där det tidigare hade bedrivits squash-spel, ritade man den nya modellens linjer som var tydligt inspirerade av Paulins föregående design för Corniche med sina mjukt böljande former och sluttande fastback-aktiga bakparti men ändå litet annorlunda och med bara två dörrar. Ivan Evernden var i princip klar med designen vid årsskiftet 1949/50. För att försöka minimera bilens luftmotstånd hade Milford read vägt in resultatet från aerodynamiska mätningar i Rolls-Royce Aero Divisions vindtunnel för flygplan, Hucknall Flight Establishment i Nottinghamshire, med en autentisk trämodell av den nya Corniche II i skala 1:4. I februari 1951 fick ritaren Bill Allen i uppdrag att hyfsa till designen innan Corniche II kunde anses ha blivit slutligt utformad. Så var det dags att överföra originalritningarna till verklighet i form av en fungerande prototyp av Corniche II i skala 1:1.

Med början 1947 hade Rolls-Royce tillverkat en mindre modell kallad Mark VI som först bara lanserades i Bentley-version. Från 1949 införde man en exportmodell av Mark VI men kallade den då för Rolls-Royce Silver Dawn, eftersom den i princip var samma bil som Bentleyn men försedd med Rolls-Royce-grill. Karosserimakaren H J Mulliner byggde skräddarsydda karosserier för Rolls-Royce och Bentley och hade utvecklat en ny form av konstruktion vars egenskaper i första hand innebar styrka och lätthet. Först byggde H J Mulliner ett skelett av små tunna aluminiumbleck som förbands med varandra, en metod kallad Reynolds Metal, och täckte sedan över allt med ett lågt och mjukt böljande aluminiumskal, alltså utan att på traditionellt vis använda trä i stommen, men trots det mycket starkare. Bentley ställde ett färdigt Bentley Mark VI-chassi till förfogande för H J Mulliner så att de på detta kunde uppföra sin första provkaross.

Chassit som användes för provkarossen avvek inte på något sätt från Mark VI:s standardchassi. Det var alltså inte alls framtaget från början med särskild avsikt att det skulle utgöra basen för en supersportbil eller ens för en specialbyggd kontinental resevagn. Någon som helst viktbesparing gick alltså inte att räkna in genom att använda det här stabila chassit. Det var bara karossutformningen som skulle indikera att detta var en sportig modell för kontinentala långresor genom att överbyggnaden var betydligt lägre, mjukt strömlinjeformad och huvudsakligen utförd i aluminium både för ytterpanelerna och för stommen som bar upp det lätta och eleganta synliga skiktet. Tekniskt sett var chassit alltså identiskt med det som användes för alla Mark VI:or med standard steel saloon-karosseri från Pressed Steel och alla övriga karossmakarbyggda specialare också för den delen. Man räknade med att den aerodynamiska

Ivan Evernden

formen och viktbesparingen i specialkarossen på drygt 100 kg samt några övriga detaljmodifieringar skulle räcka för att uppnå den avsedda förbättringen av Corniche II-bilens prestanda. Utöver dessa åtgärder skulle man också ha kunnat slätat till framskärmarna och grillen så att fronten hade genererat ett ännu lägre luftmotstånd - men det ansågs inte nödvändigt för bara med att luta grillen bakåt och göra den knappt fyra cm lägre, så uppnådde man ändå önskad effekt och eliminerade samtidigt risken att vän av ordning skulle störas av att Bentley-identiteten kanske skulle gått förlorad.

Ett ej förhandlingsbart krav som företaget hade ställt upp inför projektets start var att sportmodellen måste uppnå 20 procent högre toppfart än Mark VI standard saloon. Därför bestämde man att högsta viktgränsen för Corniche II skulle vara 34 cwt. Man arbetade konsekvent utifrån idén att vikt måste undvikas till varje pris. Inget onödigt bjäfs tilläts och om något kunde göras i lättare material så skulle det ske oavsett hur litet det gällde och avsett vilka extra kostnader som kunde uppkomma. Så till exempel valdes stötfångare i aluminium i stället för stål och framsätena gjordes tunna och skålade på en tunn ram av aluminium. Nu ansågs inte dessa åtgärder tillräckligt långtgående ändå, så man bestämde sig för att använda en starkare version av Mark VI:ans motor, uppförstorad från 4 1/4 litre till 4 1/2 litre (kallad ”big bore”) och med högre kompression och annan bakaxelutväxling. Till det använde man ett effektivare avgassystem som bara det beräknades ge 25 hästar extra. På den ritning som godkändes den 27 februari 1951 bar prototypen fortfarande namnet Corniche II two door four light saloon. Den ritningen fick nu ligga till grund för den första prototypen som hade börjat byggas.

Liksom alla prototyper inom företaget alltid åsattes tillfälliga interna beteckningar, så identifierades den här prototypen som 9-B-V1 (först i efterhand, när den såldes på våren 1952, fick den ett officiellt chassinummer BC26A). Den var klar i augusti 1951 och fick registreringsnumret OLG490. Med den nummerskylten skulle den ofrånkomligen komma att bli känd som Olga, ett smeknamn som den lär få behålla i all framtid. Namnet Olga överskuggar lätt frågan om den här prototypen egentligen fortfarande bör kallas Corniche II som färdig bil som på ritningen eller om den möjligen har döpts om till Continental under testperiodens gång. Den frågan är inte så enkel att reda ut för oss nu i efterhand, när bilen har blivit Olga för oss alla.

Däremot vet vi att den färdiga prototypen 9-B-V1 omedelbart skickades till Frankrike för omfattande testkörningar. Det största problemet under utprovningen visade sig vara att däcken, standardvalet Dunlop MDT (medium distance track), inte klarade av belastningen från den här stora bilen vid högre fart än 114 mph. Det påstods att en omgång standarddäck inte klarade mer än tre mil under körning i bilens toppfart. Därför var det oerhört väsentligt att bilen inte överskred sin bestämda viktgräns. Efter byte av däck till India Shallow Tread nådde man 115.5 mph. I god medvind och lätt nerförsbacke kunde man åstadkomma en toppfart på 118.75 mph på en avlyst bana med Dunlop-däcken stenhårt uppumpade till 50 psi, för att på så sätt förhoppningsvis åtminstone marginellt minska friktionen av däckens kontakt mot vägbanan.

Efter de lyckade provförsöken bestämde man att den här prototypen skulle läggas till grund för en kommande produktionsmodell. Hos H J Mulliner framställde man en ny uppdaterad ritning för den löpande tillverkningen. På ritningen hade man nu noterat bilmodellen som Bentley Continental sports saloon och åsatt den designnummer 7277. Detta hindrade förstås inte att prototypen Olga fick behålla sitt populära och redan väl inarbetade smeknamn.

Motortidningen The Autocar lyckades lägga beslag på Olga för sina tester som publicerades den 12 september 1952. Åtminstone vid denna tidpunkt är det helt klarlagt att Olga inte längre var en Corniche II, för den var nu även högst officiellt en Continental sports saloon. Inledningsvis kunde biltestarna hos The Autocar konstatera två viktiga saker. För det första att Bentley Continental nu hade blivit världens snabbaste personbil för fyra/fem åkande. För det andra att bilen med ett grundpris på £4.890 var världens dyraste produktionsbil. Vid testerna uppmättes toppfarten 115 mph och vid ett tillfälle hela 120 mph. Enligt The Autocar vägde testbilen 33 1/2 cwt, alltså en bit under den stipulerade maxvikten, men som den var lastad under själva testet inklusive testpersonerna och mätutrustningen vägde den över gränsen, 36.8 cwt. Testlaget var tydligt imponerade av bilens bekvämlighet och köregenskaper men fann trots det att den inte passade så bra för långa resor till kontinenten på grund av att bagageutrymmet bedömdes vara alltför begränsat för att ett par typiska Continental-ägande personer skulle kunna ta med sig det de normalt behövde för en kontinental Grand Tour. (Smarta Bentley-ägare skickar bagaget och tjänstefolket i förväg i Rolls-Roycen! Red anm.)

