ROLLS-ROYCE ENTHUSIASTS' CLUB

BULLETIN

SCANDINAVIAN SECTIONS. NO. 4.2022

100ÅR

ROLLS - ROYCE 20 HP

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

ROHDINS
Classic Car

*"Hjärtligt välkomna!
Carina & Anders Rohdin"*

**ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW
STD SALOON 1973.RHD
VIN: SRH15409**

Nu har vi fått in en riktigt fin och välbevarad bil. Snygg färg och krom med ett snyggt inrede. Bilen har rullat cirka 150.000 km och har haft samma ägarfamilj under en längre tid.
Begärt pris 285.000:-

**ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW
STD SALOON 1974
VIN: SRX 16413**

Denna vackra vänsterstyrda Silver Shadow såldes ny i Sverige 1974. Nuvarande ägares pappa köpte bilen i slutet på 1980-talet och lät då lackera om den. Hela bilen är i ett mycket bra skick. AC-kompressorn är bytt och i maj 2021 gjordes ganska mycket broms-arbeten hos Rohdins Classic Car AB.
Begärt pris Skr 295.000:-

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

Följ oss på Facebook!

INNEHÅLL

Scandinavian sections No.4 2022

2 Meddelanden från sektionerna
4 Varför 20 HP?2
13 20 HP i Sverige
26 Rolls-Royce-bilar på Skroten
29 Lövfaldsrally på Fyn
30 Spectre - värd att vänta på?
34 Höstrally 10 september
36 Norges förste Bentley

Ansvarig Utgivare: Andreas Dahlqvist. 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. ©Copyright RREC-S 2022

Nr 1 2023 presstopp 1 februari och kommer ut ca vecka 12. Omslagsbilden: Rolls-Royce 20 HP GDK8 1924.

SEKTIONERNA

Ordföranden har ordet

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

Kära medlemmar

Vintermörkret har lags sig över landet och den första snön har kommit. De flesta av oss har ställt in sina bilar för säsongen och är nog i full gång med sina planer och projekt. Det har varit ett härligt år då vi åter har fått träffas och umgås efter en lång tid med restriktioner och försiktighetsåtgärder. Många fina arrangemang har genomförts och glädjen har varit stor över att få vara en del av gemenskapen igen.

I den engelska moderklubben har man under en tid diskuterat och tagit fram nya förutsättningar och regler för hur man önskar att sektionerna drivs. De innehåller bland annat ett nytt 15-sidigt dokument med instruktioner för oss sektioner. De nya förutsättningarna röstades igenom med att endast en mindre del av klubbens ca 6.000 medlemmar röstade. Tillsammans med de nordiska klubbarna diskuterar vi hur vi nu skall gå vidare med de nya reglerna och vårt arbete sedan tidigare med ”value for money”. Jag finner ett stort värde i den mycket goda kontakt som vi har mellan oss och våra nordiska vänner.

En viktig del i vår klubb är vår eminenta tidning. Från styrelsen har vi påbörjat ett arbete med att utveckla tidningen och framför allt att åter öka antalet annonser. Jan Erik Axelsson har tagit sig an detta arbete med att finna annonsörer och har till flera av er skickat ut ett mail för att sondera vilka kopplingar vi kan ha inom klubben. Vi hoppas att ni kan hjälpa oss med detta.

Nu när ett år tar slut och ett nytt börjar. är det tid att summera och blicka framåt. Jag vill börja med att tacka för det förtroende jag fått som ordförande för mitt första år. Det har varit mycket roligt och framför allt att jag fått möjligheten att lära känna flera av vår klubbs mycket trevliga medlemmar. Jag är framför allt glad för att vi åter har haft möjligheten att träffas och göra arrangemang tillsammans.

Så nu är tiden då vi blickar framåt, planerar för härliga vår- och sommarturer med våra bilar. Blir det en resa på autobahn ner till norra Italien eller kanske en tur på de slingriga vägarna vid Västervik? Eller kanske bara en provkörning till en av ”onsdagsträffarna”?

Många tillställningar håller på att planeras och annat är redan bestämt som t ex vårt årsmöte, som 2023 kommer att hållas på västkusten på Thorskogs slott 12-14 Maj, läs mer om detta i tidningen.

Men mycket roligt skall hända före dess.

Avslutningsvis vill jag önskar er alla en god jul och ett riktigt gott nytt år!

Andreas Dahlqvist
ORDFÖRANDE RREC-SVENSKA SEKTIONEN

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

Kære medlemmer

Nu sænkede mørket sig atter, som det gør hvert efterår, og især når sommertiden skifter til vintertid. Jeg gætter på, at flere har garageprojekter at hygge sig med.

Vi kan se tilbage på et dejligt og veltilrettelagt Løvfaldsrally, der indeholdt nogle dejlige besøg på den flotteste golfklub og den hyggeligste restaurant til aftensmaden. Og sørme om der ikke også var indlagt værtshusbesøg med dans og musik, til de allervildeste. Se også artiklen længere inde i bladet.

Sker der mon noget som helst i bestyrelsen? Ja, mon ikke!

Vi har udsendt en klub-survey og fået ret god respons. Resultatet gennemgås lige pt. Og senere vil vi orientere alle medlemmer. Der er indkommet mange gode forslag og ideer, og rigtigt mange medlemmer har tilkendegivet deres lyst til at medvirke til

Foto: Jan Engelhardt

at arrangere og afvikle fremtidige arrangementer. Det er jo herligt med dedikerede medlemmer.

Mange har nok lagt mærke til, at vores hjemmeside har haft sit eget liv. Det skyldes at udbyderen af hjemmesiden er ved at implementere nye sikkerhedsfeatures. Og det kunne hjemmesiden ikke følge med til. Vi har forgæves søgt at få hjemmesiden opgraderet af den person som i sin tid har lavet den. Men han er ikke interesseret. Derfor har vi entreret med en ny og mere stabil ”webmaster” som i skrivende stund er ved at lave en helt ny hjemmeside som både er mere hensigtsmæssigt bygget op og mere fremtidssikret. Udseendet kommer til at ligne den gamle hjemmeside, med nogle hensigtsmæssige forbedringer. Den skulle gerne være færdig i løbet af november. Vi udsender besked på mail og på Facebook når hjemmesiden er klar.

Endelig har vores sekretær Ole Hviid, Jens Kjærulff og Per Thomsen medvirket til et indslag i Børsens Bilmagasin der har besøgt Bernt Hansens Eftf. Jeg håber vi får en dejlig masse omtale der kan medvirke til at vores skønne klub får endnu flere medlemmer.

I må alle nyde Julen og Nytåret og forhåbentlig se frem mod roligere tider i verden. Vi ses i det nye år til Julefrokost mv.

PS skulle du have ”SoMe” evner og synes det kunne være interessant, at bruge dine evner lidt på klubben, hører vi meget gerne fra dig. Vi vil gerne være lidt mere fremme på de sociale medier og på den måde til-

Ulrik Weiss
Formand
RREC DK

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

Kjære medlemmer

Et aktivt, innholdsrikt og svært hyggelig år for vår Rolls-Royce og Bentley klubb vil bli husket.

Husket vil også den flotte og inkluderende stemningen som dere medlemmer har oppvist når vi har våre sammenkomster. Dette gleder en formann og inspirerer styret til å videreutvikle vår Norske Seksjon i RREC.

Vi satser på et like aktivt år i 2023 og kan fortelle at neste års rally vil finne sted i Brumundal. Vi skal bo i verdens høyeste trehus (Wood Hotell) i tiden 17- 20 august, og seiling med verdens eldste seilende hjuldamper (Skibladner) er en av attraksjonene under dette rally.

De første påmeldingene er kommet allerede og dette før det endelige programmet er lagt helt fast. Vi legger oss i selen for å gi dere rammer for en minnerik helg.

Nevner også at vårt rally i 2024 vil foregå i Oslo området.

Når dette skrives er det to uker til klubbens tradisjonsrike Julebord hos Anne og Jens E. Rønneberg. Det er i skrivende stund få plasser igjen og det blir nok fullt i alle tre stuene.

Jeg gleder meg til en fin kveld med god mat og drikke sammen med dere som kommer.

Det har vært diskusjoner over tid hvor moderklubben ønsker å sette fast regler for drift i seksjonene. Dette har resultert i 15 sider med instrukser for drift av seksjonene og etter avstemning (200 stemte av 6000 medlemmer) ble disse reglene fastsatt. Hva det betyr for driften av den Norske Seksjonen er noe styret skal se på i nærmeste fremtid. Disse reglene utfordrer våre vedtekter og de kjennes fremmed i den Norske måten å drifte små bilklubber på. Vi for se hva vi lander på.

Det har vært Teams møter med de Skandinaviske Seksjonene denne høsten og vi erkjenner at det er mange saker hvor vi er samstemte. Sverige og Norge er kommet noe lenger i visjoner for våre seksjoner enn Danmark så langt. Vårt arbeid for lavere kontigent til moderklubben fortsetter og vårt brev er fremdeles ikke besvart.

Det er spennende tider som venter oss i våre bestrebelser for å utvikle våre seksjoner. I dette ligger det å øke det antallet som ønsker å lese vår flotte Skandinaviske Bulletin og å bli med på våre arrangementer.

Det er av styremedlem Elin Nygaard lagt ned betydelig arbeid i å lete frem eiere av Rolls-Royce og Bentley i Norge. Dette vil resultere i fremstøt for å informere disse om vår klubb og de aktiviteter vi har å tilby medlemmer. Vår Facebook side har nå over 440 medlemmer.

Vi satser på å avholde et medlemsmøte i februar/mars og Teknisk Seminar hos Autoria Askim står på programmet for 2023. Et lokalt treff i Oslo området hvor vi kan samle/treffe noen av de eldste Rolls-Royce og Bentley står på styrets ønskeliste. Dere må sette av i kalender for vårt Årsrally i august og vi håper å få til et medlemsmøte i september/ oktober.

Jeg regner med at de aller fleste bilene nå er vel plassert i vinterdvale og nødvendig vedlikehold er planlagt for en ny problemfri sesong neste år og at julegaven til grombilen er på plass. Snart blir dagene lengre og ventetiden kortes til ny sesong. Men før det skal julen feires med familie og venner.

Jeg ønsker dere en fredfylt Julefeiring og et Godt Nytt År.

Beste hilsen

Åge Antonsen
Formann
RREC Norske seksjonen.

EVENEMANGSKALENDER

SVENSKA SEKTIONEN

Se alltid senaste info på hemsidan www.rrec.se

Månadsluncherna i Stockholm: För aktuell info om tid och plars se hemsidan www.rrec.se/kalender
Månadsluncherna i Göteborg: För aktuell info och anmälan se hemsidan www.rrec.se/kalender. För deltagande: anmäl till Björn Sundqvist tel 0707-983250 eller mail bjorn@sundqvist.se
För mer bilder från våra träffar, se hemsidan www.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.
Find os påFacebook - Rolls Royce and Bentley Enthusiasts Club Denmark

Find os på: facebook

NORSKA SEKTIONEN

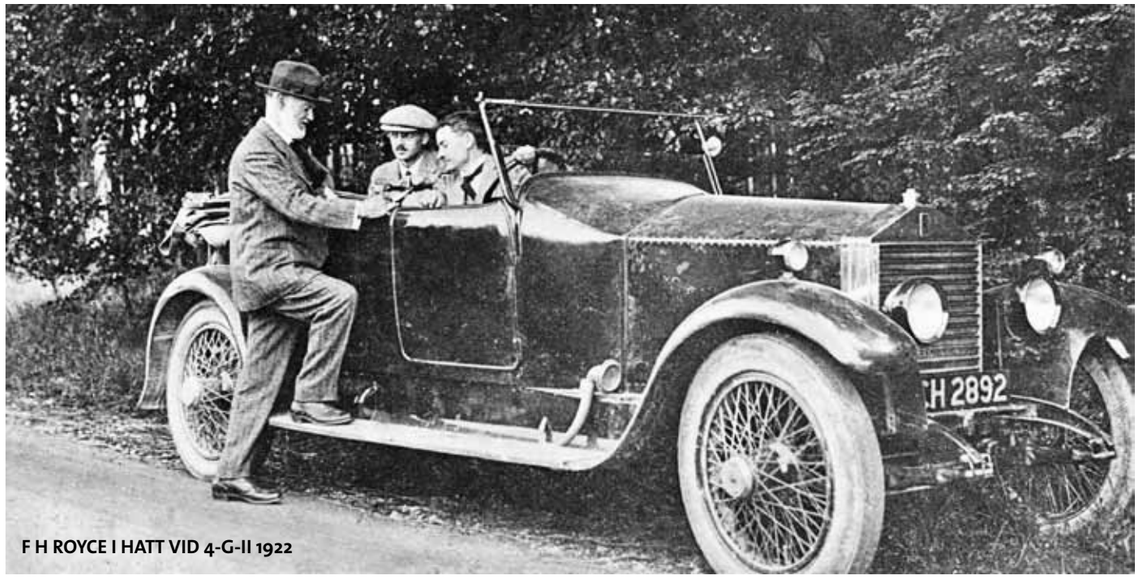
Se alltid senaste info på hemsidan www.rrec.no

Medlemsmøte februar/mars.
Teknisk Seminar i mai.
Dagstreff i Oslo.
Årsrally 17-20 august i Brummundal
Medlemsmøte september/oktober.
Se vår Facebook og hjemmeside for oppdateringer.
Alle medlemmer får E-Post om alle aktiviteter.

ROLLS-ROYCE 20 HP 100 ÅR
VARFÖR 20 HP?

Jan Segerfeldt

När Henry Royce började fundera på att konstruera en liten Rolls-Royce 1918 var det inte första gången han lekte med en sådan tanke.
Faktum är att han hade både konstruerat och tillverkat en Rolls-Royce 20 HP redan många år tidigare.



F H ROYCE I HATT VID 4-G-II 1922

BAKGRUND

Automobiler under namnet Rolls-Royce började tillverkas 1904, efter det att Henry Royce från Manchester och Charles Rolls från London hade mötts för första gången i maj samma år på Midlands Hotel i Manchester för att diskutera en affärsuppgörelse om att tillverka en helt engelsk bil. Som ett resultat av mötet ingick de två en överenskommelse om att Royces verkstad på Cooke Street i Manchester skulle bygga bilchassin och Rolls skulle sälja dem under namnet Rolls-Royce. Själva bolaget Rolls-Royce Ltd bildades formellt först 1906 och redan då hade Royce hunnit färdigställa flera nya bilmodeller. Den allra första var en liten 10 HP, som han konstruerade för att åstadkomma en starkt förbättrad produkt jämfört med den franska Decauville-bil från 1902, som han hade inköpt som studieobjekt. Den nya Royce 10 HP-bilen drevs av en tvåcylindrig motor på 1.800 cc. Den följdes av en trecylindrig 15 HP, en fyrcylindrig 20 HP respektive en sexcylindrig 30 HP, alla med viss gemensam teknik. Det skulle bli allmän praxis i branschen, som också gällde för Rolls-Royce-bilarna, att bilmodellerna storleksmässigt delades in efter vilken HP-siffra (HP för horse power=hästkraft) den fick. Royal Automobile Club (RAC) hade lanserat skalan, enligt vilken motorernas styrka mättes genom en matematisk formel baserad på cylindrarnas dimensioner. HP-siffran i formeln bildade grunden för en bils skatteklass och angav vad ägaren skulle betala i årlig skatt.