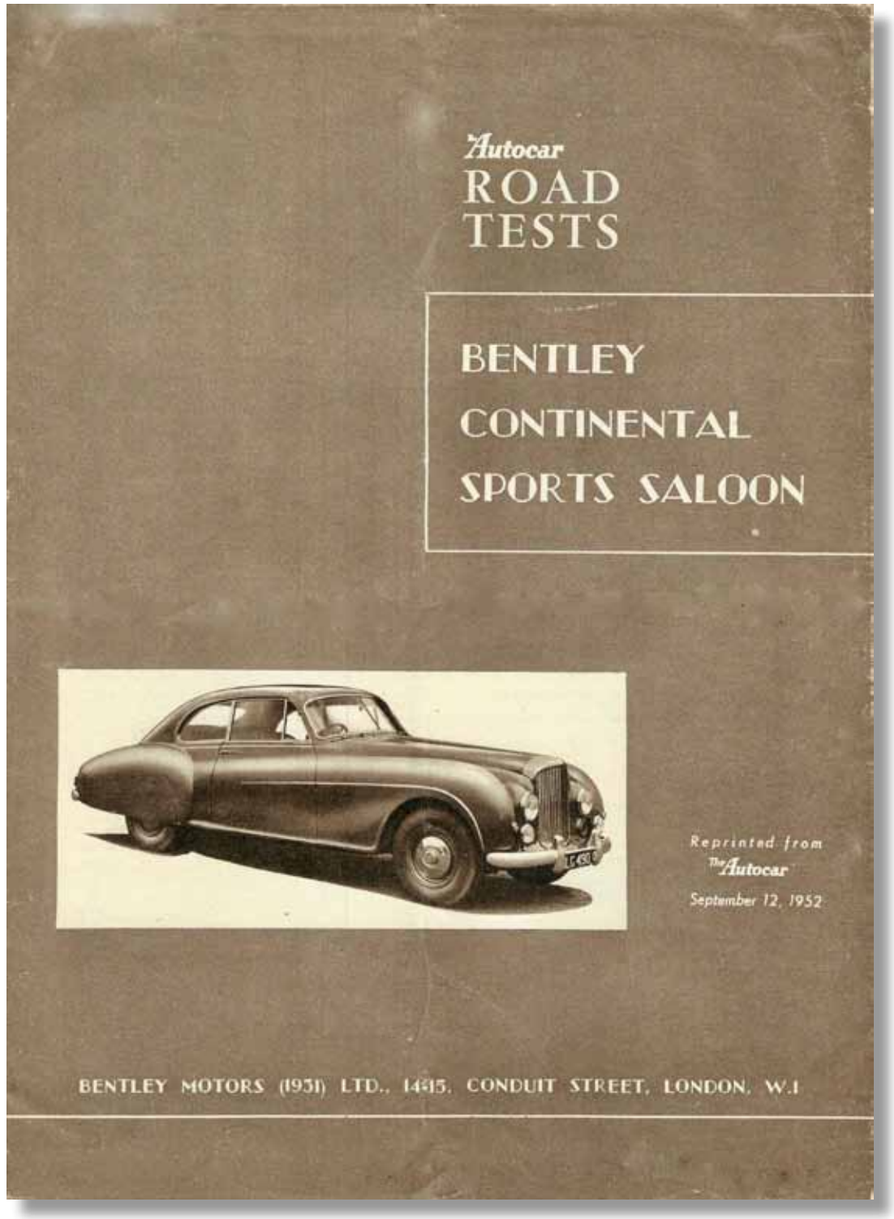
Testerna, som The Autocar delvis utförde på kontinentala vägar, visade att accelerationen från 0 till 100 km/t klarades av på 13.5 sekunder och från 0 till 160 km/t gick på 36 sekunder. Det var en snabbhet som man knappt hade hört talas om på den tiden när många engelska bilar inte ens gjorde 100 km/t. Samtidigt uppmättes Bentleyns genomsnittliga bränsleförbrukning under testperioden till snåla 1.46 liter per mil - klart imponerade siffror för sin tid. Det fanns knappast någon annan bil på marknaden 1952 som kunde åstadkomma något liknande - även om det nog mest ingick landsvägskörning på kontinenten men ytterst litet London-stadstrafik i de avlagda 438 engelska testmilen.

Sammanfattningsvis bedömde The Autocars testare den här Bentleyn som en magisk matta som klarar långa färder och levererar de åkande lika fräscha vid ankomsten som vid avresan. Det är en bil som England kan känna sig stolta över och den kommer helt klart att förläna ytterligare glans till Bentley-namnet.

När Olga ett drygt halvår senare hade körts totalt 11.000 miles var prototypen färdigprovad. Testarnas uppdrag ansågs slutfört och bilen kunde överlämnas till försäljningsavdelningen för att förses med ett chassinummer i serie A för Bentley Continental. Den fick då retroaktivt det allra sista numret i den första serien, BC26A. A-seriens 25 första produktionsbilar skulle alltså ha byggts före Olga, om man ska döma av chassinumret - men det ska man alltså inte. Olgas första privata ägare skulle enligt Rolls-Royce- och Bentley-experten Ian Rimmer ha blivit The Honorable M F Pitt Lubbock. Det ska man inte heller tro på - för det verkar som den avsedda försäljningen 1952 aldrig ägde rum. I stället behöll Bentley Motors bilen ända till slutet av 1960 eller början av 1961. Genom åren hade den använts internt inom företaget till litet av varje och fått utstå både det ena och det andra, så nu behövde den genomgå en grundlig renovering, innan den skulle kunna bli föremål för försäljning till någon utomstående. I motsvarande läge brukade fabriken annars oftast skrota sina prototyper. I det här fallet lyckades tydligen dåvarande ordföranden för Bentley Drivers Club, Stanley Sedgwick, som sannolikt hade bättre kontaktvägar till viktiga personer i ledningen hos Rolls-Royce och Bentley än de flesta andra Bentley-kunder, övertala dem att sälja den före detta prototypen till honom. Vad han fick betala för bilen är en väl förborgad hemlighet, som bara han och företagets representanter kände till. Innan överlåtelsen genomgick bilen en (säkert dyr) totalrenovering internt hos Park Ward i Willesden i London. Sedgwick kom sedan att behålla Olga i 25 år innan han 1985 sålde den vidare till entreprenören Victor Gauntlett, bland annat känd som VD för Aston Martin på 1980-talet, som i sin tur behöll den till 1998. Olga har totalrenoverats ytterligare en gång efter hans tid och nu gick man mycket noggrant till väga, som alltid hos P & A Wood. Då hade bilen hunnit avverka 400.000 miles! Den köptes 1998 av Bob Lee. Som det anstår en äkta ikon inom bilvärlden som denna, världens första Bentley Continental, så är den fortfarande bevarad i ett utomordentligt fint skick.

Experimentbilen med chassinummer 9-B-V var alltså från början en Bentley Corniche II men i vart fall sedan den åsattes sitt nya löpande chassinummer BC26A är den att betrakta som en Bentley Continental, nummer ett i en serie av ytterligare 207 stycken som byggdes som produktionsbilar och varav 192 försågs med identiska karosser från H J Mulliner. Även om varje produktionsbil avviker från sina syskon i diverse utrustningsdetaljer så är i stort sett de enda avgörande skillnaderna mellan dem och prototypen/Olga/BC26A att takhöjden på produktionsbilarna är en tum lägre och att framrutan är gjord i ett stycke i stället för delad vid mittstolpen.

Olga byggdes 1951, alltså under samma tid som produktionen av Bentley Mark VI pågick. Rätteligen bör därför bilen med chassinummer BC26A vara en Bentley Mark VI Corniche II, som har blivit en Bentley Mark VI Continental. Några av produktionsbilarna (A-serien) som började tillverkas i juni 1952 har också Mark VI-chassin. Trots det så brukar vi numera anse att modellen som sådan och därmed alla de 208 bilarna är Bentley R-type Continental. R-typechassit infördes ungefär samtidigt med introduktionen av Bentley Continental men de karossbyggda bilarna hade en något tidigare starttid på grund av sin längre produktionstid, så några av dem baserades på nya ”gamla” chassin. Nu är det nog inte så viktigt med benämningen Mark VI eller R-type, för skillnaden på chassina är inte jättestor, egentligen bara att R-typens har förlängts något och att bakfjädringen är modifierad, medan den starkare motorn redan ingick i Continental-paketet. Dessutom tillämpade Rolls-Royce och Bentley sedan länge principen att modifieringar och förbättringar infördes fortlöpande under bilarnas hela produktionstid, om och när det ansågs lämpligt och inte nödvändigtvis i samband med modellbytena.
Bentley Continental sports saloon (prototypen oräknad) tillverkades mellan februari 1952 och april 1955 i 207 exemplar. Förutom de



192 snarlika exemplaren från H J Mulliner så gjorde Park Ward sex, Franay fem, Graber tre och Farina ett exemplar. Drygt hälften av de 207 bilarna såldes på den engelska marknaden. Med en prislapp på £7.608 inklusive skatter var Bentley Continental en av de dyraste bilarna. Som jämförelse kan nämnas att en Bentley Mark VI standard steel saloon 1951 bara kostade £4.474. Det är intressant att konstatera att en begagnad Bentley Continental H J Mulliner sports saloon idag är minst 20-30 gånger dyrare att köpa än en Bentley standard steel saloon!

Viktbesparingarna för Continental-versionen förutsatte att man var oerhört strikt med att begränsa tillköpen av extrautrustning. Många ägare till nya Bentley Continental hade gott om pengar och ville gärna ha alla de senaste moderna extra bekvämligheterna som erbjöds, vilket straffade sig för vikten. Med kraven på tjockare säten, mer krom och automatlåda försvann en del av den grundläggande tanken med en Continental. Det hindrade inte att den skulle bli en trogen modellvariant i Bentley-sortimentet i många, många år. Filosofin bakom den här bilen lever kvar än i dag i Bentley Continental GT men det är en helt annan bil i en helt annan tid och med helt andra krav på vad en supersportlyxbil ska kunna prestera. Men 1952 var Bentley Continental den absolut snabbaste, mest bekvämma och dessutom tjusigaste sportbil en engelsk gentleman kunde skaffa sig!

BENTLEY

New Flying Spur V8.

This is modern alchemy.

Start your extraordinary journey at BentleyMotors.com/NewFlyingSpur
Bentley Stockholm, Grev Turegatan 5, Stockholm. Evylina Bjuhr, Brand Manager +46 703 59 43 02

The name 'Bentley' and the 'B' in wings device are registered trademarks. © 2021 Bentley Motors Limited. Model shown: New Flying Spur V8.

BENTLEY STOCKHOLM

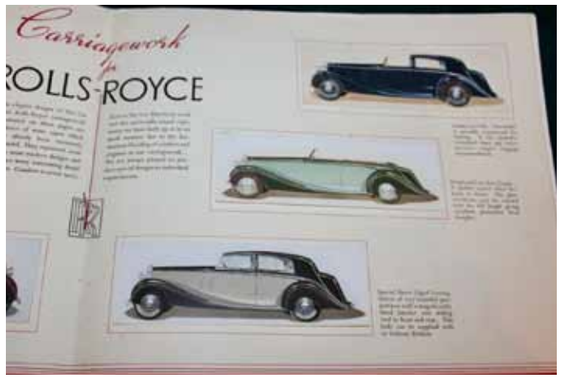
The new Flying Spur V8 WLTP drive cycle: fuel consumption, l/100km – Combined 12.7; Combined CO2 – 288 g/km.