Rolls-Royce-verkstaden tillverkade enbart chassin. För att det skulle bli en komplett bil krävdes lämpliga karosserier och dem fick köparna beställa hos valfri oberoende karosserimakare. Rolls rekommenderade i företagets första lilla bilbroschyr från 1905 att man skulle vända sig till Barker & Co i London men det fanns hundratals andra att välja på över hela landet.

Den tidiga fyrcylindriga modellen 20 HP lät tala om sig direkt efter framgångar 1905 och 1906 som tävlingsbil, bland annat med Rolls själv vid ratten. Efter lite experimenterande med andra modeller bestämde sig bolaget 1906 för att koncentrera sig på att bara tillverka en stor modell och helt överge det tidigare breda modellutbudet. Denna tydliga enmodells-policy var en konsekvens av den lyckade konstruktionen av den stora sexcylindriga 40/50 HP-modell, som Rolls-Royce kunde visa upp på bilutställningen på Olympia i London i november 1906. Det var i allt väsentligt företagets VD Claude Goodman Johnson som låg bakom idén. Genom detta etablerade sig Rolls-Royce snart som tillverkare av den bästa bilen i världen, i vart fall enligt vissa bedömare. Budskapet spreds från mun till mun och särskilt inom engelska aristokratin och bland rika affärsmän, vilka utgjorde Rolls främsta umgängeskrets. Johnsons lyckade marknadsföringsinsats satte snabbt kvalitetsprodukten Rolls-Royce på kartan. Både före och efter första världskriget höll företaget fast vid att enbart erbjuda 40/50 HP-modellen. Det var ett våghalsigt beslut, för förutsättningarna för bilproduktion förändrades snabbt. Trots det höll man fast vid sin princip och produktionen av 40/50 HP fortgick med avbrott för första världskriget. Vid 1920-talets början hade bilen hunnit bli tämligen omodern och chassipriset hade kommit att fördubblats, från £895 före kriget och till nu 1919 £1.850. I stället för att satsa allt på att göra en ny och modernare 40/50 HP, började man fundera på att komplettera den befintliga modellen med en likvärdig bil men i mindre format. Den fick inte bli en enkel, billig kopia. Man var mycket bestämda med att absolut inte tumma på företagets höga kvalitetskrav.

IDEER TILL EN LITEN BIL

Den nya 20 HP-modell som man avsåg att introducera skulle vara som en nerskalad 40/50 HP, lika mycket prestigebil som den stora, bara mindre i storlek. Frågan om en mindre modell väcktes alltså av Royce själv redan i maj 1918 men det var först i november 1920 som styrelsen formellt bad honom om att konstruera en bil enligt dessa riktlinjer. Royce bör redan då ha varit ganska långt framme i sin design av en ny bil, men i den krassa verklighet som rådde var bolagets finansiella utrymme tämligen begränsat för framtagande av en helt nykonstruerad modell. Trots detta ansågs det nu mycket angeläget att fortskrida med de här planerna.

Det höll på att spåra ur helt, när Johnson förde på tal att den lilla modellen borde vara en helt annan bil än den stora, så de inte konkurrerade inbördes om samma köpare. Hans plan var för en betydligt mindre bil och ett projekt kallat ”Swallow” hade inletts för att ta fram en 15 HP-modell, som skull kunna säljas för ca £500. Royce hade börjat rita på en 15 HP-modell men ganska snart hade ledningen kommit till insikten att en sådan simpel bil skulle leda för långt från det som varumärket stod för: *”The Best Car in the World”*.

Det fortsatta utvecklingsarbetet ledde mot en något större bil i 20 HP-klassen och för vilken ett rimligt chassipris borde ligga på ungefär hälften av priset för ett 40/50 HP-chassi, alltså cirka £920. Företaget Rolls-Royce Ltd hade flera besvärliga strider att utkämpa internt på olika nivåer, samtidigt med att konjunktursvackor och arbetarstrejker tryckte på utifrån. Tillverkningen av flygmotorer, som hade pågått parallellt med bilarna sedan 1915, kunde inte bära hela bilchassitillverkningen ekonomiskt och den sidan hade tidvis nog av att hantera sina egna utmaningar. Det var väsentligt för företagets överlevnad att bilarna inklusive den nya 20 HP bidrog med intäkter till verksamheten.

Nu kunde man dock inte undvika att behöva ta ut ett högre pris än kalkylerat, så när modellen presterades i oktober 1922 hade katalogpriset för 20 HP-chassit stigit till £1.100. Man förstår att det var ett ekonomiskt vågspel för bolaget att i ett så trängt läge satsa på en helt ny modell men man insåg också det nödvändiga häri. Kriget hade medfört bestående socio-ekonomiska förändringar av samhället. Delar av aristokratin *(”old money”)*, som var lyxbilarnas viktigaste kunder, hade fått vidkännas ekonomiska försämringar. Nu hade inte lika många förmögna bilköpare råd att hålla sig med både egna chaufförer och dyra prestigebilar. Presumtiva Rolls-Royce-köpare som själva arbetade ihop sina pengar, ville inte lägga allt de tjänat på extremt dyra och exklusiva bilar. De närmaste konkurrenterna skulle kunna ge denna övre medelklass mer valuta för pengarna genom att locka med nästan lika lyxiga och fullt kompetenta bilar av deras tillverkning.
Efter kriget hade uppstått ett kapacitetsutrymme i den stora Derby-fabriken, där alla Rolls-Royce-produkter tillverkats sedan 1908, när produktion av flygmotorer för militärt bruk inte längre var av samma omfattning. Nu stod arbetskraft, maskiner och verkstäder beredda att åter producera bilar i större omfattning.

Men det var en osäker värld som 20 HP skulle födas in i. Skulle man verkligen, utifrån de nya förutsättningar som gällde i början av 1920-talet, kunna lyckas sälja en mindre Rolls-Royce? Var inte specifikationen alldeles för klen för den här bilen, när en del 40/50 HP-ägare tyckte att deras stora Silver Ghost-limousine redan hade för klena prestanda? Borde man inte hellre använda alla resurser och satsa på en förbättrad stor bil för att ersätta den åldrande 40/50 HP? Märken som Bentley, Daimler och Napier hade redan aviserat att de hade nya modeller på gång, vars prestanda överträffade dem som Rolls-Royce för närvarande hade att erbjuda. Var det verkligen så smart av Rolls-Royce att i det läget ta fram en mindre bil med sämre prestanda och alltså ”bygga ner sig”?

PROTOTYPERNA

Redan 1918 när Rolls-Royce nya modell var under utveckling hade man bestämt sig för att motorn i den nya bilen skulle vara en rak sexa på 3.128 cc. Den monterades i det första 20 HP-prototyp-chassit från 1920, kallat Goshawk I (chassi nr 1-G-1) utrustat med en lätt öppen kaross byggd internt i fabriken. Motorn skulle dock visa sig bli alldeles för dyr att tillverka med sin förnämliga teknik i form av dubbla överliggande kamaxlar.

Nästa försök blev Goshawk II (chassi nr 2-G-II) med ett något längre chassi och en motorkonstruktion som var billigare att tillverka. Det försågs med en öppen kaross från H J Mulliner. Hela tiden höll man ett vakande öga på bilens vikt. För att inte bli oacceptabelt accelerationssvag fick den kompletta bilen inte väga över en viss gräns. Detta med en underdimensionerad motor var en problematik som skulle hänga över den lilla modellen under hela dess produktionstid. Enligt Royces uppfattning var den acceptabla viktgränsen för karosseriet till 20 HP max 250-300 kilo. Ett lätt öppet tourer-karosseri skulle därför passa chassit bättre än en tung limousine. Rolls-Royce Ltd försökte påverka köparna att undvika att överkarossera sina bilar med voluminösa karossmakarkonstruktioner. Fabriken utformade sitt garantiåtagande för bilen så att det skulle vara i fara om dess samlade vikt överskred 1.927 kilo. Chassi 2-G-II med sin tourer-kaross vägde ca 1.360 kilo, alltså godkänt med god marginal. Till företagets förtret råkade den ännu hemliga bilen bli observerad av några bilintresserade personer i samband med ett pub-besök. De avslöjade bilens existens i en artikel i motortidningen The Motor redan i september 1921 *(rubricerad ”A mystery car? Is it an experimental 20 hp Rolls-Royce?”)*. På den här tiden brukade motorjournalisterna hålla tyst så länge bilföretagen så önskade, för att sedan gärna stå till tjänst med att sprida nyheten vitt och brett på den officiella lanseringsdagen, som i detta fall låg ett år fram i tiden. Den olyckliga läckan verkar inte ha varit planerad av företaget.

Prototyp nr 3 (ch nr 3-G-II) med limousine-karosseri från Hooper vägde över 1.500 kilo, medan nästa (ch nr 4-G-II), en Hooper tourer, bör ha varit något lättare. Alla sex Goshawk II testfordon byggdes 1921 och utsattes för tuffa körningar under skiftande förhållanden bland annat i Frankrike, där man kunde undgå den engelska pressens nyfikna ögon. De hårdföra testerna gick ut på att köra prototyperna ända tills de brakade ihop fullständigt. Testerna pågick kontinuerligt genom åren och upphörde inte bara för att en modell hade gått i produktion.

6-G-II OCH 4-G-II I FRANKRIKE I APRIL 1922

Goshawk II följdes naturligen av Goshawk III, som omfattade fyra experiment-chassin med olika karosserier. Den 13 juli 1922 var det så dags att låsa specifikationen för produktionsbilarna. Kort därefter skulle den nya modellen, officiellt betecknad Rolls-Royce 20 H.P., presenteras för sina presumtiva kunder. Detta event skulle också tillkännages i pressen, så Johnson tog sina kontakter med media redan den 17 september med krav på att inga nyheter om bilen fick släppas ut förrän den 4 oktober. Som ofta i England gjorde man sina lanseringar av nya bilmodeller i samband med att den stora bilutställningen på Olympia i London ägde rum i oktober varje år.

THE NEW

ROLLS-ROYCE

20 H.P.

SIX-CYLINDER CAR

ROLLS-ROYCE, LIMITED are now prepared to accept orders by cablegram, telegram or letter for their new 20 h.p. six-cylinder car, produced to meet the demand for a car of moderate horse power, but of superlative design and manufacture.

These cars possess all the essential qualities of a Rolls-Royce product and carry the same three years' guarantee as the world-famous 40/50 Rolls-Royce.

The following will shortly be ready for delivery :

CHASSIS		Price £1,100
OPEN TOURING CAR		Price £1,390 complete
LANDAULET		Price £1,745 complete
LIMOUSINE		Price £1,745 complete
ENCLOSED DRIVE CABRIOLET		Price £1,880 complete
ENCLOSED DRIVE CABRIOLET		Price £1,900 complete

The 40/50 h.p. chassis will, as hitherto, be sold at £1,850 and will remain

THE BEST CAR IN THE WORLD

ROLLS-ROYCE, Ltd., 14/15, CONDUIT STREET, LONDON, W.1.

LANSERINGEN

Den Rolls-Royce 20 HP som mötte sin publik i oktober 1922 var en bil, vars konstruktion var mer modern än den befintliga stora 40/50 HP-modellen, som samtidigt var i full produktion och hade så varit sedan 1907. 20 HP:s lilla motor på 3.150 cc (senare nedminskad till 3.127 cc) byggde på det utförande som hade provats i Goshawk II-prototyperna. Till skillnad från 40/50 HP så hade 20 HP en rak sexcylindrig stötstångsmotor, inte sidventil och inte uppdelad i två gånger tre cylindrar och den hade treväxlad låda i stället för fyra, med golvväxelspak i bilens mitt (ovanpå växellådan) i stället för till höger om föraren och försedd med *Hotchkiss-drive*, det vill säga öppen kardanaxel i stället för *torque tube*, där axeln är innesluten i ett rör, och halveliptiska bladfjädrar både fram och bak.

En avgörande utseendemässig skillnad mot 40/50 HP var grillen som hade horisontellt kylargaller i stället för vertikalt, en lösning man hade lånats in från den samtida Hudson från USA. Det var uppenbart även i övrigt att Royce i sina tekniska konstruktionslösningar för 20 HP hade tagit en hel del rätt starka intryck från amerikanska vagnar och då i synnerhet från den tidens Buick, vilket senare kom att kritiseras och upplevdes besvärande för Rolls-Royce-ledningen under några år. Det påverkade också det konstanta utvecklingsarbetet av modellen. Men det var inte bara amerikanska influenser som fick styra utvecklingsarbetet, för man studerade många konkurrerande bilmärkens produkter noga, så till exempel köptes en Hispano-Suiza in och det ledde så småningom till att Rolls-Royce kunde utveckla en bättre framaxel. Det ska erkännas här att det aldrig har varit karakteristiskt för Rolls-Royce att ha ambitionen att ligga i framkant när det gällde tekniska uppfinningar. Företagets konsekvent tillämpade policy har i stället varit att noga bevaka andra tillverkares lösningar och eventuellt kopiera dem, om de hade förtjänat det genom att visa sig fungera utan anmärkning.

40G9 BARKER TOURER

Vid introduktionen hade 20 HP-chassit bakhjulsbromsar men hade inga bromsar på framhjulen. Det hade å andra sidan inte 40/50 HP heller förrän ytterligare ett par år senare. Fortfarande ställde sig en del personer tveksamma till säkerheten med frambromsar men omkring 1924 började fyrhjulsbromsar bli mer universellt accepterade och infördes allmänt på personbilar. Rolls-Royce följde med sin tid och införde dem också, först som standard på 40/50 HP från 1924 men ett år senare även på 20 HP. Den lilla bilens utrustningsnivå var i stort sett i paritet med 40/50 HP, så här var det inte fråga om att göra någon simpel snikversion, utan avsikten var att göra en likvärdig bil men i ett något mindre format. Enkelhet men inte på bekostnad av perfektion, som fabriken kunde formulera det.

KRITIKEN

Trots det fanns det flera kunniga bilmän som kritiserade den nya modellen och ansåg den undermålig på i princip alla punkter jämfört med andra bilar på marknaden vid denna tid. Det gav förstås företrädarna för fabriken i Derby ingen ro i utvecklingsarbetet och ledde till flera löpande ändringar/förbättringar av modellen allt eftersom produktionen pågick. Dessutom hade de fullt upp med att åtgärda diverse barnsjukdomar, som brukar vara oundvikliga när en helt ny modell ska lanseras på marknaden. Som de själva hade kunnat konstatera vid de egna testerna, kunde alltså även ”Världens bästa bil” drabbas av barnsjukdomar, hur märkligt det än må låta. En bil som ska uppfattas som perfekt får givetvis inte slippa ut med barnsjukdomar - de måste vara eliminerade redan innan en ny bil börjar gå i produktion. Men riktigt så enkelt var det nu inte för 20 HP att bli helt befriad från diverse defekter, även om Rolls-Royce Ltd säkert gjorde allt vad de förmådde med alla hårdföra tester och kvalitetskontroller i fabriken varmed man skulle lokalisera och åtgärda alla eventuella fel innan köparna gjorde det. För det mesta lyckades man, men inte alltid - därav kritiken.

Den officiella RAC-formeln för att beräkna motorns storlek och styrka hamnade på 21.6 för 20 HP medan den var 48.6 för 40/50 HP. Den årliga skattekostnaden för 20 HP var därmed mindre än hälften, £22 jämfört med £49 för 40/50 HP, märkligt nog ett viktigt försäljningsargument, trots att det ju handlade om förmögna köpare och de dyraste bilarna på marknaden. Snålheten som bedrog visheten?