Wraith by Mulliner

JanSegerfeldt

Man skulle kunna tro att alla Rolls-Royce-bilar som tillverkades före andra världskriget såldes som chassi enbart och sedan fick köparen själv se till att hitta en lämplig karossbyggare som kunde göra karossen i en stil som passade honom och matchade den klassiska grillen. Verkligheten är som alltid något mer komplex, för det fanns faktiskt möjlighet redan på 1930-talet, för den som ville köpa en ny Rolls-Royce, att gå in i en bilaffär och erbjudas en bil som var helt färdigbyggd och kunna köpa den på stående fot och ta med den hem samma dag. Ett lysande exempel är Peter Fischers Rolls-Royce 25/30 HP Wraith från 1939.

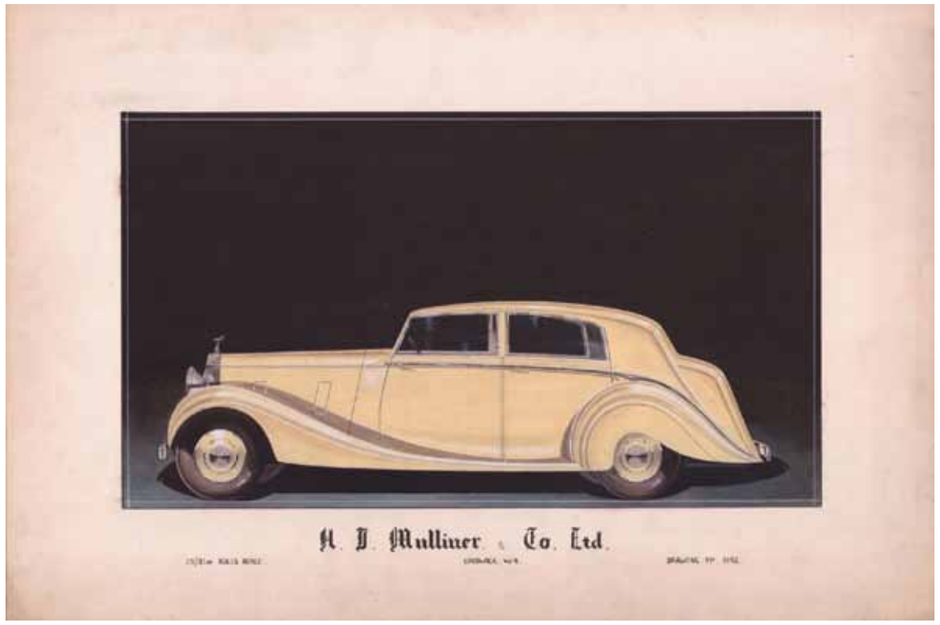
Rolls-Royce Wraith tillverkades 1938 och 1939 som ett mindre och mindre dyrt alternativ till Phantom III, men efterfrå-gan avtog allt eftersom tiden gick för båda modellerna tills de nästan slutade att säljas alls, främst förorsakat av oron inför ett eventuellt förestående världskrig. Under den korta tiden hann bara 491 Wraith-chassin göras i Rolls-Royce-fabriken i Derby. Sedan var det karossbyggare som Park Ward och Hooper och några till som fick uppföra karosserier på chassina. På tredje plats i konkurrensen efter de två nämnda, kom H J Mulliner & Co Ltd, vars anläggning låg i hörnet av Bath Road och Flanders Road i området Bedford Park i stadsdelen Chiswick i London W4. H J Mulliner gjorde sammanlagt 62 karosserier på Wraith. Merparten av dessa gjordes som saloon eller limousine men några enstaka också som sedanca de ville, coupe eller cabriolet. Karossmakarna gjorde stor succé med en design som hade kantiga former och stora nästan släta ytor, kallat razor edge, ett mode som var särskilt gångbart under åren före kriget. H J Mulliners razor edge-design fick internt nummer 6192. Eftersom den modellen efterfrågades av flera kun-der, så utvecklades ett slags standardutförande som sedan varierades något men mest bara i detaljer, vilket var det närmaste serieproduktion en karossbyggare kunde komma på den tiden. För även om kunderna ville få goda design-förslag från byggaren så ville de ändå kunna sätta sin personliga prägel på sitt exemplar.



Peter Fischer är välkänd för våra klubbmedlemmar från vinprovningarna på Bjertorps slott, där han i sin egenskap av professor i arkeologi har fascinerat åhörarna med sina föredrag om utgrävningsarbeten på Cypern. Peter är ägare till en Rolls-Royce Wraith 1939 chassinummer WLB33 med touring limousine-kaross body no 4663 från H J Mulliner. Det anmärkningsvärda med denna bil är att den inte byggdes för någon enskild person utan för att fylla på

lagret hos en ansedd återförsäljare i London, The Car Mart Limited, som hade en stor flott försäljningslokal på 146/150 Park Lane i London W1. De stora försäljningsfirmorna gjorde ofta så att de beställde bilar för att ha något att visa upp för besö-kande kunder i sina showrooms. Fördelen härmed var att en sådan bil kunde erbjudas kunden omgående. Nackdelen var förstås att kunden inte kunde få sin bil precis som han själv ville ha den, eftersom den redan var helt färdig innan köpet. Vissa begränsade modifieringar som kunden begärde brukade karossmakarfirman ändå kunna genomföra i efterhand. Tanken var att beställaren skulle bli mer benägen att slå till direkt och köpa det kompletta exemplaret som stod i bilhallen hellre än att vänta i flera månader bara för att få exakt den bil som han kunde sätta kryss i alla rutorna för på en individuell specifikationslista.

Återförsäljaren tog en risk att han skulle komma att stå där med en färdig bil som ingen ville köpa. Den risken var nog i och för sig inte så hög i det här fallet för H J Mulliners design var eftersökt av flera



köpare. För att ändå vara flexibel när man hade beställt bilar, brukade man vänta in i det längsta med att bestämma bilens färg och därmed slippa lacka om den ifall köparen inte gillade färgen. Svart var förstås alltid ett gott förstaval, om man ändå måste chansa.

De stora återförsäljarna i London kunde erbjuda kunderna ett rikt och varierat utbud av märken och modeller och hade en konkurrensfördel framför de små firmorna som sålde Rolls-Royce på den tiden. Eftersom de handlade direkt från fabriken i Derby och dessutom gjorde återkommande beställningar kunde de erhålla bättre rabatter och därmed få en bättre marginal på sin försäljning. De hade förmodligen också välutbildade och duktiga försäljare i sin kader. Car Mart ägdes av Major Bradstock och leddes av herrarna Pass och Joyce, som senare skulle starta eget. I Car Marts exklu-siva försäljningslokal i det fashionabla Mayfair mitt i hjärtat av London arbetade Mr E H Jackman som försäljningsan-svarig tillsammans med försäljaren Mr M Wells.

Således beställde Car Mart ett Rolls-Royce Wraith-chassi (eller möjligen några få chassin på en gång i en batch) hos Rolls-Royce i Derby den 16 januari 1939 för planerad leverans i slutet februari. Priset för chassit var £1.100 men stora firmor som Car Mart kunde alltid räkna med viss rabatt, i det här fallet 20 procent. Den knäböjande Spirit of Ecstasy på kylaren kostade £3 extra, så totalsumman blev £882. Karosseriet hos H J Mulliner med nr 4663 skulle kosta £740 inklusive alla extra tillbehör och även här med tillämpning av en rabatt på 20 procent. Utförandet enligt beställningen skulle vara som en razor edge saloon med baklucka i samma design som body nummer 4611. Det innebar att den skulle ha fyra sidorutor som på en saloon men utrustad som en limousine med mellanruta. Dock skulle inga extrasäten få plats så beteckningen touring limousine användes. Omfattande detaljbeskrivningar upprättades över all utrustning som skulle ingå och innebar att bilen kunde uppfylla H J Mulliners högsta kravspecifikation. Ändå markera-des nästan allt i utrustningslistan som ”standard”. Här ingick sådan lyx som eleganta träarbeten i valnöt på instru-mentbräda och dörrar, manuellt reglerad mellanruta, barskåp med klocka, picknick-bord och individuella fotstöd för baksätespassagerarna. Bilen skulle lackeras i den vanligaste färgen, alltså helt svart. Det enda man fick betala extra för var montering och lackering av fem hjultallrikar plus två dimljus, summa ca £5. Bilens totalpris för Car Mart bör ha stannat på £1.479. Normalpriset för kunden låg nog på ca £1.800. Vid något senare tillfälle ändrade man sig och bestämde att bilen skulle lackeras i enfärgat maroon i stället för svart. Vid den här tidpunkten hade Car Mart ännu inte hittat någon köpare till bilen, även om man teoretiskt hade kunnat sälja den redan från beställningstidpunkten i januari med en ungefärligen beräknad leveranstid. Skälet till det ändrade färgvalet framgår inte.