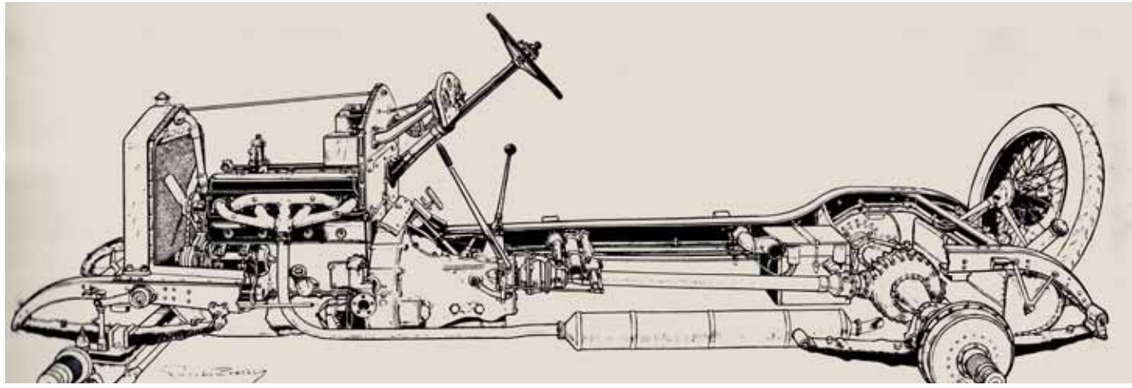
PRESSRÖSTER

När motortidningen The Autocar presenterade den nya modellen i sitt nummer för den 6 oktober 1922 kunde man läsa:
”Sedan tidigare har det varit känt att Rolls-Royce Ltd har bedrivit experiment och forskningsarbete i samband med chassier av mindre dimensioner än de på den världsberömda 40-50 h.p.-bilen som bär deras namn. Det har dock varit företagets policy att testa varje innovation till det yttersta innan den anammas, och arbetet med det nya 20 h.p. sexcylindriga chassit har många års praktisk erfarenhet. Den har prövats inte bara här i landet utan också på Frankrikes vägar och det kan definitivt konstateras att de som ansvarar för dess design och konstruktion är helt nöjda med dess förmåga att upprätthålla företagets och dess 40-50 h.p. ”storebror”, som den för övrigt inte på något sätt kommer att ersätta. Det kan anmärkas att antagandet av batteritändning för den mindre Rolls-Royce sannolikt kommer att ge ingen liten uppmuntran till dem som anser att behovet av en magnet blir mindre uttalat när den allmänna elektriska utrustningen i bilar närmar sig perfektion vad gäller tillförlitlighet. Med tanke på att inget chassi av 20 h.p. Rolls-Royce var tillgängligt för granskning i tid för att en artikel skulle förberedas för publicering denna vecka, har följande beskrivning av de enastående egenskaperna sammanställts av Mr F H Royce, designer och chefsingenjör för Rolls-Royce Ltd.”

Därefter följer en tresidig nyhetsartikel kompletterad med fyra svartvita foton av den nya bilen. Den sakligt korrekta texten beskriver hela bilens tekniska specifikationer, förmodligen författade av en journalist på tidningen och helt baserat på faktauppgifter från bilföretaget, om än kanske inte direkt av Royce personligen. Det är intressant att läsa vidare i texten att man inte rekommenderar att låta det här chassit bära så tunga vagnkorgar som ofta förekommer på det stora chassit. En bil med moderat karosseripåbyggnad kan både uppnå hög hastighet och erbjuda plats för sex åkande.

GRK50 PARK WARD TOURER 1924

The Autocars bilder är fabriksfoton som tillhandahållits av Rolls-Royce Ltd och visar bara de tidiga experimentbilarna. Några bilder av produktionsvagnar fanns uppenbarligen inte att tillgå i tid för publiceringen. En vecka senare publicerade tidningen en snygg chassiteckning signerad illustratören Gordon Cosby, där man kan detaljstudera chassits konstruktion och funktioner. Dock blev det inte tillfälle för allmänheten att se en Rolls-Royce 20 HP i verkligheten på bilutställningen på Olympia i London, för inte ens då fanns några färdiga bilar att visa upp. Istället blev det fransmännen som var först att se en 20 HP live vid Paris-salongen 1923. Engelsmännen fick vänta ett tag till med att se och uppleva de första riktiga bilarna. Premiären blev på *The British Empire Exhibition,* som avhölls på våren 1924. Första chans att se en 20 HP på den årliga bilutställningen på Olympia inföll hösten 1924, när modellen nästan hade hunnit bli två år gammal. Kanske var den då inte längre den där sprillans färska toppnyheten. En ren marknadsföringsmiss av



Rolls-Royce Ltd? I ett biltest i januari 1926 noterar The Autocar att Rolls-Royce Ltd har tagit udden av det mesta av den tidigare framförda kritiken, med en bil som uppfyller samtliga krav på perfektion och hantverksskicklighet. Testbilen vägde in på 1.470 kg med en enkel öppen kaross av en typ som var i linje med vad Royce hade förskrivit men nu också med fyrväxlad låda (infördes som standard utan pristillägg den 28 juli 1925), växelspaken på förarens högra sida (också standard från 28 juli 1925), fyrhjulsbromsar (infördes som tillval från 28 juli 1925 mot ett tillägg av £85) och många andra detaljförbättringar jämfört med de första exemplaren från 1922. Toppfarten angavs inte men man menade att den frågan inte var väsentlig för en bil med moderata prestanda, samtidigt som man förklarade att 40 mph är en bra marchfart och 60 mph medför en något ökad ljudnivå men då inte på grund av motorljud.

Kritiken från dåtidens motorjournalister var ofta klädsamt återhållen och kändes inte riktigt så översvallande som man kunde ha anledning att förvänta sig. Vi som läser dåtidens kritik idag tolkar den nog som neutral och således varken positiv eller negativ - men då bör vi beakta att man aldrig uttryckte sig särskilt explicit i text på den tiden, vilket gjorde att en läsare som inte förmådde läsa mellan raderna, lätt kunde erhålla en felaktig uppfattning, som att testlagets inställning var betydligt mer välvillig än den egentligen var, när de i själva verket kanske sablade ner testobjektet fullständigt. Motorjournalister i allmänhet brukar vara benägna att uppskatta bilars sportiga och körglada egenskaper, medan tröga och slöa bilar sällan tilltalar dem, och så var det nog även på 1920-talet. När det gäller den lilla Rolls-Royce-modellen hade testarna här visat sig från sin vänliga sida, när de tyckte att den kanske var litet svag i accelerationen. I ett test av en 20 HP 1929 uppmätes en toppfart på 65 mph (110 km/t), vilket de ansåg som hyfsat för en bil som vägde 1.665 kilo, alltså nästan 200 kilo mer än den bil de hade testat 1926. Detta får nog ses som en ganska typisk viktuppgång för många av de 20 HP som byggdes, trots att testbilen 1929 var försedd med en Weymann saloon-kaross, vars konstruktion bör ha varit relativt viktbesparande.

KAROSSERIERNAS VIKT

Många bilar bebyggdes, trots fabrikens uttalade riktlinjer, med karosserier som var betydligt tyngre än Weymann-typen, med motsvarande negativ inverkan på bilen prestanda. Dock ska inte all övervikt skyllas på karossmakarna, för redan själva chassit vägde omkring 1.050 kilo 1922 och ökade med nästan 100 kilo under produktionsperioden. Chassit var trots sin tyngd rätt flexibelt, så det delvis fick ankomma på karosstillverkarna att försöka skapa mer stadga i bilarna genom förstärkningar av stommarna till karosserna, vilket i sin tur föranledde ökad vikt.

Det är knappast ägnat att förvåna att en del personer, som i och för sig skulle kunna vara typiska Rolls-Royce-ägare och tänkas köra bilen själva, ändå avstod från att köpa en 20 HP, eftersom de hade utläst av de testande motorjournalisternas uppfattningar i facktidningarna att bilarna var alltför motorsvaga. Efter en kort provkörning kunde de själva också konstatera att så var fallet. Så det tydliga budskapet till ledningen för Rolls-Royce Ltd var att hela tiden försöka hitta sätt att öka bilens fartresurser utan att göra avkall på kvalitetskraven. De torde ha insett det omöjliga i att hindra köparna från att själva bestämma valet av karosseri och därvid överkarossera sina fordon. 20 HP-modellens vikt fortsatte alltså att öka, så effekthöjningarna utraderades. Därmed förblev den lilla Rolls-Royce-bilens prestanda i det närmaste konstanta oavsett årsmodell och typ. Detta ledde givetvis till utvecklingen mot marginellt starkare motorer för ersättarna 20/25 HP från 1931, 25/30 HP från 1935 och Wraith från 1938, men inte ens dessa senare genomförda motoruppdateringar var tillräckliga för att kompensera viktökningar och ge bättre prestanda.

Men även om vikten per automatik ökade med åren, så gick däremot chassipriset både upp och ner. Utgångspriset vid introduktionen 1922 låg på £1.100 för ett 20 HP-chassi men 1926 hade det stigit till £1.185. År 1931 sänktes det till £1.050 för 20/25 HP, trots att specifikationen faktiskt nådde en högre nivå för varje modellskifte. För en köpare var förstås totalpriset för en färdig bil mer intressant än chassipriset. Variationerna var emellertid oändliga, så det kan vara svårt att göra rättvisa prisjämförelser över tid.

51S6 PARK WARD SALOON 1923

En komplett 20 HP med öppen tourer-karross från en ansedd karossmakare gick 1922 på ungefär £1.600 medan priset för testbilen i The Autocar 1926 med Weymann-karosseri låg på £1.700, vilket egentligen inte indikerar någon större prisuppgång för en färdig bil. Med åren började de större återförsäljarna allt oftare erbjuda kunderna att köpa helt färdiga bilar med karosserier som hade tillverkats i ”batches” om minst två och kanske upp till tio liknande exemplar. Säkerligen förekom en viss konkurrens mellan de många fortfarande aktiva karosserifirmorna, vilket bör ha hållit nere priserna. Samtidigt såg de gärna att de fick uppdrag att göra individuella, eleganta och överdådiga karosser enligt senaste modet, så de kunde debitera extra mycket för varje bygge, särskilt om det var en one-off, något som blev mer och mer ovanligt med åren. Det laborerades också med rabatter som konkurrensmedel mellan olika karossmakare och mellan de större återförsäljarna.

Firmorna som tillverkade flest karosserier på 20 HP-chassin var Hooper (449), Barker (440), Park Ward (325), Windovers (166) och H J Mulliner (147). Om man hade följt chassitillverkarens rekommendationer, så tilläts inte karosserierna väga mer än 500 kilo men i realiteten var det få som klarade att bygga så lätta vagnkorgar, som samtidigt skulle uppfylla alla de krav som köparna ställde på lyx och komfort och skydd mot den fuktiga väderleken. Barkers öppna tourer-typ, initialt prissatt under £1.600 komplett, klarade säkert vikten galant men med åren blev det vanligare att köparna valde en täckt kaross framför en öppen, och många ville ha både och, vilket straffade sig dubbelt med en utbyggd kaross tyngd av en stor sufflett. Varianter som Cabriolet de ville eller sjusitsig Limousine var inte det bästa valet för det lilla chassit och det var inte heller Royces tanke med att införa en mindre modell - men här var det köparna som bestämde och många ville ha imponerande karosser

även på sina lilla bil, precis som man hade vant sig vid på det stora chassit, och då skulle de naturligtvis göras till viljes. Därför var det inte så ovanligt att en 20 HP med en påkostad kaross fullt komplett kunde kosta uppemot £2.000 och komma att väga alldeles för mycket för sitt chassi, medförande viss svårighet att få fart på ekipaget på vägen. Det var väl okej för den som bara använde sin 20 HP för korta turer i centrala staden men mindre bra vid längre utfärder på landsvägarna.
Man skulle kunna tro att Rolls-Royce Ltd gärna rekommenderade de lätta Weymann-saloon-karosserierna för 20 HP-chassit, men här var ledningen uppenbarligen något kluven, för även om ett mål var att hålla nere vikten, vilket en Weymann-kaross lyckades så mycket bättre med än en från en ansedd karosserimakare tillverkad gedigen och rymlig kaross i trä och aluminium, så ansåg styret i Derby att det var viktigt för bilförsäljarna att förstå att en Rolls-Royce med Weymann-utseende inte var *”vad man vanligen associerade med ett Rolls-Royce-chassi”* som man uttryckte det. Försäljarna övertalades därför att alltid rekommendera en kaross i metall. Skälet härför uttrycktes något otydligt. Menade man möjligen att en Weymann såg litet sjaskig ut? Trots det så var det ganska vanligt att även etablerade firmor som H J Mulliner, Freestone & Webb och Gurney Nutting följde aktuella trender och tillhandahöll moderiktiga karosser av Weymann-typ för Rolls-Royce 20 HP-chassin.

KAROSSBYTE

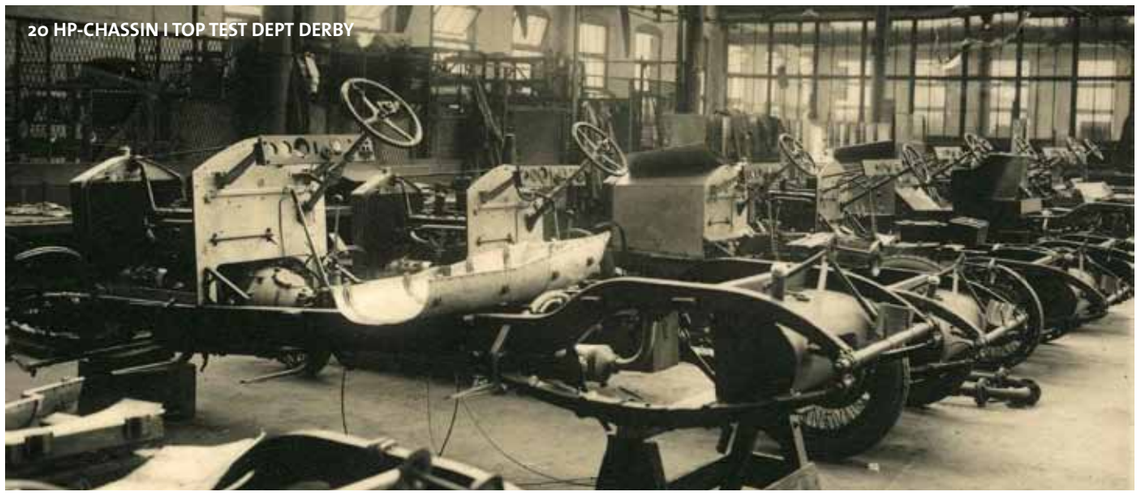
En företeelse som var mer vanlig för Rolls-Royce-bilar än för andra bilmärken var att man bytte ut karosseriet mot ett nytt efter några år. Ett Rolls-Royce-chassi var genomgående mer hållbart än sitt karosseri, så när karosserna skadades eller slets ut utan att det var något fel på chassina eller bara för att bilarna såg omoderna ut, så valde man att skicka bilen till en karosserimakare för att han skulle skrota den gamla karossen och förse chassit med en modernare vagnkorg. Detta var ett populärt bruk under senare delen av 1930-talet, när det poppade upp en och annan verkstad i England som hade till uppgift att bygga nya karosser på gamla chassin. Bland dessa var Coachcraft, John Charles, Ranalah och Southern, vilka gjorde standardiserade 1930-talsdesigner som de för en billig peng erbjöd för åldrande 20 HP-chassin som alternativ till att köpa ny bil. Därmed kunde många gamla chassin få respit att leva vidare några år till. Typiskt nog var det ofta just Weymann-karosser som byttes ut för att de var opraktiska, svåra att hålla snygga och så klena att de ibland inte höll tätt vid nederbörd och - framför allt - för att Weymann-saloon-designen kom att anses helt urmodig efter 1930.

FÖRSÄLJNINGSPRISER

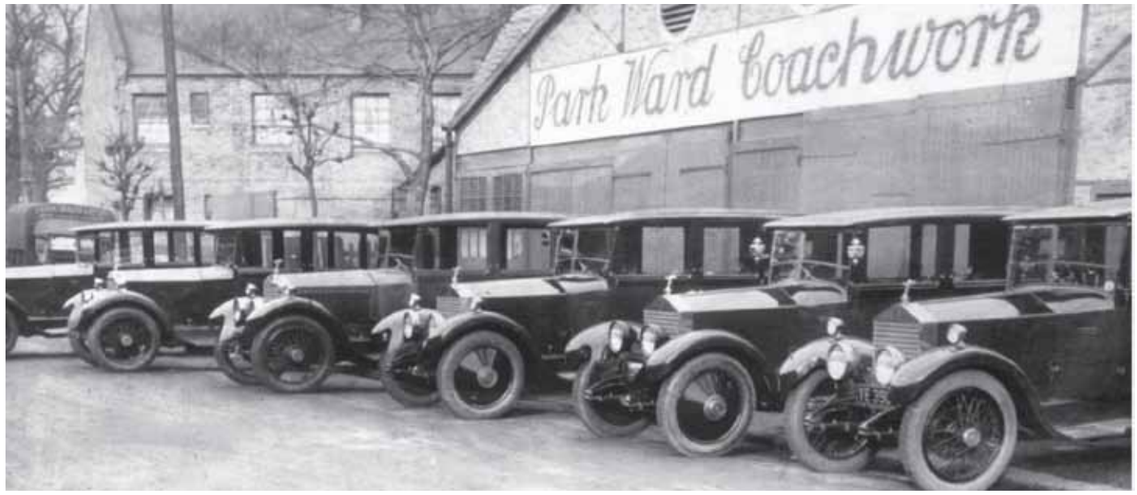
Enligt 1925 års försäljningskatalog kostade ett 20 HP-standardchassi £1.100 men mot ett tillägg på £85 kunde man få den utrustad med fyrhjulsbromsar. Totalpris för en *Open tourer* var £1.590 medan en tvåsitsig *Coupe* med svärmorslucka och plats för en extra resenär gick på £1.720, en *Landaulet* £1.745, en *Limousine* £1.745, en *Saloon* £1.820, en *Saloon with division* £1.845 och en *Owner driver or Chauffeur driven Cabriolet* £1.880.

Det påpekades särskilt att i priset ingick strålkastare, hastighetsmätare, klocka, reservhjul, elektrisk tuta och kylarmaskot. De angivna priserna för komplett bil avsåg vagnkorgar som utförts i högsta kvalitet och med utseende som på bilderna. En köpare som inte ville se sin bil med standard-ekerhjul kunde i stället välja extremt starka och lättvättade men mindre eleganta artillerihjul av stål. För dem fick man betala £11 15s od extra. Särskilt framhölls att om ekerhjul täcktes av skivor *(wheel discs)*, så var detta inte att rekommendera på grund av deras multipla nackdelar i form av ökat ljud från däcken och andra sorters oväsen samt risk för kvarvarande fukt att samlas runt ekrarna och leda till korrosion, et cetera.

Om man nu jämför med prislistan i 1928 års försäljningskatalog, så hade chassipriset stigit till £1.185 men då ingick fyrhjulsbromsar som standard, medan priserna för kompletta bilar låg på £1.750 för *Open tourer*, £1.824 för *Coupe cabriolet*, £1.899 för *Saloon*, £1.923 för *Saloon with division*, £1.949 för *Sedanca de ville, Enclosed landalet och Enclosed limousine* och slutligen £1.984 för *Owner driver or Chauffeur driven Enclosed Cabriolet de ville*. Prishöjningarna var i praktiken tämligen måttliga under de här åren på 1920-talet. Detta gällde förstås bara katalogmodellerna, vilka får betraktas som i stort sett av standard-typ, även om man erbjöds vissa detaljvariationer inom listpriset, för att ge köparna en känsla av individualisering. Om han däremot valde att bygga en helt individuell design för sitt karosseri, kunde prislappen lätt skena iväg okontrollerat. Försiktigtvis angavs bara i katalogen att man gärna lämnade kostnadsförslag vid specialbeställningar.



20 HP-CHASSIN I TOP TEST DEPT DERBY



PRODUKTIONEN

20 HP-bilarna var i kontinuerlig utveckling och flera 20 HP-bilarna var i kontinuerlig utveckling och flera experimentvagnar av 1925 års modell användes parallellt med att produktionsbilarna hade börjat sippra ut från Derby-fabriken i större antal. Internt hade gjorts upp en lista på alla anmärkningar avseende diverse barnsjukdomar mm som hade uppdagats men ännu inte åtgärdats i tillräcklig mån i produktionen. Eric Platford som ledde Rolls-Royce testavdelning hade i augusti 1923 radat upp 42 problem som han ansåg måste tas itu med omgående. Tursamt nog hade man redan inom en månad lyckats åtgärda eller på ett eller annat sätt omhänderta de flesta felen. Det hindrade dock inte att man fortsatte med rigorösa interna testprogram under hela produktionstiden. I en del fall ledde de till ytterligare detaljförbättringar. Likväl var det flera kunder som lät framföra sina klagomål till fabriken med krav på att defekterna på deras bilar skulle rättas till på garantin. Villkoren i den treåriga fabriksgarantin för 20 HP var densamma som på 40/50 HP och alla klagomål togs på största allvar.

av 1925 års modell användes parallellt med att produktionsbilarna hade börjat sippra ut från Derby-fabriken i större antal. Internt hade gjorts upp en lista på alla anmärkningar avseende diverse barnsjukdomar mm som hade uppdagats men ännu inte åtgärdats i tillräcklig mån i produktionen. Eric Platford som ledde Rolls-Royce testavdelning hade i augusti 1923 radat upp 42 problem som han ansåg måste tas itu med omgående. Tursamt nog hade man redan inom en månad lyckats åtgärda eller på ett eller annat sätt omhänderta de flesta felen. Det hindrade dock inte att man fortsatte med rigorösa interna testprogram under hela produktionstiden. I en del fall ledde de till ytterligare detaljförbättringar. Likväl var det flera kunder som lät framföra sina klagomål till fabriken med krav på att defekterna på deras bilar skulle rättas till på garantin. Villkoren i den treåriga fabriksgarantin för 20 HP var densamma som på 40/50 HP och alla klagomål togs på största allvar.

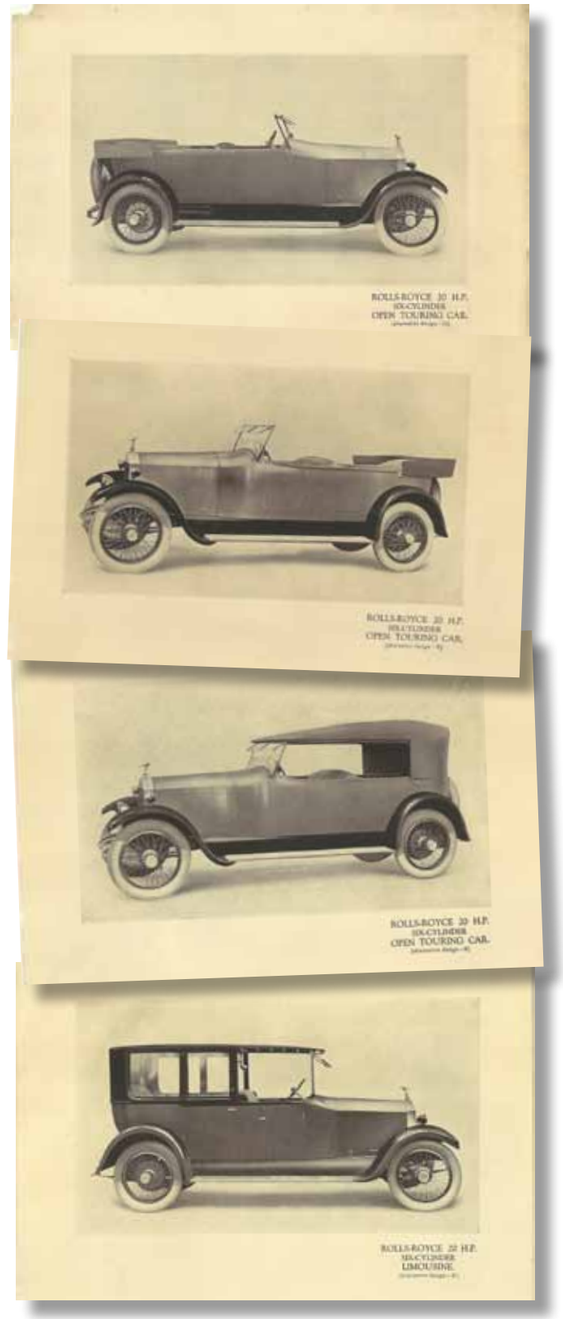
Mot slutet av 1923 kunde man konstatera att under den nya företagspolicyn hade Derby-fabriken producerat 562 20 HP-chassin mot 415 exemplar av 40/50-chassit, ett mycket gott resultat för 20 HP med tanke på den lågmäldhet och återhållsamhet med vilken man hade pushat för den lilla modellen. Förhållandet att den lilla sålde bättre än den stora skulle komma att permanentas för hela produktionstiden. När 20 HP slutade tillverkas 1929 för att ersättas av den nya 20/25 HP hade 2.940 chassin av 20 HP producerats i Derby och sålts, visserligen mindre än hälften av totalsiffran för 40/50 HP (6.173 chassin), men en orättvis jämförelse eftersom 40/50 HP hade en längre produktionstid (1906-1925, i praktiken cirka 15 år) medan 20 HP bara såldes åren 1922-1929 (knappt sju år) och banade väg för nya ersättare som sålde väldigt bra under åren fram till andra världskriget. Detta bekräftar med tydlighet att satsningen på en mindre modell bredvid 40/50 HP hade varit framgångsrik och helt rätt beslut av ledningen för Rolls-Royce Ltd.

20 HP PÅ ÅLDERNS HÖST

Det var många studenter och personer med begränsad ekonomi som köpte sig en gammal nedgången 20 HP som fortfarande rullade, för mekaniskt var de väldigt hållbara, för bara några pund och använde som sin bruksbil i några år. Därför blev överlevnadsprocenten för 20 HP särskilt hög. När det på 1960-talet uppstod en ny kulturrörelse med att renovera gamla bilar, var en 20 HP ett intressant startobjekt för många nybörjare, med konsekvensen att det än idag finns gott om överlevande exemplar av modellen, men i högst varierande skick. Om karossen på en 20 HP för 50 år sedan bedömdes som alltför nedgången eller bara tråkig, t ex en limousine som saknade all sportighet, så kunde man i dess ställe amatörbygga en enkel sportigt designad fantasikaross och imponera på kompisarna. Av de 2.940 tillverkade 20 HP-chassina finns därför en betydande del fortfarande kvar och står sig bra i pris. Många gånger är en 20 HP mer värdefull än någon av modellerna som efterträdde den, alltså 20/25 HP, 25/30 HP och Wraith, dock som alltid mycket beroende på karossutförande. Öppna sportiga karosstyper brukar värderas högre, liksom originalbilar som renoverats varsamt. Nu har det precis gått 100 (etthundra) år sedan de första exemplaren av denna charmiga lilla bil introducerades. Dags för ett stort jubileum!

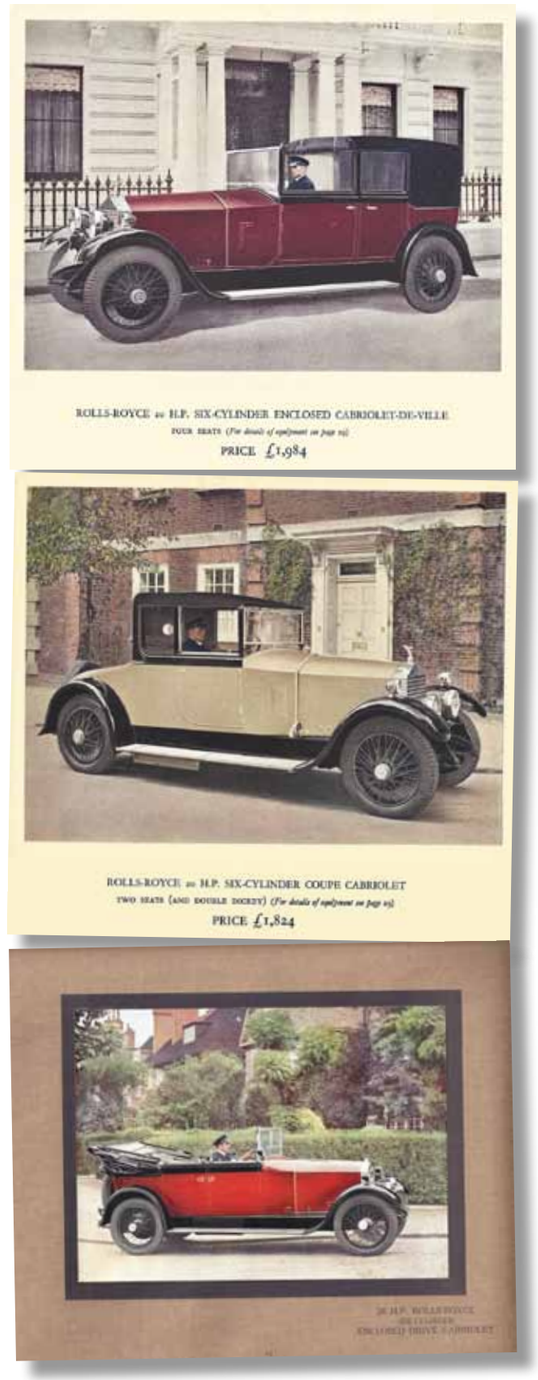
REKLAMARBETET

Riktigt varför reklamsatsningen vid introduktionen av den nya modellen 20 HP var så tillbakahållen är inte helt klart. Förmodligen ville man inte störa den löpande försäljningen av de större och dyrare 40/50 HP alltför mycket. Den nya 20 HP sålde ganska bra ändå redan från start. Eftersom det knappt fanns några helt färdiga bilar att sälja när modellen presenterades, så var det inte heller nödvändigt att slå på den stora reklamtrumman, för då kanske i stället väntetiderna för leverans skulle ha blivit längre. Därmed



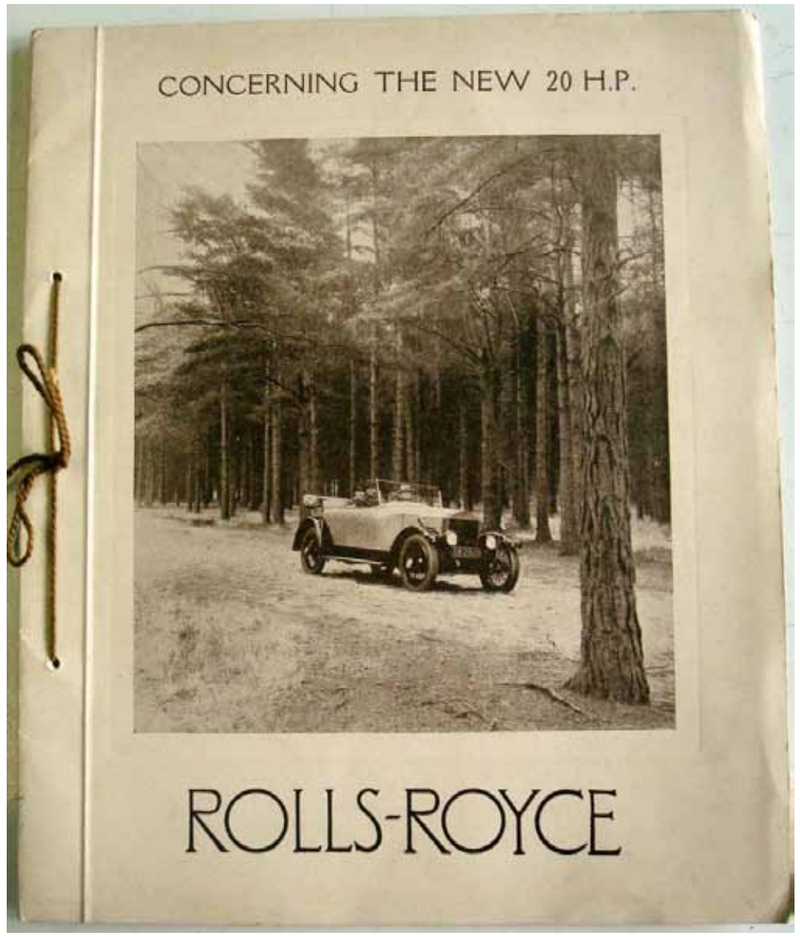
ankom det i stället på motorpressen att agera försäljningsapparat, genom att de gavs tillgång till fabriksexemplar som de kunde provköra och sedan beskriva utförligt i de populära motortidningarna.