Den 25 februari 1939 blev chassit färdigt i Derby, så den 14 mars skickades det (förmodligen per järnväg) till Lillie Hall, som var Rolls-Royce depå i London, där man förberedde chassin för leverans till karossfirmorna och utlämnade färdiga bilar till inhemska kunder eller skickade dem på export till andra länder. Den 22 mars kördes chassit den korta sträckan därifrån till H J Mulliners verkstad för att karossen skulle kunna uppföras på det.
H J Mulliner tog nästan tre månader på sig för det omfattande och omsorgsfulla arbetet att bygga karossen och i mit-ten av maj var bilen så äntligen komplett och klar. Den 24 maj levererades den till Car Mart. Garantin utfärdades den 2 juni. Det är tveksamt om de fick sålt bilen inom rimlig tid, för en privat ägare till bilen registrerades först en bit in på 1940. Det finns alltså skäl att tro att den fina bilen fick stå osåld i försäljningslokalen på Park Lane i nästan ett år. Det var förstås oroliga tider med ett annalkande världskrig som skulle komma att fortgå under lång tid, så det var inga bra förutsättningar för försäljning av dyra lyxbilar. Men ett världskrig var en omständighet som man på Car Mart knappast hade kunnat förutse när beställningen gjordes i januari 1939. Car Mart var säkert lättade när de äntligen lyckades sälja bilen. Det avtalade priset köparen fick betala är inte känt men vinstmarginalen kanske inte blev riktigt så gynn-sam som man hade hoppats när beställningen gjordes ett drygt år tidigare.

Mr J Metcalfe som var bosatt på Widmore Road i Bromley i Londons södra utkanter förvärvade bilen den 16 mars 1940 och kom därmed att bli bilens förste ägare. Han behöll den till den 18 november 1944 när den övertogs av Mr A Freedman på 14 Oman Avenue i London NW2, som verkar ha behållit bilen i tio år, för nästa nya ägare som är note-rad på chassikortet är Dr H L Thornton på 20 Southwick Street i Hyde Park i centrala London och det var först i maj 1954. Några ytterligare noteringar om ägarbyten finns inte på chassikortet, så här finns utrymme för fortsatta efter-forskningar i ägarkedjan. Vi vet bara att bilen emigrerade till USA och under 1980-talet befann den sig hos en Mr Sessel. Många år senare kom bilen upp till försäljning hos The Real Car i Bethesda i Wales och hamnade hos Peter Fischer som importerade bilen till Sverige i november 1997. Han har rått om den sedan dess.

Bilen är i ett fantastiskt fint skick. Det är svårt att se att bilen skulle ha genomgått någon helrenovering för den verkar helt korrekt och har skötts om och skyddats väl under hela sitt tidigare liv. Den perfekta inredningen verkar vara i originalutförande. Det enda som är utrett är att bilen har lackerats om någon gång under åren. Den från början helt mörkröda bilen är numera tvåfärgat svart och maroon, en färgkombination som gör att den ser mycket sober ut och färgsättningen förstärker den välproportionerade designen.

Det är oerhört elegant bil med den klassiska karossen som H J Mulliner har gjort. Bilen ser nätt ut och är inte så där stor och klumpig och för mycket överbyggd och för tung för sitt chassi, som en del andra limousiner kan vara. Även om karosstypen betecknats som en touring limousine så är den inte typisk utan borde nog rätteligen

JanSegerfeldt

kallats saloon with division (men karossbeteckningar följer inte några exakta lagar). Det har sagts att karossfirman gjorde väldigt gedigna karosskonstruktioner enligt traditionellt mönster med trästomme och ytterplåtar i aluminium och hade svårt att undvika att H J Mulliners karosser brukade bli oacceptabelt tunga jämfört med en del andra karossfirmors. Det var ett utbrett problem på 1930-talet att karossfirmornas något ålderdomliga konstruktioner blev allt tyngre och detta skapade problem när köparna förväntade sig att bilens prestanda skulle vara mer konkurrenskraftiga. Wraith hade visserligen fått en något starkare motor än föregångaren men det kunde inte kompensera för den ökade tyngden, som delvis var en effekt av att chassit var 10 cm längre än på föregående modell. Man kan inte direkt säga att Wraith var en snabb bil med 1939 års mått mätt. En kaross med alla moderna bekvämligheter och litet lyx därtill kunde lätt bli litet väl tung. Enligt beställningen skulle denna touring limousine-kaross addera 13,5 cwt (762 kg) till chassits vikt. Detta var nog en förhoppning snarare än ett löfte. Chassit vägde ca 27 cwt (1.372 kg). Rolls-Royce-ledningen var mycket kritiska till att bilarna drabbades av övervikt och skyllde gärna ifrån sig på karossmakarna och ställde kanske orimliga krav på dem vad gällde vikten. Man hänvisade till att karossmakaren Park Ward kunde bygga en touring limousine som vägde så litet som 41 cwt (2.083 kg) medan H J Mulliners motsvarighet ofta vägde upp till 45 cwt (2.286 kg).

Enligt den officiella vägningen i Sverige har denna Wraith en faktisk sammanlagd vikt på 2.180 kilo (vilket motsvarar 42.9 cwt). Därmed får den anses klara viktproblemen med glans trots den fullständiga utrustningsnivån. Den kanske inte blir först vid ljussignalerna men förmår ändå hålla jämna steg med övriga trafikanter i dagens trafikmiljö. Med sitt fördelaktiga utseende ligger den hästlängder före de flesta moderna fordon i skönhet. Skönhet bör alltid gå före funktion!

Denna Rolls-Royce Wraith är till salu.
Intresserade kan kontakta: Peter M Fischer 0707 534317
peter@fischerarcheology.se
prisidé 650.000:-

UNIK R-R BAR

Lasse Amarald

Idén startade med att jag köpte en Rolls-Royce Phantom II-grill på annons. Vid hemkomsten skulle jag hänga upp grillen på väggen i garaget men den såg inte så rolig ut med tanke på skadorna, så jag renoverade den till fint skick. Då föddes tanken på att göra en whisky- eller gin-bar med tappkran av den. Efter några veckors arbete var baren klar med LED-belysning samt en hylla för glasen.

Jag besöker England varje år och åker runt på olika arrangemang samt besöker företag och bilskrotar som jobbar med Rolls-Royce- och Bentley-bilar. Jag köpte en Silver Shadow-grill och detta blev starten för att bygga dessa whisky-barer. Tanken är att renovera grillen till fint skick med musikanläggning samt belysning. Dryckesbehållaren rymmer 2 liter och det är 6 glas som lyser upp grillen underifrån i olika ljussken. När man nickar Ladyn så spelas 6 olika nationalsånger efter eget val. Jag kommer att bygga en liten numrerad serie av dessa Silver Shadow-grillar samt kommer eventuellt att bygga några av tidigare årsmodeller.

Intresserade är välkomna att höra av sig till:
Lasse Amarald 0707 774035
Mail: lasse@brollopsbilar.se
Hemsida: classicrolls.se

SANNINGEN OM THE BLUE TRAIN BENTLEY

JanSegerfeldt

På begäran av Jan Möller återknyter vi här till hans artikel om Bentley Azur i förra Bulletinen där han nämnde det berömda tåget Le Train Blue. Det finns några intrikata detaljer att avslöja vad gäller den ofta berättade anekdoten om Woolf Barnatos tävlan med tåget i mars 1930.

1800-talet var framför allt tågens tid som transportmedel över längre sträckor. Välbeställda engelsmän flydde gärna de kalla vintrarna i hemlandet för att söka sig till de betydligt mer behagliga länderna runt Medelhavet. Redan 1886 började en tåglinje kallad Calais-Mediterranée Express trafikera sträckan mellan Calais i Frankrike och Franska rivieran och fick inofficiellt titeln Le Train Bleu, vilket torde bero på att sovvagnarna var lackerade i elegant mörkblått. Resorna med lyxtågen var bekväma och snabba och lockade många rika britter. Man tog 11-tåget vid Victoria station i London till Dover och vidare med färja över Engelska kanalen för att på Gare Maritime ansluta till Calais-Cannes-tåget kl 02.30. Kungligheter som The Prince of Wales (sedermera kung Edward VIII) och den tidens stora celebriteter som Charlie Chaplin, Winston Churchill och F Scott Fitzgerald valde med fördel att färdas till Rivieran med Le Train Bleu.

I och med att resandet med Le Train Bleu (The Blue Train/Blå Tåget) under 1920- och 1930-talen utvecklades till ett rikemansnöje, så blev det också föremål för allmän uppmärksamhet genom att man började förlägga who-done-it-gåtorna i kriminalromaner av succéförfattare som Agatha Christie och Georges Simenon till tågmiljön. Snart förstod man att utnyttja statusvärdet i namnet Le Train Bleu även i reklamsammanhang. Där gavs förstås en romantiserad bild av tåget och dess gäster och snart också dess utmanare. För vad vore mer ärofyllt och hjältemodigt än att på egen hand kunna klå det prestigefyllda snabbtåget?

Det låg helt rätt i tiden att genom mer eller mindre våghalsiga jippon visa att man tordes utmana The Blue Train på sträckan Calais-Cannes genom att köra bil hela vägen och bli snabbare än tåget. Sådana race visade sig också fullt realistiska och praktiskt genomförbara, eftersom bilarna hade börjat få starkare motorer som klarade höga genomsnittsfarter vid kontinentala långresor, vilket krävdes för att man skulle lyckas med prestationen. Det låg utan tvekan ett stort reklamvärde i att kunna visa att en bilmodell var så snabb och tillförlitlig att man kunde köra fortare än det berömda lyxtåget.

Enligt vintertidtabellen avgick det från Calais kl 13.00 och nådde Marseille tidigt nästa morgon för att gå vidare till slutstationen Menton i Frankrike. Då hade det hunnit stanna vid mer än tio orter på vägen och vissa stopp var ganska långvariga, vilket bidrog till att utmaningen faktiskt blev mindre äventyrlig än den kunde verka.