Johnson hade blivit besviken på de reklamansvariga medarbetarnas mediokra insatser med att nå ut initialt med marknadsföringen av den nya modellen. Han menade att de inte hade arbetat helhjärtat för att föra fram den nya produkten. Men de ursäktade sig med att de bara följde företagsledningens rekommendationer, som gick ut på att man i första hand skulle försöka sälja en ny 40/50 HP hellre än en ny 20 HP och en begagnad 40/50 hellre än en ny 20 HP. Dessutom skulle man absolut förhindra att de kung-



liga familjerna började använda 20 HP, för den var till skillnad från en 40/50 HP inte en ”högreståndsbil”.

Johnson, som var pådrivande när det gällde alla typer av marknadsföring i bolaget, var noga med att alla gjorde kvalitetsjobb även med PR i annonser och broschyrer. Han såg till att reklamavdelningen plockade ut några representativa bilar och skickade dem till Hampstead i Londons utkant, där man kunde hitta trevliga miljöer att fotografera bilarna i för den stora försäljningskatalogen som skulle ges ut. Dessförinnan hade man bara tagit fram ett enkelt reklamutskick bestående av åtta hopfästa lösblad med



En annan viktig del av marknadsföringen var publiceringen i dagspress av kända personers uttalanden. Deras positiva omdömen citerades flitigt. Redan 1923 lät man sammanställa sådant material i en ej illustrerad skrift kallad *"Concerning the New 20 HP"*, där man på 20 sidor gav plats för *"expert opinions"* från rapporter i den fria pressen om bilen ifråga. I några fall införde även karosserimakarna under eget namn annonser som visade exempel på färdiga 20 HP-bilar med beskrivningar och prisangivelser. Sannolikt både initierade och ansvarade Rolls-Royce Ltd för annonsernas utformning och finansiering, snarare än att de små firmorna fick stå för kostnaderna för dem på egen hand.

40G9 BARKER TOURER

20 HP PÅ EXPORT

Exporten av 20 HP gick bland annat till Indien, där många prinsar och maharadjor köpte flera stycken var för att komplettera sina befintliga stall av 40/50 HP, men också till Australien (122 ex) och till USA/Canada (47 ex). Rutinen var alltid att färdiga bilar som skulle till södra England eller gå på export först kördes till Lilly Hall i West Brompton, London, för avslutande finish-arbeten. Sedan vidaretransporterades de till hamnen i Folkestone för att tas ombord på fartyg mot kontinenten, ofta till fransk hamn, där en fransk chaufför mötte upp och tog bilarna vidare till Paris, om slutmålet var köpare i Europa. Bilar som skulle skeppas mer långväga än så packades in i stora trälårar med förhoppning att anlända oskadda till sina avlägsna destinationer.

GUK59 HOOPER OPEN DRIVE LIMOUSINE

20 HP I SVERIGE

Såvitt är känt exporterades inte något enda exemplar av de fabriksnya 20 HP till Sverige under åren 1922-1929. Likväl förekom nyhetsartiklar om bilen i svensk motorpress. Så till exempel i Svensk Motor Tidning, där en reporter under signaturen J N skrev om 20 HP med detaljerade tekniska beskrivningar och berättade att han hade varit på Rolls-Royce-fabriken i Derby redan 1919 och frågat personal om den nya modell som det ryktades om men de hade inte låtsats veta något om en sådan modell. Bilderna på färdiga bilar i SMT-artikeln var desamma som Rolls-Royce Ltd hade i sin första broschyr för den nya 20 HP (alltså av prototyperna) och som The Autocars redaktion visade i sitt nummer den 6 oktober 1922, uppenbarligen i brist på bilder på färdiga produktionsbilar vid den aktuella tiden.

Intresset i Sverige för en ny mindre modell verkar således ha varit rätt begränsat. Återförsäljaren Wiklunds i Stockholm verkar inte ens ha brytt sig om (eller kanske inte fick anledning) att ta in en bil eller ett chassi för att kunna visa upp i sin försäljningslokal. Möjligen följde de bara Derbys interna försäljningsfilosofi - hellre sälja en ny eller begagnad Silver Ghost till någon välbärgad grosshandlare i Sverige, än att försöka sälja en ny 20 HP till svenska kreti och pleti?

Trots allt har flera 20 HP rullat här i Sverige men dessa har kommit hit som relativt billiga, begagnade bilar och inte alltid i bästa skick. Det är påfallande att nästan alla de importerade bilarna har fått sina karosserier utbytta redan tidigt. Medelmåttiga karosser har åldrats illa, medan 20 HP-chassin varit hållbara och kunnat fortsätta köras för en billig penning. Ibland har det varit tillräckligt att en bil sett omodern ut för att ägaren skulle uppdatera den och därför är det få 20 HP med ursprungskaross i bra skick.

Det lär ha funnits uppskattningsvis 13 privatimporterade 20 HP i Sverige. Huvuddelen av dem har nu åter lämnat landet. Här följer en sammanställning av varje 20 HP som har varit i svensk ägo vid något tillfälle med övriga faktauppgifter och bilder. Det kan inte uteslutas att ytterligare någon 20 HP kan finnas eller har funnits i Sverige. Den som känner till någon bil som saknas här, får mer än gärna höra av sig till Bulletinen-redaktionen. Samma gäller givetvis också om presenterade uppgifter är ofullständiga eller felaktiga.

20 HP 89K5 1923 Windovers drophead coupe

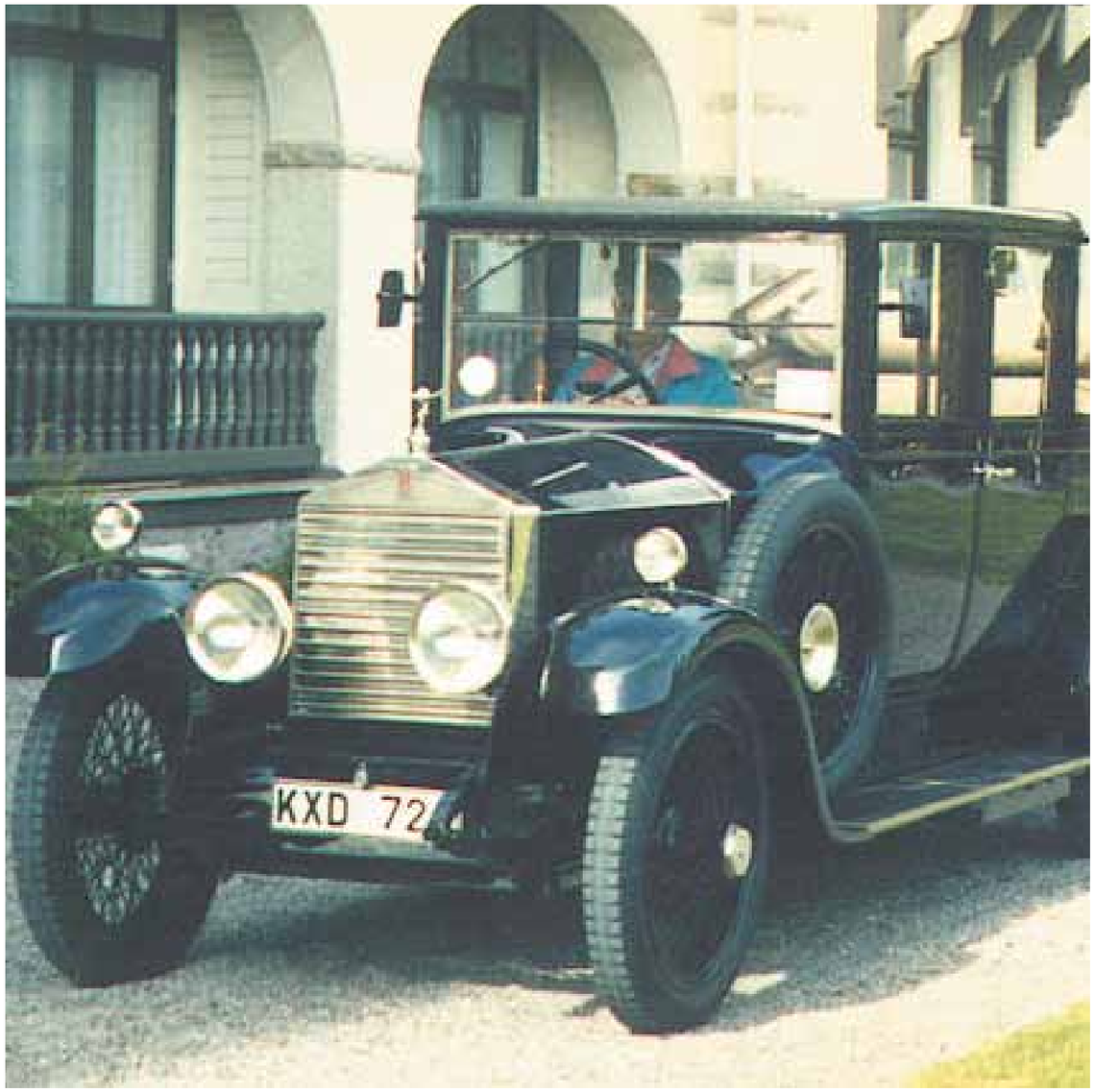
Sannolikt den äldsta 20 HP som har rullat i Sverige. Den hade ursprungligen en Rippon saloon-kaross, när den ägdes av G H Rayner. Innan den importerades till Sverige 1974 hade originalkarossen blivit utbytt mot en drophead coupe från Windovers. Svenskt reg nr blev GWO649. Ägare i Sverige har varit Derek Illingworth, Nils Vetterlein och Kjell Lind men bilen har nu återexporterats till England.

20 HP GDK8 1924 Leyshon-James replica tourer

Ch nr GDK8 hade en James Young saloon hos sin förste ägare E Watkins. Sedan tog en S Pilkington över bilen, därefter G A Marsh. Senare såldes den som ett chassi utan karosseri. När den så småningom hamnade i Sverige hade den försetts med en välgjord Barker tourer replica-kaross av Derek H Leyshon-James of Hereford, byggd ca 1987 och liknar den som 20 HP GYK5 fick vid samma tid. Svenskt reg nr är HWU785 och bilen ägs av Kjell Anderssson i Göteborg.

20 HP GNK55 1925 Hooper landaulet

Här är en bil som har fått behålla sitt första karosseri, Hooper landaulet body no 6264. Förste ägare var The Right Honorable Earl of Inchcape, som avlöstes av R Read. Bilen hade engelskt reg nr YK3633. Den anlände till Sverige och tilldelades svenskt reg nr KXD726. Ägare var Nils Vetterlein, som efter många års innehav sålde den på Bonhams auktion i England den 19 juni 2004. Bilen är alltså återexporterad till England, där den bl a har uppträtt i filmen "The King´s speech" från 2010, nu med engelskt reg nr BS925.

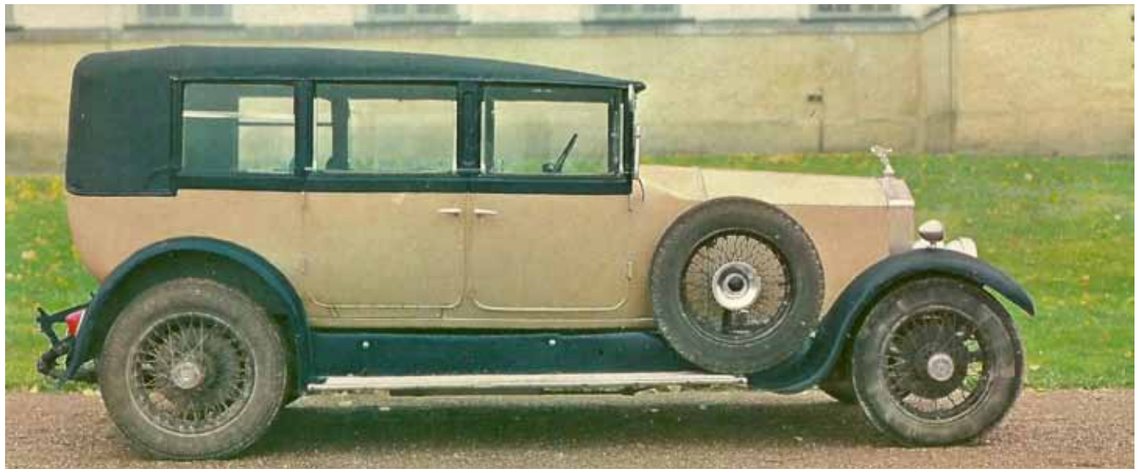


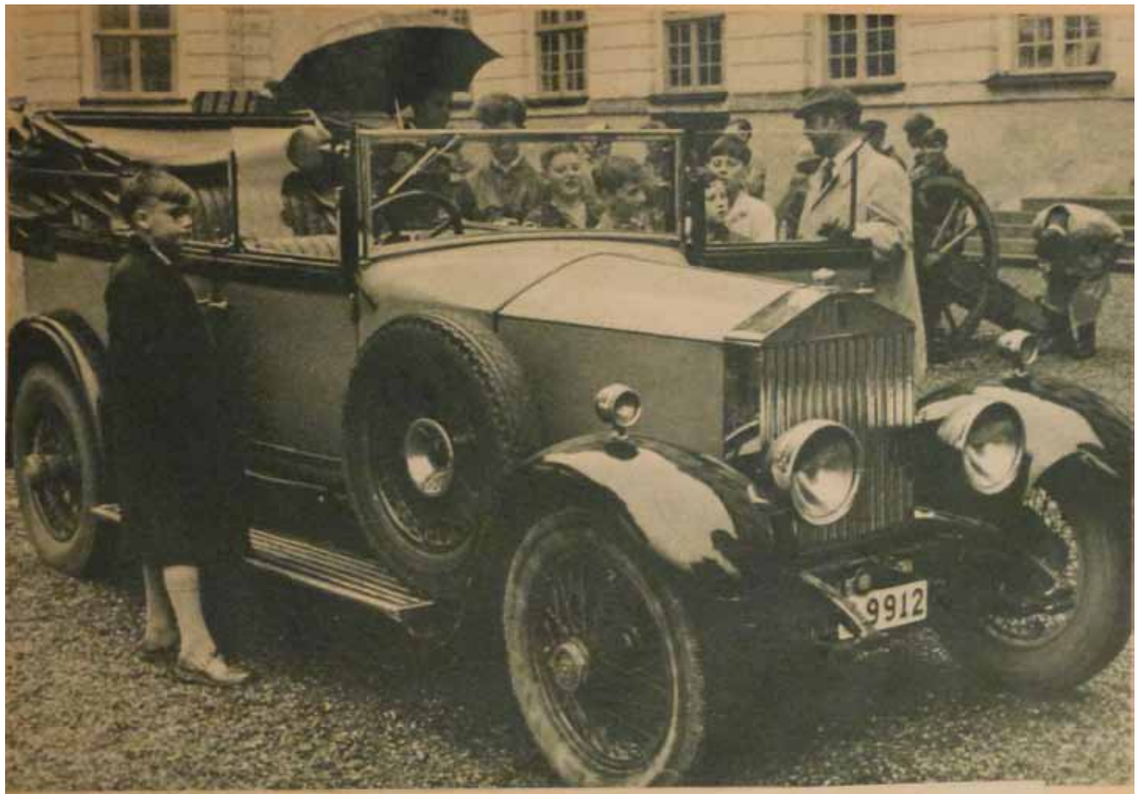
KÖP OCH SÄLJ!