Det var flera som började inse att man kunde få stor uppmärksamhet om man körde på kapp med tåget och lyckades vara snabbare. Ändå var det inte alla de som försökte som också lyckades - men dem hör vi sällan talas om. Hela sträckan Calais - Cannes var 1.210 km. Den körvana och självsäkre Dudley Noble, PR-man hos Rover, var en av de som ville ställa upp. Som passagerare skulle medfölja en journalist från Daily Express och en ingenjör från Rover. Noble hade noga kollat upp att tågets genomsnittsfart, under de 20 timmar som tåget färdades på sträckan, bara var ca 60 km/t, på grund av alla stoppen på vägen (eller egentligen 40 km/t om man också räknar in hela tiden tåget stod stilla på resan). För att han per bil skulle vara snabbare än tåget behövde han köra hela sträckan kontinuerligt non-stop i ca 60 km/t i snitt, en hastighet han bedömde kunna ha inom räckhåll utan större ansträngning eller risktagande. Han bedömde att en Rover Light Six skulle vara särskilt lämplig för ändamålet (kanske påverkades hans val av bil av att företaget utlovade en extra bonus om han skulle lyckas?). I januari 1930 besegrade han som första man i den här sortens utmaningar tåget med 20 minuter till godo. Efteråt räknade han ut att hans snittfart varit 61 km/t. Detta magnifika hjältedåd blev vida uppmärksammat i de största engelska dagstidningarna vid tiden. Rover tackade för denna gratispublicitet men passade också på att i stort uppslagna annonser i motortidningarna göra stor sak av Nobles imponerande prestation. På så sätt framhävdes även Roverbilens extrema duglighet. Alltid kunde man sälja något fler Roverbilar genom det.

Det skulle bara dröja två månader till i början av mars för att han skulle få en allvarlig utmanare, E J P Eugster, som körde samma sträcka med en Alvis Silver Eagle och vann över tåget med hela tre timmars tidsmarginal.

Ungefär samtidigt som Eugster körde sitt race, satt den kände miljardären kapten Woolf "Babe" Barnato, vars far hade blivit stormrik på grund av brytning av diamanter i egna gruvor i Afrika, på Carlton Hotel i Cannes och konverserade ett antal gäster vid middagsbordet. Det är knappast förvånande att match-racing-tävlingarna mot The Blue Train kom på tal och kanske diskuterade man Nobles och Eugsters prestationer. Barnato kunde inte motstå utmaningen att själv ställa upp i en sådan ädel tävlan och givetvis med en Bentley, som var det perfekta valet för långfärden. Barnato hade just tagit över ansvaret för Bentley Motors överlevnad genom att bli dess styrelseordförande. Dessutom hade han satsat stora delar av sin enorma förmögenhet i företaget. Nu skulle han minsann visa att han var betydligt tuffare än de veklingar som hade kört på kapp med expresståget före honom. Han utlovade att han skulle kunna köra sin Bentley Speed Six i motsatt riktning mot föregångarna, alltså från Cannes till Calais, inte bara lika fort som Blå Tåget, utan som en extra utmaning skulle han toppa med att hinna köra vidare hela vägen till sin klubb i London innan tåget hade nått fram till Calais. Det blev vadhållning och Barnato satsade £100 på att han skulle vinna matchracet.

Barnato var säker på sin sak. Han hade ju kört Bentley-bilar i de krävande tävlingarna på 24-timmars Le Mans både 1928 och 1929, så det här var en barnlek för honom. Nästa dags eftermiddag, den 13 mars 1930 exakt kl 17.45, skulle tåget avgå från stationen i Cannes. Barnato och hans sällskap hade tagit några drinkar i lugn och ro under förmiddagen men så blev det dags att dra iväg med Bentleyn direkt från Carlton Hotel där de hade bott utan att passera järnvägsstationen. Det var busväder på vissa sträckor, regn, mörker och dimma och de fick en punktering också som tog extra tid, men Bentleyn tuffade på i god fart på de dåliga franska småvägarna så de var i Calais kl 10.30, i god tid före färjan skulle avgå. Efter överfarten med färjan över kanalen kunde de sedan köra vidare med sin Bentley och parkera den utanför The Conservative Club på Saint James Street mitt i London. Enligt Barnatos egen rapport visade klockan på Victoria vid Vauxhall Bridge Road exakt 15.20 när de passerade. Resan kunde avslutas på Pall Mall utanför Royal Automobile Club (RAC), där man redan i förväg hade fått reda på vad som var på gång och stod och väntade på det anländande ekipaget, som vederbörligen bockades av mot stämpelklockan. Samtidigt visste Barnato att enligt tidtabellen skulle Le Train Bleu komma ångande in på stationen i Calais exakt kl 15.24. Se där, han vann alltså tävlingen och vadet med fyra minuters marginal! Nu gick Barnato ändå med ekonomisk förlust för det här påhittet, för vid den forcerade genomresan i Frankrike hade franska poliser stoppat och straffat honom med fortkörningsböter på belopp som översteg vinsten av vadet.

Den berömde konstnären Terence Cuneo (det är väl framför allt för

den här tavlan han har blivit berömd) har målat av Barnato i sin Bentley Speed Six när han kör i kapp med Blå Tåget. Det framgår tydligt av Cuneos målning att Barnato ensam i sin Bentley tävlade sida vid sida med tåget och att han körde den berömda sportiga Gurney Nutting-coupén som han sedan efter racet till dess ära lät döpa till "The Blue Train Special". Sedan dess har just den här Bentleyn varit särskilt omtalad för sin framgång i racet och för sitt särpräglade och sportiga utseende. Så sent som när Bentley 2005 firade 75-årsjubileet av racet använde Bentley Motors bilder på Gurney Nutting-coupën i bildmaterialet. Bilens attraktionskraft var det inget fel på.

Men kapplöpningen så som den återges av Cuneo är inte helt överensstämmande med hur det verkligen gick till.

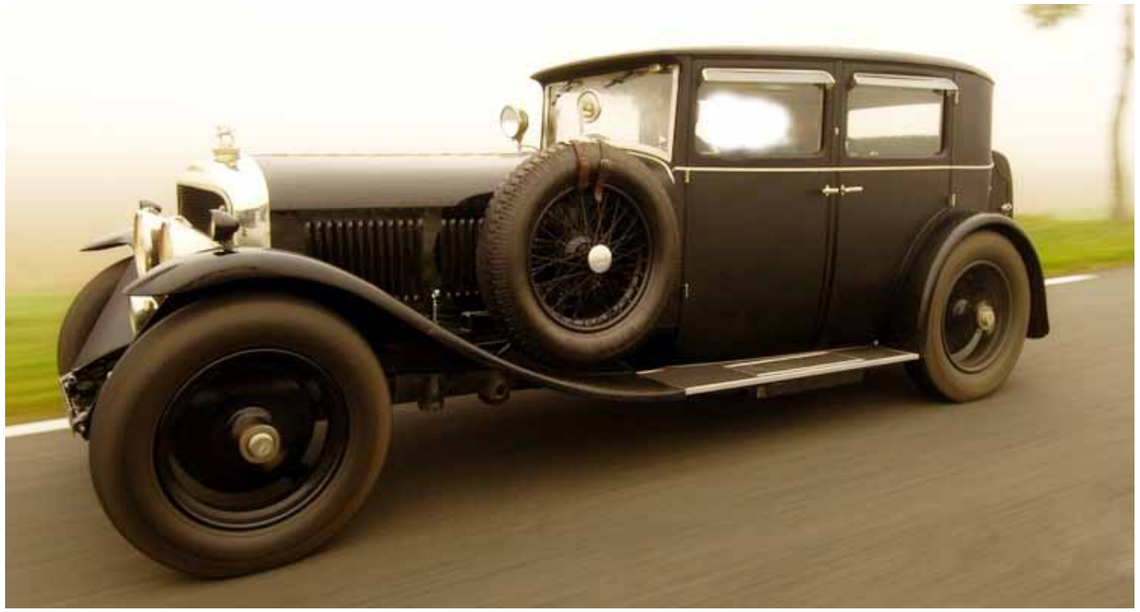
För det första så var Barnato inte ensam att ratta Bentleyn hela vägen. Med sig på färden hade han sin personliga sekreterare och golfpartner Dale Bourn, som fick avlösa honom och köra vissa sträckor, så att de inte behövde göra några avbrott under resan mer än för några tankningar och en hel timmas väntan inför färjepåfarten på den franska sidan. Kanske hade de fått mat och dryck med sig från Carlton Hotel eller så åt de något när de ändå fick stanna för bensinpåfyllningar. En senare sammanställning visar att körningen gick med en uppmätt snittfart av 43.43 mph (69.89 km/t). Tåget stannade på alla stationerna enligt uppgjord tidtabell, som Barnato kände väl till - bland annat i Marseille där det stod stilla i 70 minuter och genom Paris som tog tre timmar - alltså inte överdrivet effektivt om det gällde en kapplöpning med tiden. Det var heller aldrig fråga om att Barnatos Bentley och Le Train Bleu-tåget körde på kapp sida vid sida som på tavlan. Sannolikt såg Barnato aldrig tåget, för de följde inte exakt samma vägar och det var mörkt nästan hela tiden.
Men det ska bli värre: Barnato körde inte ens den bil som Cuneo har målat av på tavlan!

Jo det var en Bentley Speed Six men inte just Gurney Nutting-coupén, som har blivit så världsberömd efteråt. När loppet med Bentleyn mot expresståget Le Train Bleu kördes den 13 mars 1930, höll man fortfarande på att bygga coupé-karosseriet på den här Bentleyn hos Gurney Nutting i Chelsea. Bilen blev inte klar för leverans och registrering förrän den 18 maj 1930, alltså drygt två månader senare, och kan således omöjligen ha använts för match-racet. Dessa fakta var inte tillgängliga förr, eftersom alla relevanta chassikort, originalritningar och försäljningshandlingar efter Bentley-bilarna, som byggdes i den ursprungliga fabriken i Cricklewood, avsiktligen brändes upp i samband med att fabriken stängdes efter det att företaget hade sålts till Rolls-Royce 1931. Det enda som sparades vid det här tillfället var serviceprotokollen för varje bil, vilket var nödvändigt för den händelse att garantikrav mm kunde uppkomma för bilarna i efterhand. Bentley-experter med Dr Michael (numera Clare) Hay i täten har gått igenom servicedokumenten och kunnat konstatera att det är helt uteslutet att den till The Blue Train döpta Bentley-coupén kunde ha använts vid det legendariska racet i mars 1930. Detta besked är förstås synd för det skulle ha gjort en bra historia bättre, genom att coupén har blivit så uppmärksammad genom åren och varit en betydelsefull reklampelare för Bentley-märket i alla år.
Nu hör det till saken att miljardären och Bentley-ordföranden Barnato ägde hela 22 Bentleys under Cricklewood-tiden. Vid tiden inför racet i mars 1930 stod Bentley-företaget på ruinens brant och drogs sedan lång tid av stora ekonomiska problem, något som Barnato hade fått gå in och rädda tillfälligt med hjälp av sina stora kapitaltillgångar. I själva verket var det här jippot med att tävla mot Le Train Bleu ingenting annat än ett välarrangerat PR-trick helt i enlighet med grundregel 1 A i reklamhandboken. Så det var nog inte så att Barnato hade tagit en drink för mycket på Carlton Hotel den dagen som han ställde till med ett vad. Sannolikt var reklamtricket väl förberett och inplanerat men presenterat utåt som om det hade initierats helt spontant och dumdristigt under alkoholens dövande inverkan på omdömet. Barnato och övriga i ledningen för Bentley Motors hade säkert förberett genomförandet och i förväg sörjt för att det skulle få maximal uppmärksamhet. Trots att kappkörningen har blivit så omskriven i alla år så verkar det inte finnas någon officiell rapport eller annan tillförlitlig dokumentation från själva genomförandet. Man bör därvid beakta att det hela utspelade sig i en tid närt Bentley behövde all den respons de kunde få för att fortleva och en sådan här berättelse var helt enkelt sensationellt säljande. Nu vet vi att alla samlade ansträngningar ändå var förgäves, för man lyckades inte rädda företaget i slutändan.

Alltså: Det var inte den Bentley Speed Six med chassi nr HM2855

och reg nr GJ3811, försedd med sportig specialbyggd coupé-kaross från Gurney Nutting för Woolf Barnato, som användes vid PR-jippot 1930. Gurney Nutting fick chassit till sin verkstad på Lacland Place i Chelsea och arbetade med bygget när racet mot Le Train Bleu pågick. Bilen blev inte klar förrän först ett par månader senare. Den fick en coupé-kaross med väldigt låg överbyggnad och en bakruta som verkligen gjorde skäl för namnet brevlådeöppning. Det exceptionella utseendet på coupén fascinerade många och gör så fortfarande. Det ryktas att det var Barnato själv som skapade designen med en skiss på ett gammalt kuvert som han överlämnade till karossbyggarna som riktlinje för bygget. Nu stannade det vid bara ett enda tillverkat exemplar. Den unika bilen gjordes ursprungligen i tvåfärgat ljus(beige) över midjelinjen och mörk(brun) under, så som man kan ana av Gurney Nuttings annons (i svartvitt) i tidningen The Graphic i juni 1930, men den lackades kort därefter om till helsvart. Barnato behöll bara bilen i åtta månader (kanske insåg han hur opraktisk coupén egentligen var) och då hade den bara avverkat 3.100 miles. Under större delen av bilens världsberömda historia har den varit British Racing Green. Med sin speciella sportigt låga one-off-kaross är det uppenbart att man vill att den ska få förkroppsliga The Blue Train Bentley. Terence Cuneos tavla har haft stor betydelse för att förleda oss men också det faktum att Barnato i efterhand lät döpa Gurney Nutting-bilen till The Blue Train Bentley till minne av framgången med utmaningen.

Till Barnatos förmån bör dock framhållas att han faktiskt lär ha



nämnt i en intervju redan 1946 att hade kört sin Bentley Speed Six saloon. Ändå var det ingen som reagerade då på innebörden av vad han exakt hade sagt, alltså att det var en saloon och inte en coupé, som hade använts för racet. Det har nu sent omsider kommit fram att det inte var HM2855 utan en annan Speed Six (chassi nr BA2592 reg nr UU5999 levererad till Barnato i juni 1929) med en svart four door saloon-kaross av H J Mulliner byggd enligt Weymann-patentet, innebärande att den hade en lätt kaross klädd med pegamoid, en i och för sig bra förutsättning för att köra i ett race. Det var tydligt att denna Bentley var hans mest uppskattade exemplar, som han hade god vana att ratta efter mer än 2.000 mil med just den här bilen under första året. Den är förstås inte lika häftig, uppseendeväckande och passande i bilden av snabb tävlingsbil som Gurney Nutting-coupén.

Nu var det bara det att man behövde inte köra som om ens liv hängde på det för att klå The Blue Train i ett race, vilket Barnato också själv har medgett, det dög alldeles utmärkt med en rymligare men något mindre sportig Bentley för ändamålet. Om det i stället hade varit den supersexiga Gurney Nutting-coupén som hade forsat fram i mörka natten genom Frankrike för att vinna den tuffa matchen sida vid sida mot det frustande expresståget, så förstärktes sensationen mycket bättre i reklamen. Därför fanns ingen ambition hos de inblandade att dementera ryktena om att det var med Gurney Nutting-coupén som Barnato vann loppet mot tåget. Det verkar som legenden om The Blue Train Bentley envist håller sig kvar även i vår tid. Barnato och Cuneo har var sin del i ansvaret för att myten lever.

Så nu har jag lyckats förstöra en bra historia. Jag får nog inte jobb på någon reklambyrå efter det här...

BENTLEY ÖKAR IGEN!

Jan Segerfeldt

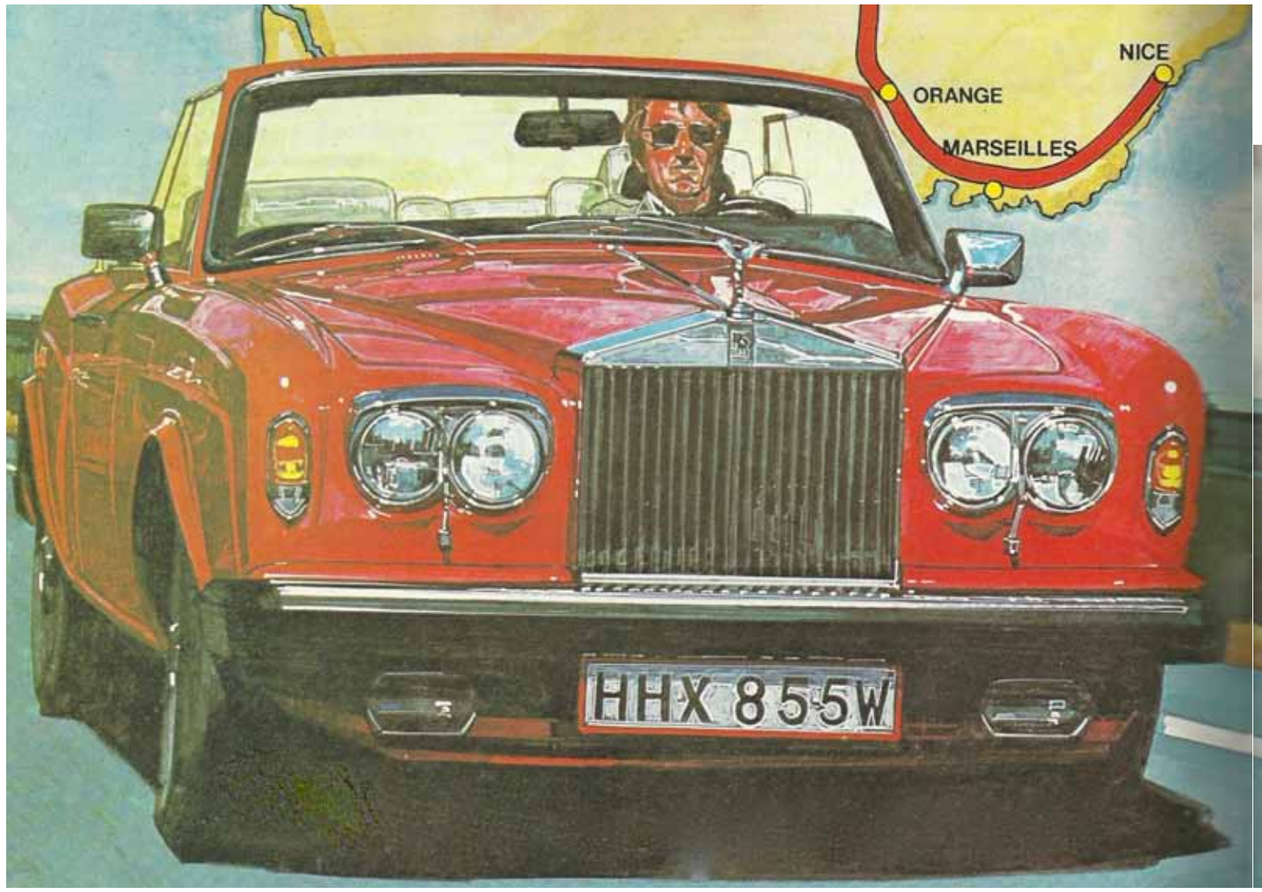
Nu när har vi gått in i ett nytt år meddelar Bentley Motors att de har lyckats öka sin produktion och försäljning förra året, trots alla kämpiga förhållanden som drabbade världen och som medförde att Bentley-fabriken fick hållas stängd under nio veckor. Det blev 11.206 sålda Bentley-bilar under 2020, vilket är 2 procent upp jämfört med 2019 då 11.006 bilar såldes.