Har du reservdelar eller annat till din Rolls-Royce eller Bentley som har råkat bli liggande hemma till ingen nytta? Kanske andra medlemmar behöver dem bättre? Varför inte prova att annonsera i vår Bulletin? Medlemmar får annonsera bildelar i en mindre annons gratis. Ta en bra bild och skriv några rader. Gör slag i saken nu!

20 HP GYK11 1926 Salmons & Sons 4 door cabriolet

GYK11 lär inte ha kommit till Sverige med sitt originalkarosseri. Enligt tillförlitlig källa var den nämligen från början byggd som en Barker drophead coupe för förste ägaren Mrs W Williams med engelskt reg nr YR838. Den karossen har uppenbarligen blivit utbytt mot en stor fyradörrars cabriolet från Salmons, till synes korrekt för sin tid. Bilen kan alltså ha byggts om relativt tidigt eller så har karossen flyttats över senare från en annan 20 HP. Idag står bilen på Sparreholms bilmuseum och ägs av familjen Karinen. Dessförinnan var den i Rutger von Essens ägo, medan han drev Skoklosters bilmuseum, och efter det visades den upp av Nils-Erik Sundblad i hans bilmuseum Silver Hill. Bilen lär ha befunnits i Sverige i vart fall sedan tidigt 1970-tal och haft svenskt reg nr (X10999 eller X9912?) men fick enligt transportstyrelsen sitt nya reg nr EMB335 först 1990.





När friherre Rutger von Essen, Skokloster, kom körande med sin Rolls Royce från 1926 och stannade utanför slottet, omringades han genast av en engelsk gosskör på sightseeing. En sån bil! sa killarna

20 HP GUJ20 1927 replica drophead coupe

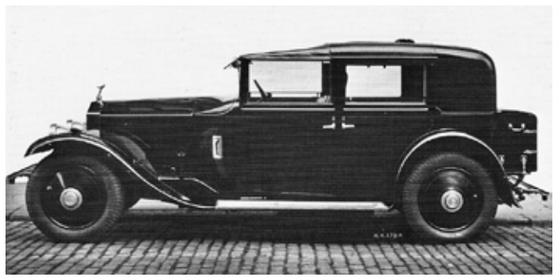
Efter att först ha byggts som en Barker saloon för A Nichol, kom den till Sverige 1966 om-byggd till shooting brake. Vid importen noterades bilen som definitivt införd den 4 maj 1966, varvid anmärktes att den var högerstyrd och importerad begagnad. Den registrerades som A21112 en vecka senare för ägaren, studeranden Bo Eriksson, då boende på Bergsgatan 55 i Stockholm. I oktober samma år flyttade han och bilen till Värmlandsgatan 28 i Göteborg men först den 10 november 1969 fick den sitt nya reg nr O60092. En senare känd ägare var Allan Svensson men numera ägs den av Bo Thorstensson. Svenskt reg nr A1927 är nog fej-kat, medan reg nr GKF302 har gällt sedan 25 maj 1973. Bilen syntes i svenska filmer som Picassos äventyr 1978 och Kådisbellan 1993 (med fejkat reg nr A1332), innan den försågs med en replica drophead coupe ca år 2000. K W eller Kitchner & Woodiwiess i Blackpool, kan ha utfört ombygget. Namnet K W förekommer inte i någon av böckerna om engelska ka-rossmakare, så informationen om dem är knapphändig, men de kan möjligen ha sysslat med karosserikonverteringar från 1960-talet och senare. Den befintliga drophead-karossen ser ut att vara tillverkad av Ranalah eller Southern. De byggde replikor i små serier på begagnade 20 HP-chassin under sena 1930-talet.

20 HP GYL55 1928 Cockshoot all-weather Tickford top

Bilen började som en Barker tourer med engelskt reg nr PX8225 för E G MacAndrew från 2 maj 1928. Senare byggdes bilen om och fick en all-weather-kaross från Cockshoot som den alltjämnt har. Doug Macmillan från Irland ägde bilen på 1990-talet och sedan har även Derek Illingworth ägt den. Bilen var till salu hos Rohdins 2012, då med svenskt reg nr CLB567, men torde ha återexporterats till England kort tid därefter.

20 HP GBM10 1928 K W replica tourer

Från början bebyggdes GBM10-chassit med en Sedanca de Ville-kaross av W H Knibbs & Son Ltd, Motor Body and Coach builders, Ardwick, Manchester, och gavs engelskt reg nr YX1133. Detta ståtliga exemplar byggdes förmodligen inte specifikt för en viss köpare/beställare utan för att omsättas via återförsäljarnätet.
Förste ägaren hette Geoffrey Duckworth, verksam som läkare i Wimbledon i London. Han köpte bilen genom försäljningsfirman The Car Mart, vilket möjligen delvis kan förklara det ovanliga att en londonbo köper en (”provinsiell”) Manchester-byggd bil. Även efterföljande ägare var verksamma inom sjukvården. Sedermera köpte operasångaren Henri Matcotti bilen, ursprungligen belgare men bosatt i Wimbledon Common i London. Bilen sägs ha kommit till Sverige 1971 eller 1975 och då med en öppen replica-kaross byggd ca 1970 och tillskriven K W. (se GUJ20 ovan) Troligen byggdes det i själva verket något tidigare, för enligt tidningen FIB-Aktuellt från tiden importerades bilen till Sverige redan 1968, då med sin kaross i skick som ny, av fabrikören Lennart Ekdahl i Hovmantorp i Småland, och erhöll svenskt reg nr G7600, vilket betyder att den registrerades i landet redan före 1973, när den fick nytt svenskt reg nr BAL006. Bland senare ägare märks finansmannen Hans Thulin och cykeldirektören Salvatore Grimaldi. Numera är bilen tillbaka i sitt hemland och ägs av Gary Crisp, som köpte den av Rohdins 2020. Enligt Crisp ska initialerna K W stå för Kitchner & Woodiwiess i Blackpool.



20 HP GAJ6 1927 replica cabriolet

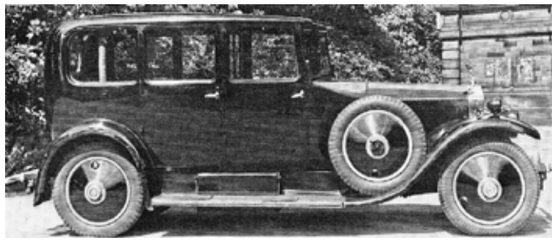
Denna 20 HP byggdes från början som en landaulet av Watson (härmed avses P W Watson & Sons Ltd i Lowestoft som karosserade 17 stycken 20 HP och inte W Watson & Co i Liverpool) för sin ägare A H Gillies från Wallasey och fick i juni 1927 engelskt reg nr HF4777. Watson byggde totalt fyra landauletter, varav den sista 1927 gjordes för GAJ6. Uppgifter om vad som drabbade denna bil senare är sparsamma. Den nuvarande karossens upphovsman och tillverkare är okänd men den påminner om Southern och Ranalahs 1930-tals replica-byggen. Bilen stod i många år utställd på Arvika fordonsmuseum. Enligt deras info hade bilen först en landaulet saloon-kaross från Thompson Brothers i Liverpool och fick en ny drophead coupe-kaross under andra världskriget och omregistrerades med denna i juli 1946. Museets uppgifter kan ifrågasättas. Bilen har nu lämnat museet och såldes 2021 på Bilwebauctions till nuvarande ägaren Niels Sörensen i Guatemala i Tving, som ännu inte fått bilen registrerad i Sverige, så den bär fortfarande sina engelska skyltar med engelskt reg nr HF4777. Sörensen söker info om bilens historia.

20 HP GKM62 1928 Barker saloon with division

Bilen registrerades på en W W Dowding med engelskt reg nr XV9146. Den köptes av Eric Åhlberg i februari 1965 från Paddon Brothers i London för £550 och importerades till Sverige genom att skeppas med M/S Britannia till Göteborg den 24 maj 1965 (kostnad £81.16sh.2p). Bilen förtullades i Stockholms frihamn den 13 juni 1966 (avgift 3.399 kr) men Eric Åhlberg fick den inte registrerad, för den blev underkänd vid besiktningen hos AB Svensk bilprovning den 15 januari 1969. Därefter blev bilen stående en längre tid med olösta tekniska brister. Vid 1980-talets mitt återupptog Richard Åhlberg (son till Eric?) arbetet med att få ordning på bilen. Efter att den hade stått stilla så länge ville den inte starta. Richard Åhlberg tog då råd från och hjälp av Nils Vetterlein ca 1985. Den 26 maj 1986 lyckades Richard Åhlberg bli bilens registrerade ägare och den 5 augusti samma år tilldelades den svenskt reg nr MMG222. Registreringsbesiktningen genomfördes utan anmärkning och bilen sattes i trafik och ställdes på den 23 mars 1989. I juni 2021 togs den till Rohdins verkstad i Trollhättan för åtgärder. Såvitt är känt är den fortfarande i samma familjs ägo idag. Den är alltjämt i sitt väl bevarade originalutförande med det fyrdörrade Barker pegamoid-klädda karosseriet av Weymann-typ.

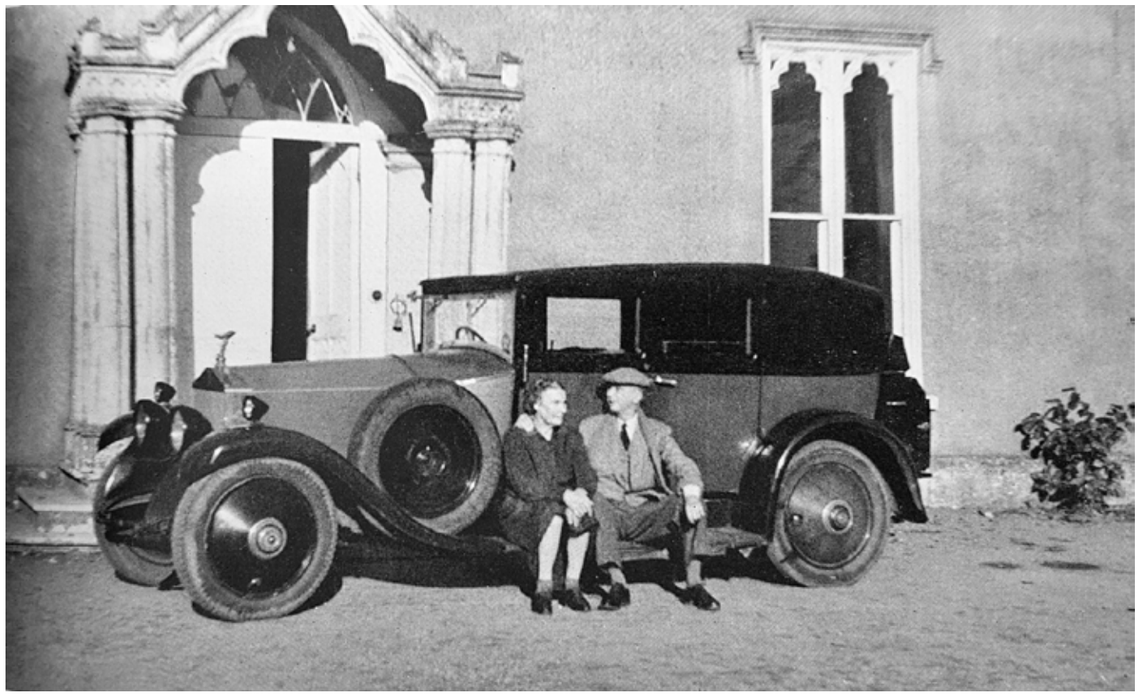
20 HP GFN11 1928 Knibbs saloon

Detta exemplar av 20 HP byggdes för Lady Roberts med karosseri av W H Knibbs & Son Ltd, Motor Body and Coach builders, Ardwick, Manchester, och fick engelskt reg nr HF8667. Bilens fortsatta historia i England är inte känd men den kom troligen till Sverige på 1970-talet, då den ägdes av Björn Ljungstrand i Göteborg och sågs ofta på rallyn i Göteborgs-området under åren fram till ca 2000, då med svenskt reg nr DUZ505. Bilen visades senast upp med sitt relativt väl bevarade originalkarosseri på bilutställningen Tjolöholm Classic i maj 2002, innan den återexporterades till England och såldes där på en Bonhams-auktion blott en månad senare. Dess nuvarande hemort är inte känd.



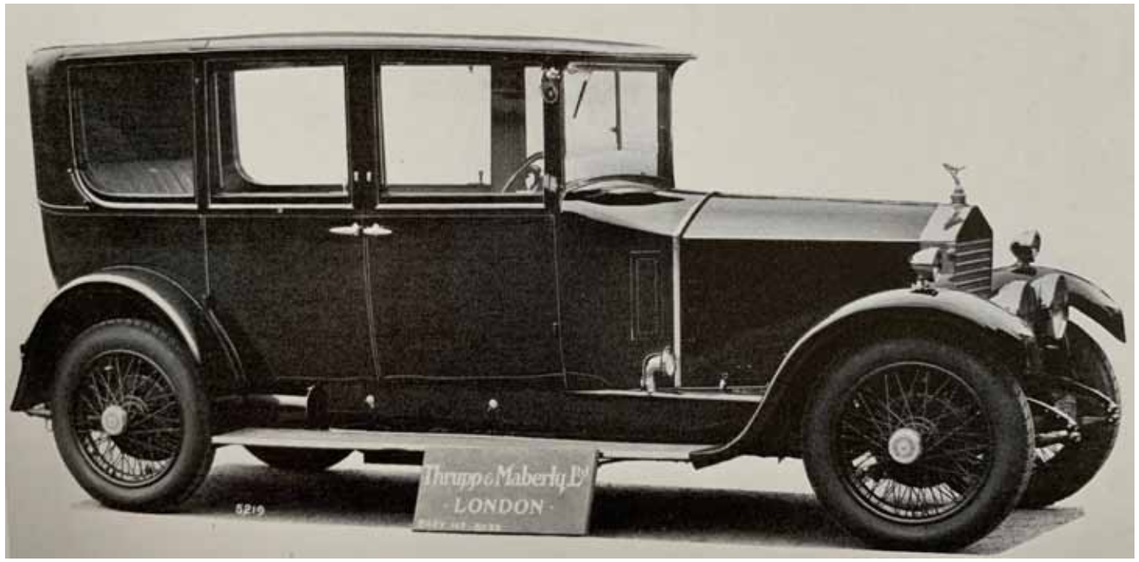
20 HP GFN40 1928 Hooper Weymann saloon

Bilen byggdes för Sir Bruce Thomas och försågs för hans räkning med en Hooper-kaross, konstruerad i enlighet med Weymann-patentet, Hooper body no 7092, och fick engelskt reg nr XV9146 som senare ersattes av EOC888. En efterföljande ägare var K Brittan. Bilen såldes på H&H:s auktion i England 2013 och kom till Sverige och Olle Ljungström som i sin tur sålde den vidare till Kaj Wallin 2022. Bilen har nyligen erhållit svenskt reg nr WSX88Y och verkar vara i såväl mekaniskt som kosmetiskt utmärkt originalskick.



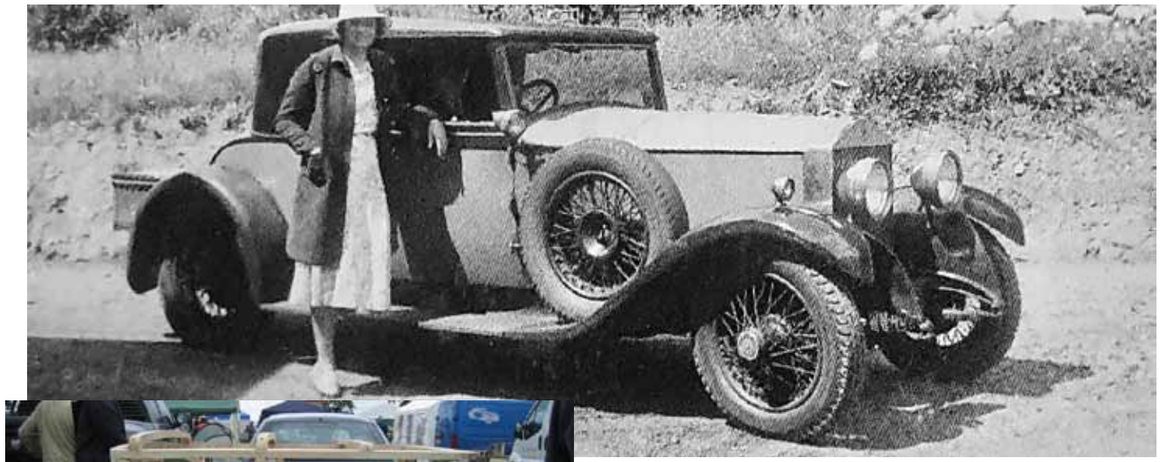
20 HP GLN75 1929 Thrupp & Maberly landaulet

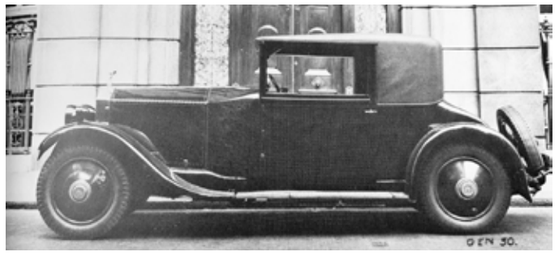
Bilen byggdes för Mrs A M Firth. Den registrerades troligen vid importen till Sverige den 28 juli 1972 och har haft samma ägare sedan 1981. Den har varit avställd sedan 1990 och som ägare anges Gudrun Karinen. Svenskt reg nr är DEB042. Tyvärr saknas foto på exakt denna bil. Fabriksfotot här visar en annan ganska typisk landaulet från Thrupp & Maberly på ch nr GMJ76 från 1927.



20 HP GEN30 1929 replica tourer

Bilen byggdes för Major Sir R Spencer-Naim och försågs med en coupe-kaross från Hooper body no 7204 och fick engelskt reg nr UV3594. Den hamnade så småningom i Sverige men då med en utilty-kaross av okänd tillverkare, typ och utseende. Senast noterad ägare är B L (Lennart) Svensson. Bilen verkar dock ha återexporterats till England och där byggs en kopia av GEN30:s ursprungliga Hooper.kaross.





ROLLS-ROYCE-BILAR PÅ SKROTEN

Michael Insulander och Rune Sahlberg

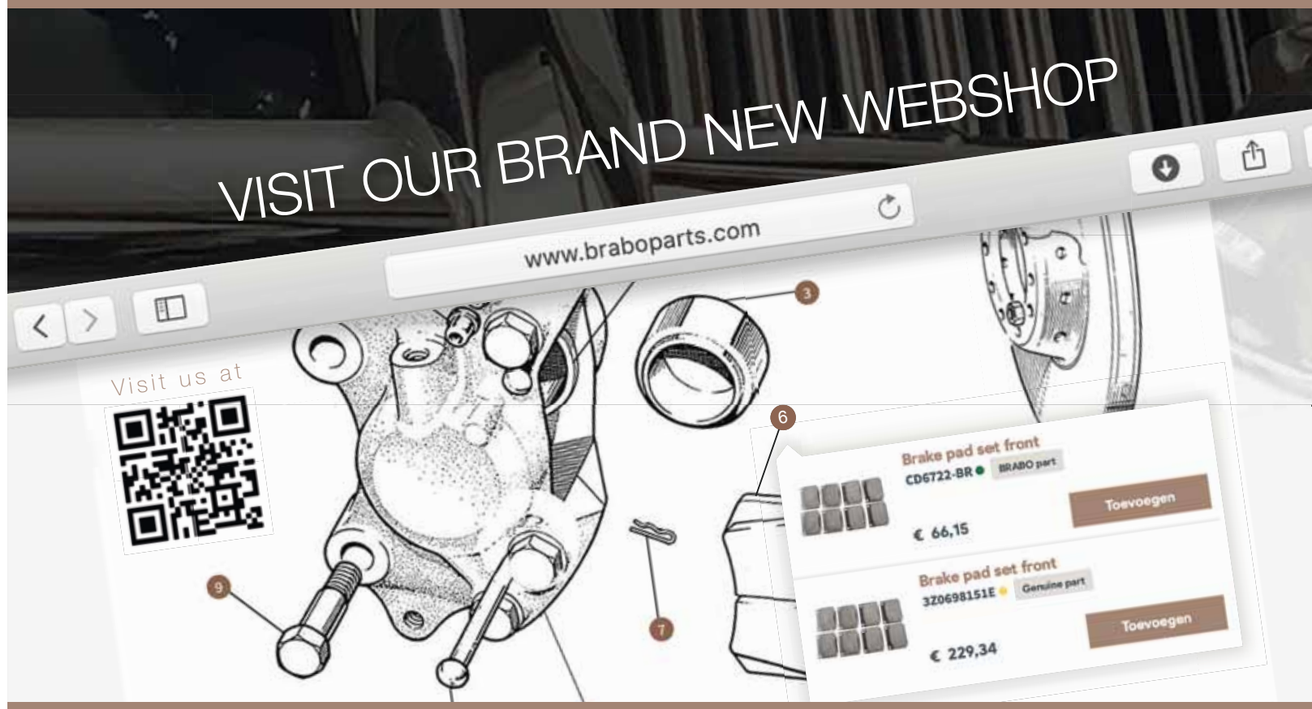
Den 16 juli 2022 inbjöd AHK:s Rolls-Royce/Bentley-sektion, i samarbete med RREC, till Skroten Café & skeppshandel, en trevlig liten pärla. Kan varmt rekommenderas för en liten utflykt.

Verksamheten drivs två tjejer, Josefin Arrhénborg och Maria Rindstam, genom att de 2007 startade landets första båtskrot, varpå de också tog över en skeppshandel och 2012 öppnade de dörrarna till Skroten Café & Skeppshandel på Nya Djurgårdsvarvet i Stockholm. Ena dagen skrotar de båtar, andra dagen breder de räkmackor och bakar hallonpajer och däremellan häller de ordning på allt från schackel och bogseringar till ryssjor.
Att få tillstånd att framföra våra ”veteranbilar” på Djurgården krävde en hel del förberedelser i form av kontakter med parkeringsbolaget, som under överinseende av kungen, hanterar trafiken på Djurgården. När vi förklarat vårt ändamål och syfte med träffen möttes vi av stor förståelse och vänlighet. Vi var varmt välkomna att köra förbi avspärrningarna. Man uppskattade att vackra ”veteranbilar” trafikerade Djurgården.

Bilarna välkomnades vid lunchtid och kunde parkera på reserverade platser vid Nya Djurgårdsvarvets kaj några steg från restaurangen. För att komma fram passerade vi pittoreska kvarter och fick styra genom några trånga gränder. Innan vi begav oss in för att inta vår lunch var det många kära återseenden och glada miner. Kul att gå runt på kajen och beundra varandras bilar. Efter god lunch och någon timmes trevlig samvaro var det så dags för var och en av oss att styra kosan hemåt denna vackra julidag. Tänk att denna vackra miljö finns ”mitt i Stockholm”!

BRABO
Rolls-Royce & Bentley

Maintenance
Restoration
Diagnosis
Parts sales, new, used and alternative
Overhaul
Purchase inspection
Consignment sale
Transport



BRABO Rolls-Royce & Bentley • Arnoudstraat 17 • 2182 DZ Hillegom • The Netherlands
Tel: +31 (0)252 527875 • info@brabocars.com

Rolls-Royce & Bentley Enthusiasts Club Sweden
Årsmöte och rally 2023 på Thorskogs Slott

FREDAG DEN 12:E MAJ

Vi 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 slottets sexhåls pitch- och puttingbana, boule, kubb och krocket till gästernas förfogande i slottsparken. Här finns också fina vandringsleder i trolsk natur.

19:00 Välkomstdrink samt dignande grillbuffé avnjutes i Stallet.

LÖRDAG DEN 13:E MAJ

08.30 Slottsfrukostbuffén står framdukad i någon av slottets 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 **11:00** ställer upp bilarna i parken för ett stopp med kaffe, bulle & kaka. Titta gärna in i småbutikerna och det lilla muséet som visar Margareta Huitfeldts historia. Se vidare Sundsby säteri - Tjörns kommun (tjorn.se)

12:00 Färden går vidare över Orust via ytterligare tre broar till Kärrastrand i 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. Återfärden går på gamla landsvägen via Ljungskile, Vi kör in på gamla Rix 2:an Sveriges kanske äldsta och sista stenlagda riksväg. Vi stannar på rad för paus och fotografering innan vi fortsätter till Backamo och Lilla Edet tillbaka till Thorskogs Slott för lite egen tid för att förbereda kvällen.

18:30 serveras ett glas mousserande vin i den stämningsfulla Jägarsalen till vilket 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 slottets nybyggda bar-lounge samt dart, biljard och bar finns att tillgå.

SÖNDAG DEN 14:E MAJ

08.30 Slottsfrukostbuffén står framdukad i Orangeriet.

10.00 Utcheckning från rummen i samband med frukost.

10.00 RREC Årsmöte i Stallet.

I konferenslokalen ingår: Dataprojektor, whiteboard, blädderblock, trådlöst internet, frukt, godis, vatten, block och pennor.

11.30 Avresa från Thorskogs Slott.

PRIS:

Paketpris för Thorskogs Slott enligt ovan i enkel- eller dubbelrum per person:

3 995 kr. I priset ingår: Te & scones, välkomstdrink samt grillbuffé på fredagen.

Välkomstdrink samt fyrarätters middag på lördagen.

Logi med frukost fredag till söndag. Betalas vid incheckning.

Extra lyx, där först till kvarn gäller: Boende i Slottsrum bjudes, ord. pris per person 400 kr. Boende i Svit/Gemak bjudes, ord. pris per person 500 kr.

Anmälningsavgift 1000 kr, som innehåller fika och lunch på rallydagen, underhållning på kvällen och annat smått utanför slottet. Betalas till RREC konto: Inkommen betalning och önskemål styr kön till extra lyx. Eventuellt överskott förstärker klubbkassan.

Samtliga priser är inklusive moms.

Dryck tillkommer.

RREC LØVFALDSRALLY PÅ FYN

Ludwig Brechmann

Igen i år var det Hans Bukkehave der organiserede vores traditionelle løvfaldstur. Det er han efterhånden god til og bestyrelsen burde overveje, om man ikke også til næste år vil betro ham med opgaven.

Vi mødtes på toppen af Fyn til frokost på Great Northern, som er Golfklubben i hjertet af Kerteminde. En imponerende og lidt surrealistisk arkitektonisk oplevelse.

Derfra kørte vi i kortege den korte vej til Johannes Larsen Museum, hvor der var arrangeret en lille rundgang og vi hørte museets chefrundviser fortælle ukendte historier om Johannes Larsen og andre fynske kunstners liv.

Turen fortsatte først på landevejen igennem den kønne fynske natur og det sidste stykke på motorvejen til Svendborg.

Undervejs holdt vi dog en lille stop på Ulriksholm Slot, som lige er blevet fuldstændig restaureret og som ligger meget idyllisk til Kerteminde Fjord. Den forholdsvis nye ejer fortalte om slottes historie helt tilbage til 1400-tallet og besværlighederne med en omfattende renovering af en historisk bygning.

Vi boede, lige som ved tidligere årsmøder i Svendborg på Hotel Christiansminde med skøn udsigt til det Sydfynske øhav.

Aftenen sluttede med en dejlig middag og en masse bilsnak på restauranten "Den Salige Simons Gaard" i centrum af byen. På vej hjem tog enkelte deltagere, under Hans' og Trines ledelse, videre til et værtshus hvor bølgerne gik høj. Der var et gammelt rock-orkester, fantastisk stemning og dans på bordene.

SPECTRE - VÄRD ATT VÄNTA PÅ?

Jan Segerfeldt

Liksom flera andra biltillverkare i Europa har Rolls-Royce Motor Cars (RRMC) gjort uttalanden i media att man är måna om klimatet och snart börjar tillverka eldrivna bilar. Alla nya Rolls-Royce-bilar ska vara elektriska från 2030. Ett så kompromisslöst teknikbytevilar på en mycket ambitiös målsättning hos RRMC (men samma löften har hörts även från konkurrenterna). Det återstår att se om man också kommer att kunna leverera. Ett gott tecken på det visades nyligen i form av presentationen av den första helt eldrivna Rolls-Royce-bilen, kallad Spectre, som vi skrev om tidigare här i Bulletinen när prototyperna genomgick tuffa testprogram.

Nyligen släppte RRMC de första bilderna på den nya helt färdiga produkten - eller i vart fall en av varianterna, nämligen en tvådörrad fyrsitsig coupé - och redovisade också några tekniska data. Offentliggörandet till trots så kommer inte Spectre att börja tillverkas förrän en bit in på 2023 och de första leveranserna av produktionsbilar kommer att ske först i kvartal fyra av 2023. Det ska bli intressant att se hur omfattande efterfrågan kommer att bli för den nya modellen. Den ersätter ju inte direkt någon av de bästsäljande fyrdörrarsversionerna. Det sägs att bilen varken är jämförbar med Ghost eller Wraith utan snarare med den större Phantom och då specifikt alternativet Phantom Coupe, en modell som inte har tillverkats de senaste åren.