Bentley sålde inte bara fler bilar 2020 än 2019. De sålde faktiskt fler bilar 2020 än de någonsin har gjort tidigare. Näst bästa året var annars 2017 med 11.089 sålda bilar med 2019 som god trea med 11.006 stycken. Inför 2020 hade flera fräscha modeller tillförts sortimentet, så framtiden såg ljus ut i början, så ljus att man då räknade med en aktningsvärd ökning av försäljningen - men så kom pandemin och ställde alla uppgjorda planer och prognoser på ända. De sista exemplaren av den stora Mulsanne levererades under året och lämnar ett tomrum efter sig som endast delvis fylls upp av den helt nya Flying Spur som precis har börjat komma ut på marknaden. Ett viktigt tekniskt första steg mot framtiden anses vara presentationen av Bentayga Hybrid. Enligt planerna ska alla Bentleymodeller finnas i elektriska alternativ 2030.

Bentleys marknad fördelar sig över 67 länder i världen. Särskilt bra sålde Bentley i Kina, en marknad som ökade med 48 procent 2020, medan den största enskilda marknaden ännu är Amerika med 27 procent av försäljningen och med Kina nästan ikapp med 26 procent. På hemmamarknaden Europa gick det betydligt sämre, back 18 procent. Av de totalt 11.206 Bentley-bilar som levererades världen över så var SUV:en Bentayga störst med 37 procent. Modellen Continental GT (24 procent) och GT Convertible (15 procent) stod dock för 39 procent tillsammans. De officiella försäljningsiffrorna för Flying Spur anges däremot inte av Bentley Motors, eftersom den nya bara hann vara i produktion en del av året. Man bör nog kunna räkna med att Flying Spur snabbt är uppe i nästan samma andel av Bentleys hela försäljning som de övriga två modellserierna, så att antalet sålda bilar fördelar sig med cirka en tredjedel på vardera. Det sammanlagda försäljningsresultatet får anses anmärkningsvärt bra med tanke på alla rådande restriktioner under pandemin. Den kommer säkert att fortsätta att vara ett allvarligt problem för biltillverkare som Bentley även under 2021. Man hoppas kunna möta detta bland annat med att utlova hela nio olika nya modeller under året.

Tema jubilarer:
ROLLS-ROYCE CORNICHE 50 ÅR

Jan Möller



Namnet Corniche

Om man befinner sig på Franska Rivieran och kör den vackra vägen mellan Nice i sydligaste Frankrike och Monte Carlo i intilliggande Monaco så möter man nästan alltid minst en Rolls-Royce Corniche, p g a klimatet oftast en drophead coupé med cabben nedfälld i solen, som här lyser 300 dagar per år. Och det är också precis här Corniche hör hemma på alla sätt. Corniche är ju namnet på de tre hänförande vackra och mycket omskrivna vägarna utmed bergssidorna mellan Nice och Monaco, varav den senare platsen dessutom kanske är världens mest Rolls-Royce- och Bentley-tätaste. Man ser Rolls-Royce och Bentley hela tiden i Monaco (liksom Ferrari, Lamborghini, Bugatti, äldre entusiastbilar och alla andra drömbilar - samtliga i superskick) om man t ex tar en fika på uteserveringen vid Café de Paris invid kasinot i Monte Carlo eller för övrigt även runt Hôtel Negresco eller Hôtel Meridien, båda belägna invid Promenade des Anglais i Nice.

De ursprungliga Cornicherna utgöres alltså av de tre parallella vägar som löper utmed kusten mellan Nice och Monaco - ofta med helt hänförande utsikt:

1. La Grande Corniche (Stora Cornichen), 31 km lång, anlagd av Napoleon längs med den välkända tidigare Via Aureliana (som går ända från Rom). Ovanför Monaco stiger den på sina ställen till 450 meters höjd över havet. Utgöres idag av betalmotorvägen A8. (Man har f n problem med att mängder av flyktingar försöker ta sig in till Europa nattetid genom att gå på motorvägen från Italien till södra Frankrike. Resultat: kaos och ett flertal dödsolyckor.)
2. La Moyenne Corniche (Mellan-cornichen), 33 km lång, sträcker sig ända från citronernas Menton vid italienska gränsen till Nice och löper ibland på 150 meters höjd över havet.
3. La Corniche Inférieure (Nedre cornichen), 31 km lång, anlagd av fursten i Monaco. Detta är den uppseendeväckande vackra nedre kustvägen som sammanbinder de olika orterna längs med kusten på den östra delen av Franska Rivieran.

Lanseringen 1971

Corniche-modellerna har ännu fler kopplingar än namnet till Franska Rivieran. De presenterades t ex en gång för världspressen 1971 vid ett mycket lyckat press-event i just Nice. Vid detta tillfälle lanserades Rolls-Royce och Bentley Corniche som de nya tvådörrade coupémodellerna från Rolls-Royce i två varianter: fixed head coupé och drophead coupé (dvs cabriolet). Det framgick också mycket tydligt att man inte hade för avsikt att skänka bort dessa (extremt dyra) bilar. Och man sparade inte på krutet... När journalisterna fick prova dessa fantastiska bilar i det mycket behagliga klimatet stod det helt klart att upplevelsen av att sväva fram i en öppen Rolls-Royce i den behagliga värmen är en helt obeskrivlig, sublim upplevelse, förunnad endast ett fåtal i denna värld. De som inte upplevde stor lycka i dessa extraordinära bilar måste ha saknat känslor överhuvudtaget...

Bilarna var dock inte en produkt av den vanliga produktionen i Crewe. I stället var det Rolls-Royce karossmakare eller specialtillverkare av lågvolym-produkter, Mulliner Park Ward, som låg bakom. De hade ända sedan 1967 tillverkat ytterst begränsade volymer av Silver Shadow Cabriolet. Det var denna modell som nu lanserades på bred front tillsammans med en fixed head coupé (tvådörrad coupé med plåttak), båda under det nya namnet Corniche och utrustade med en motor som skulle ha högre effekt (10 %) än standardmotorn, vilket poängterades noga. Man var dessutom mycket noga med att framhålla att produkter från en specialkarosstillverkare som Mulliner Park Ward genomgående håller en högre nivå på allt i jämförelse med "volymprodukterna" (om det nu verkligen finns några sådana i Rolls-Royce fall) från den "vanliga" produktionen i Crewe. Dessa produkter var därför enbart avsedda för verkliga finsmakare (tillika med extremt god ekonomi).

Anfall sägs ju vara bästa försvar. Hela förhistorien till Corniche känns som en produkt av en duktig marknadsavdelning i Crewe. Syftet förefaller ha varit att på bästa sätt kraftigt motverka det då ihållande ryktet om Rolls-Royce-biltillverkningens snara död. I februari 1971 blev det nämligen officiellt att Rolls-Royce moderbolag kollapsat finansiellt pga av svårigheter när det gällde utvecklingen av den nya flygmotorn RB211. Bara ett par månader senare lanserade Crewe Mulliner Park Wards nya Corniche-modeller stort i Nice... Problemen med ekonomin var dock koncentrerade till flygmotorsidan. Bildivisionen var däremot hela tiden lönsam, men de vanligtvis mycket kreditvärdiga kunder som lämnat in sina Rolls-Royce på service tvingades under en period att betala kontant för att få ut sina bilar...

Rolls-Royce var dock ett företag som i Storbritannien ansågs som fullständigt omistligt, ungefär som om det gällt de brittiska riksregalierna. Rolls-Royce övertogs därför (1971) helt frankt av brittiska staten. Den ekonomiskt friska bildelen lyftes med tiden (1973) av från företaget i övrigt i form av Rolls-Royce Motors Ltd. Efter ytterligare några år blev Rolls-Royce Motors därefter (1980) uppköpt av ingenjörs- och försvarskoncernen Vickers, men som en på många sätt i sammanhanget mycket främmande fågel i Vickers-koncernen.

Olika varianter

Rolls-Royce Corniche Drophead Coupé började som tidigare nämnts sina år (1967-1970) som Silver Shadow Cabriolet från Mulliner Park Ward. 1971 fick den så beteckningen Corniche Drophead Coupé, fortfarande från Mulliner Park Ward. Motoreffekten upp
gavs inte officiellt, men uppskattades till 220 hk och toppfarten var 202 km/h. Den var 519 cm lång, precis som standardmodellen Silver Shadow, trots att åtminstone jag tycker att Corniche ser smäckrare ut än denna. Corniche Mark I (fast den kallas alltid bara Corniche) känns igen på sina små, rostfria navkapslar. Corniche såldes fram till 1987 på alla marknader utom USA och Canada, där de nya avgasbestämmelserna spökade.

1986 introducerades så Corniche II, nu med bränsleinsprutning och katalysator, men den såldes 1986-1987 enbart i USA och Canada. 1988-1989 fanns Corniche II så till slut att tillgå på alla marknader. Känns igen på de stora, kromade "tallrikarna" till hjulsidor. Färgade stötfångare och backspeglar introducerades med Corniche II, likaså separata back-och dimbakljus och ny instrumentpanel. Samma motoreffekt och toppfart som Corniche.

1990-1991 kom så Corniche III, som känns igen på sina diskreta, färgkodade aluminiumfälgar och nya, elegantare träpaneler. Samma effekt som tidigare, men bl a ny stereo och ny ratt.

1992-1995 kom Corniche IV med bl a fyrstegad automatlåda och active ride (ger bättre väghållning), glas- i stället för plastruta bak samt åter ny ratt, denna gång med airbag. Från 1994 fick motorn 241 hk med en toppfart på 209 km/h.

1992-1993 fanns en limited edition "Anniversary Corniche" på 25 bilar för att celebrera Mulliners 100-årsjubileum. Alla var lackerade i "Mingblått" och hade magnoliainredning med blå "piping", glasbakruta, picknickbord bak, make up set i vänsterdörren och cocktailset i högerdörren.

1995 tillverkades även en uppmärksammad limited edition på 25 bilar: Corniche S med turbomotor på 355 hk och en toppfart på 225 km/h. Känns bl a igen på aluminiumfälgar av samma typ som Bentley Turbo R. (Det finns en Corniche S i Sverige.)

Variant-namnen ovan framgår även av skyltar på bagageluckan och limited editions även av en elegant skylt, fanerad träplatta eller liknande inuti bilen - med bilens nummer i serien, totalt antal bilar i serien och variantens namn.

Motorjournalister har ibland haft roligt åt hur litet som krävts för att Rolls-Royce skall marknadsföra vad man kallar en ny version av en modell. Jag kommer särskilt ihåg när världen begåvades med den nya varianten Corniche III, vars främsta nyhet var nya fälgar. Det fanns många som tyckte att det var litet väl magstarkt med ett nytt variant-ordningsnummer främst p g a dessa nya aluminiumfälgar i stället för de gamla stålfälgarna...

Vad gäller Bentley så fanns 1967-1970 i stället Bentley T Convertible och 1971-1984 Bentley Corniche, som 1985-1997 åter fick ett nytt namn: Bentley Continental, ett namn med starka traditioner från 50-talets vackra och snabba Continental-modeller. I övrigt som Rolls-Royce. Väldigt få Bentley tillverkades dock fram till 1984, närmare bestämt tolv stycken.

Det fanns 1999-2002 så även en vacker modell kallad Rolls-Royce Corniche (2000), den enda Rolls-Royce som utvecklades av Volkswagen/Audi i Crewe innan Rolls-Royce-namnet 2003 övergick till BMW. Denna var dock något helt nytt, eftersom den utgjordes av en Bentley Azure som fått front och akter från dåvarande Rolls-Royce Silver Seraph. Den kom sedan även som Corniche Last of Line under modellåret 2002. Det var för övrigt en sådan som blev den sista Rolls-Royce någonsin som tillverkades (den 30 augusti 2002) i

Crewe, även om det finns lite olika uppgifter om detta.

Totalt tillverkades 1971-1995 3.228 st Rolls-Royce Corniche och 459 öppna Bentley Corniche/Continental. Dessutom tillverkades 374 st Rolls-Royce Corniche (2000) och Last of Line 1999-2002 i Crewe i Volkswagens regi innan märkesnamnet övergick till BMW, parallellt med dess kusin/anfader Bentley Azure 1995-2003 samt Bentley Continental R och T 1992-2003. Härefter tog Bentley Continental GT över stafettpinnen i Crewe, senare följd av Continental Flying Spur och den vackra Continental GTC, som förde traditionen med vackra, öppna bilar från Crewe vidare. 2006-2011 kom så även den vackra Bentley Azure generation två.

Antal tillverkade Corniche DHC (Drophead Coupé)

Rolls-Royce:

Corniche	1.305
Corniche II	1.228
Corniche III	451
Corniche IV	194
Anniversary Corniche	25
Corniche S	25
Summa	3.228

Corniche (2000)	329
Corniche Last of Line	45
Summa	374

Bentley:

Corniche 1981-1984	12
Continental	447
Summa	459

Slutsatser

Det har aldrig varit vem som helst som köpt en Rolls-Royce Corniche. Det är i stället en bil för verkliga konnässörer – med ovanligt god ekonomi. Själv tycker jag att det är en mycket vacker bil och den är påfallande nätt trots sina egentligen väl tilltagna mått (som sagt samma som fyrdörrade Silver Shadow). Mina sedan alla år positiva åsikter om Corniche har stärkts ytterligare under de senaste åren.

På senare tid har Corniche nämligen fått en renässans. Rolls-Royce har alltid haft starka fästen i t ex Monaco och Beverly Hills. Och där var Corniche-bilarna mycket vanliga när de var nya. Redan efter några år i tjänst pensionerades dock de flesta och ersattes t ex av nya Rolls-Royce från den nya BMW-ägda Goodwood-fabriken, Bentley Azure eller Bentley GTC från nya Volkswagen/Audiägda Bentley Motors i Crewe.

På senare tid har dock Corniches unika kvalitéer återupptäckts och man har i Monaco och Beverly Hills börjat köpa tillbaka fina och välbevarade exemplar från framför allt 80- och 90-talen. Man har dessutom trollkonstnärer till bilrekonditionerare, varför de flesta nu är i skick som vore de fabriksnya. Tyvärr har dock smaken ofta ändrats genom åren, varför färgerna på särskilt tidiga exemplar ibland kan upplevas som väldigt daterade. Men då går det ju alltid att byta färger på kaross och/eller inredning...speciellt i Monaco eller Beverly Hills, där plånböckerna sällan är begränsande...och så får man plötsligt just de färger man älskar som mest – och en till synes ny bil på köpet...

De välbevarade exemplar som återstår kan således spås en ny och lysande framtid. Modellen fanns i produktion i hela 24 år (plus fyra tidigare år som Silver Shadow Cabriolet), men är ändå relativt sällsynt och därmed är dessa bilar även rariteter. Well done, Crewe!

VÄLKOMMEN TILL ACHAMORE

PER ÖSTLUND

Vi har den stora glädjen att just ha förvärvat Achamore House, ett vackert slott på den fantastiska ön Gigha mellan Islay och Mull of Kintyre.

Från och med maj (Corona depending) planerar vi att öppna ett B&B med start 10 rum.

Slottet byggdes 1884 och har klara influenser av den skottske arkitekten Charles R Mackintosh.

Runt slottet ligger Achamore Gardens, ett blomstrande paradis på 200.000 kvm, mestadels Rhododendron, Azalea, Fuchsia och tropiska växter. Trädgården anlades 1944.

Gigha har ett behagligt microklimat och vikingar var etablerade här i 400 år, De kallade ön Gooda - Den goda ön. Det finns flertaliga forntida lämningar och spår från vikingarnas tid.

Vi upptäckte ön för något år sedan och blev förälskade i den fantastiska miljö och atmosfären.

Det bor 160 personer på ön men Gigha har en mycket större fan-club.

Varje år besöker ca 25.000 personer ön och vi kan nu erbjuda så väl RREC:s medlemmar som andra entusiaster en möjlighet till en unik upplevelse.

Om ni är intresserade, ta kontakt med Per & Monica så berättar vi gärna mer:

villa-sjöhammar@gmail.com 0705374330

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
Lagercrantz Plats 7 A
504 31 Borås
Tel 070-555 77 99

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

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

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

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

Övriga funktionärer

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

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

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

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

Roberth Nironen
Webmaster Hemsidan och Facebook, MHRF försäkring
Rynningsgatan 41, 802 56 Gävle
Tel: 070 3991765
Epost: roberth@nironen.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.se

Nya Medlemmar

Peter Wallin Krokskärsvägen 5
394 74 KALMAR

Kimmo Putkisto Rotnäsv 53
141 42 HUDDINGE

Peter Fischer Dörjeskärsgatan 37
421 60 VÄSTRA FRÖLUNDA

Anders Löfström Snesslinge 230
742 93 ÖSTHAMMAR

Johan Hallenborg Drag 185 B
395 94 ROCKNEBY

Maggan Hallenborg Drag 185 B
395 94 ROCKNEBY

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,
Åge Antonsen, Høyåsveien 17, 3216 Sandefjord
T. 975 77 464
Mail: age.ant.rrec.no@gmail.com

Styremedlem:
Elin Nygaard
Pareliusveien 37
1177 Oslo
Telefon 952 19 965

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

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

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

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

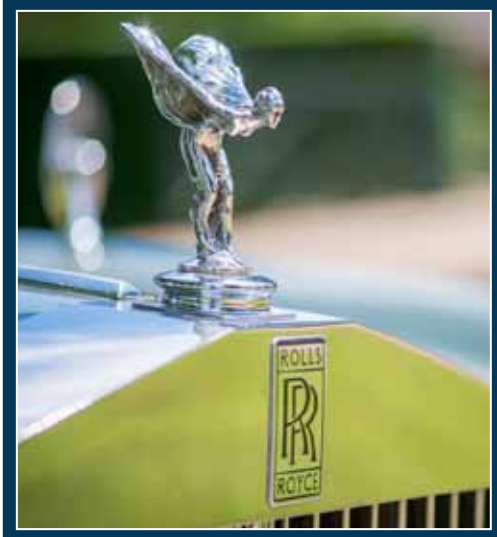
Nye Medlemmer

Jon Aage Sorensen Mario Caprinos vei 15 1367 Snaroya

Dan William Aske Nygardshagen 15
4158 Bru

Flying Spares

Worldwide suppliers of quality parts for Rolls-Royce & Bentley motor cars



Visit our website:
www.flyingspares.co.uk

Rolls-Royce Bentley
SPECIALISTS ASSOCIATION

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 72 23 23
Fax +46 (0)-46 71 28 28
www.englishcarcare.com
E-mail englishcarcare@telia.com

NBV

NORRORTS BIL & VANSERVICE

Renovering av växellådor och converters
08-564 720 10

BIL & INDUSTRIBROMSAR

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

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