Trots coupé-utförandet så är nya Spectre hela 5.45 m lång, 2.08 m bred och 1.56 m hög. Alltså har den bara två dörrar och bör väl betraktas som något av en sportmodell med sin sluttande fastback-akter. Med sitt strömlinjeformade utseende kan dess prestanda antas ligga åt det sportiga hållet. RRMC själva beskriver bilen som en ultra-luxury electric super coupé, baserat på bilens överväldigande rymliga proportioner, vilka gör det naturligt att bilen har utrustats med stora 23-tumsfälgar. Dessutom kan man skryta med att Spectre med en luftmotståndskoefficient på bara Cd 0.25 är RRMC:s mest aerodynamiska bil hittills. Det kanske inte säger så mycket, med tanke på de ofta högbyggda Rolls-Royce-karosser man har producerat de senaste 118 åren, men också på grund av att den traditionella stolt resta Rolls-Royce-grillen är minst lika aerodynamiskt tvär mot vinden som en tegelsten. Men den nya Spectre har genom en nytolkning av Partenon-templet fått en grill i polerat rostfritt stål som är mjukare i formerna och likväl bevarar Rolls-Royces historiska identitet. I det sammanhanget framstår

det närmast som överdriven nit att, som RRMC nu har gjort, lägga ner 830 utvecklingstimmar bara på att finslipa formen på den lilla kylarfiguren The Spirit of Ecstasy för att göra den lite mer luftmotståndseffektiv, fastän det knappast kan ha bidragit till mer än en försumbar förbättring av hela bilens Cd-värde!

Nej, hellre fler roliga lyxattribut, så som till exempel den diskreta indirekta belysningen i grillen med 22 inbyggda och dolda LED-lampor. Sådant imponerar mycket mer på den kategori köpare som vill synas och få uppmärksamhet via sitt bilinnehav.

Designen av bilen i allmänhet har gjorts så att den får en elegant silhuett med ett dramatiskt fastback-avslut som utstrålar snabbhet och styrka. Hela bilen vilar på Architecture of Luxury, den sofistikerade grunden för Spectres konstruktion helt i aluminium liksom alla paneler mm. Med det till hälften mellan hjulaxlarna nersänkta batterigolvet är karossen 30 procent mer vridstyv jämfört med Phantom och där har batteripaketet den extra funktionen som 700 kilo ljuddämpningsmaterial.
Adjöss med den tysta och smidiga V12:an alltså. Nu är det elektricitetsmobilitet som gäller i hela bilsektorn. Input av mycket avancerat tekniskt kunnande från ägaren BMW i Tyskland ligger förstås bakom att RRMC, såsom varande en relativt liten biltillverkare, numera har tillgång till avancerade utvecklingsresurser och kan erbjuda en modern tekniskt imponerande produkt, trots hård konkurrens. Rolls-Royce har inte låst fast sig vid exakt hur bilens prestanda slutligen ska bestämmas men preliminärt räknar man med att eldriften minst ska ge 430 kW så att 0-100 kan klaras av på 4.5 sek och ha ett vridmoment på 900 Nm och ge el för 520 km:s räckvidd enligt WLTP-normen. Med sin gigantiska matchvikt på 2.975 kilo krävs det en hel del energi att förmå den att röra sig snabbt och smidigt.
Alla de långtgående och krävande testkörningarna som prototyperna har utsatts för, så som extrem kyla i Arjeplog i Lappland och svår hetta i Sydafrika, har lett till att Spectre har fått en otroligt fin väghållning med hjälp av alla sina inbyggda avancerade high-tech-system. Rolls-Royce använder beskrivningar som a magic carpet ride och waftabilty och ska innebära att föraren utan egen ansträngning har full kontroll över bilen i alla lägen.

Inredningen ska förstås kännas superlyxig som sig bör, nu också med nyheten Starlight Doors (stjärnbelysning i dörrarna) som lyser upp med 4.795 små stjärnor, gärna matchat med en stjärnbeströdd natthimmel. Utöver det kan även instrumentbrädan erhållas som en upplyst yta med ett kluster av mer än 5.500 stjärnor. Snacka om bling-bling!
Det senaste inom digital teknik finns i den nya bilen. Decentralised Intelligence System tillåter fri och direkt utbyte av information mellan mer än 1.000 funktioner i bilen, som ska göra upplevelsen av behaglighet och bekvämlighet till en absolut höjdpunkt. Många andra speciallösningar för enskilda klienter, officiellt kallat Bespoke, är ju RRMC:s paradgren och det som kan erbjudas här saknar gränser. Det är knappast köparnas brist på pengar som sätter stopp för det möjliga, bara deras egen fantasi och där kan Bespoke hjälpa dem på traven. Efter vad vi har sett tidigare med Bespoke så kan kunderna säkert komma att beställa diverse mer eller mindre lyckade individuella speciallösningar och tillägg till sina bilar, vars like vi hittills inte har sett maken till.

Nu är det på sin plats att ställa den besvärande frågan: Vad kan det stå på prislappen för en sådan här gigantisk extern elektrisk hushållsapparat? Elbilar brukar ha benägenheten att vara betydligt dyrare än sina fossildrivna halvsyskon men i det här fallet svarar Rolls-Royce något kryptiskt: I häradet mellan Cullinan och Phantom. Det låter väl ändå rätt så överkomligt och väl värt ett års väntetid? Den som skyndar sig att lägga in sin beställning nu direkt kan kanske räkna med att få sin nya Spectre levererad i början av 2024.

HÖSTRALLY 10 SEPTEMBER 2022

En vacker lördagsmorgon i september kom i strid ström den ena aristokraten efter den andra. Denna dag skulle första gemensamma utflykten med både Maserati-klubben och RREC-Svenska sektionen äga rum. Hela 44 personer hade hörsammat inbjudan och kom nu i sina nyputsade vrålåk till parkeringen i Sickla köpcentrum, där vi samlades kl 9.30. Trevligt samspråkande över klubbgränserna uppstod spontant och en härlig förväntansfull stämning infann sig. Alla deltagare bjöds på färdkost i form av färska kokosbollar, vilka slank ner utan protester. På parkeringen stod nu tolv Maserati och nio Rolls-Royce/Bentley, samt till vår stora glädje dök också en gangster-Cittra upp det vill säga Traction Avant 15 med rejäl sexcylindrig bensinslukare under huven. Ett förstahandsval för de som hade bråttom från lagens långa arm i Frankrike på 50-talet. Samt en otroligt vacker blågrönvit 50-tals-Buick med rejäl V8-motor som mullrade förtroendeingivande om nu någon liten Maserati skulle få för sig att moppsa...

Mätta och belåtna och efter genomgång av dagens aktiviteter och färdväg kom signalen " Start your engines" Detta hörsammades snabbt av ett par Maseratis, nån Gibli o nån Quattroporte 1, som ville visa vad skåpet ska stå, så de gasade iväg först - före färdledaren - de ville väl ha försprång och komma först till däckssparksparkeringen vid Grisslingebadet? Övriga deltagare inklusive undertecknad hängde på och försökte efter bästa förmåga att hålla ihop gruppen. Vi valde gamla Värmdövägen som går slingrande förbi ståtliga hus, sjöar och vikar. Efter att ha trasslat oss igenom Gustavsberg så svängde vi in på parkeringen vid Grisslingebadet. Snygg parkering med huvarna i två led mot mittpassagen. Flera deltagare öppnade sina motorhuvar och förevisade stolt kraftpaketen. Kontakter knöts och muntra leenden syntes i stort antal. Tänk va skoj lite bilutflykt kan skapa. Tiden går fort o strax var vi på väg ut till Vindö Bilgalleri. Denna kurviga smala väg inbjuder till bilkörning på högsta nivå samtidigt som glittrande vatten syns vid var o varannan vägböj. Alla deltagare hade ett leende på läpparna när de rattade sina ögonstenar. Vi passerade både Strömma kanal och Djuröbron innan vi till slut gled in på Vindö Bilgalleri och tillhörande Glassvillan. De som ville kunde fylla på med glass och kaffe, innan visning av ca 135 bilar gavs. Det bestod av två lador, en med vanliga bilar typ Volvo, Saab, Datsun, Mercedes, BMW osv. Glada igenkännanden förhöjde stämningen. I lada 2 fanns ett par Rolls-Royce och Bentley och annat, men för att se en Maserati fick vi titta utomhus. Övervåningarna bestod av i stort sett alla Porsche- respektive Ferrari-modeller. Klockan gick och nu vid 13.15 kurrade det i magen, så det var dags att åka till Djurönäs för att intaga dagens lunch, en buffé .Vi tilldelades egen hörna med dukade bord och njöt av trevligt sällskap med nya och gamla vänner. Deltagarna tackade för sig och hoppades på fortsatta aktiviteter med andra bilklubbar, vilket kommer att ske. Nya äventyr väntar vid vårmönstringen 2023.
Jag tackar alla deltagare för att det återigen blev en trevlig och minnesvärd utflykt.
Utflyktsarrangör Hans Örming vid pennan

NORGES FØRSTE BENTLEY
1922 Bentley 3 Litre Allweather Park Ward

Ivar Engerud

Den er ikke bare en av verdens eldste Bentley med sine snart 100 år. Med snart 95 år i samme familie finnes det knapt den Bentley som har vært i samme eierskap så lenge.

Knapt noen i Norge la merke til at Walter Owen Bentley i 1919 bekjentgjorde at han ville starte sin egen bilfabrikk. Verden hadde mer enn nok med å komme seg etter første verdenskrig, ikke minst her hjemme. Som et fattig land var ikke britiske sportsbilplaner det man hadde fokus på i nyhetsbildet, selv på bilfronten.

Ingeniøren W.O. Bentley hadde så vidt passert 30 år da krigen sluttet, og han stilte med god erfaring fra bilindustri og import fra før krigen. Han var pioner på bruk av aluminiumsstempler i biler av det franske merket D.F.P., som han importerte til England.

Under 1.verdenskrig konstruerte han en ganske så vellykket flymotor, som var vellykket nok til å styrke både økonomien og navnet hans. Så da krigen var over bestemte han seg for å starte en fabrikk for biler under eget navn.

Han benyttet det første året til å bygge én eksperimentbil. Så to til i 1920, før han satte sin første modell – «3 Litre» – i produksjon i 1921. Skjønt produksjon, det ble bare bygd 22 biler det året også, før man kom opp i en takt på over hundre i 1922.

Allerede da begynte han å bygge biler med ulik akselavstand, og fokuset lå på sterke motorer i store biler, med karosserier bygget av ulike karosserimakere. En kombinasjon som oftest oser av luksuriøs sportslighet – og dertil hørende høy pris.

Fortsatt var det nok kun de aller mest bil- og motorsportsinteresserte pionerene i KNA som hadde hørt navnet Bentley, men å se en slik bil på norske veier var fortsatt nesten et tiår unna.

Nordmannen Halvor Haneborg hadde jobbet hos Hudson i USA og Sizaire Berwick i England. Der hadde bilentusiasten kjøpt drømmebilen i London i 1928: En brukt 1922 3 Litre med Allweather-karosseri fra Park Ward.

Da Haneborg flyttet tilbake til Norge i 1930 ble bilen med på flyttelasset, og registrert på A-7782. Haneborg hadde ikke planer om

HALVOR HANEBORG SENIOR VAR IKKE REDD FOR Å TA BENTLEYEN PÅ INTERNASJONALE LØP, SOM HER I DANMARK PÅ 1950-TALLET.

HALVOR HANEBORG I FINT DRIV I BENTLEYEN HANS FAR KJØPTE I 1928 OG TOK TIL NORGE TO ÅR SENERE.

PIONERTIDEN I NORSK VETERANVOGN KLUBB VAR DOMINERT AV MESSINGBILER OG ET PAR VIRKELIG GAMLE BENTLEYS. HANEBORGS NÆRMEST.

HANEBORG VAR FORMANN I NVK OG FLITTIG DELTAGER I VETERAN-VOGNLØP, SOM HER I SANDVIGEN – SUNDVOLDEN RUNDT 1960.

PÅ SPORTSVOGNTREFFET PÅ BOGSTAD PÅ 1980-TALLET VAR BENTLEYEN ET FAST INNSLAG MELLOM NYERE SPORTSBILER.

å kvitte seg med bilen, og den ble et kjent syn i norske veteranvognkretser fra 1952. Da ble Norsk Veteranvogn Klubb (NVK) stiftet, og Haneborg ble klubbens første formann.

Etter hvert fikk bilen, som har chassisnummer 92 og er en av verdens eldste Bentleys, både firehjulsbremser og noen karosserimodifikasjoner. Alt i et kontinuerlig eierskap som savner sidestykke. Ingen som var til stede på Sandvigen – Sundvolden eller Norsk Sportsvogn Klubbs vårmønstring på Bogstad Camping på 1980-tallet kan glemme Haneborg uklanderlig ikledd halstørkle og gjerne en britisk sixpence og grå støvfrakk hvis temperaturen krevde det. Elegant og kledelig bak rattet i sin livslange kjærlighet.

Da Halvor Haneborg senior døde på 1990-tallet var han fortsatt medlem av Bentley Drivers Club, og han var det medlemmet verden som hadde eid sin bil lengst!

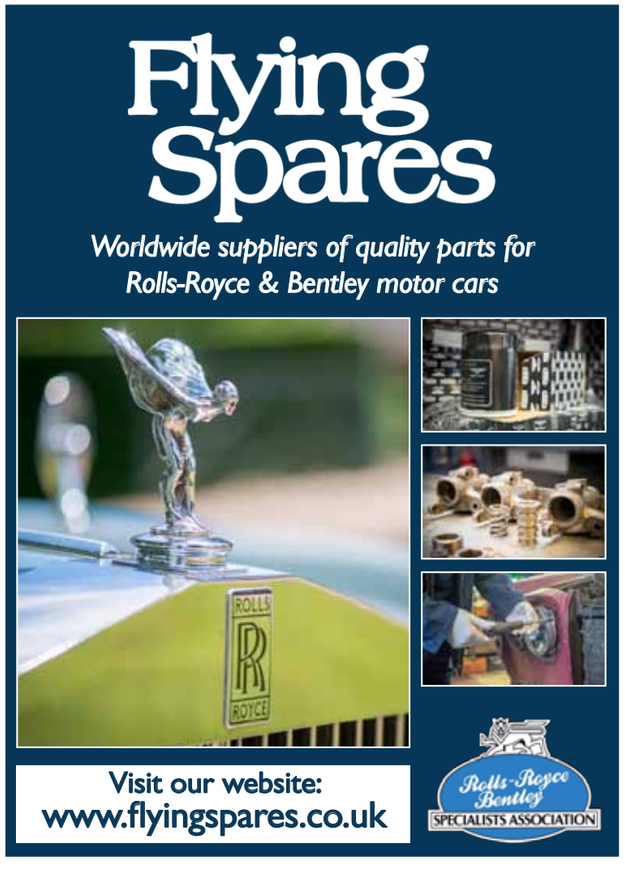
Heldigvis har sønnen, Halvor Haneborg jr., overtatt og tatt vare på bilen som er et familieklenodium med snart 95 år i familiens eie. Etter mange tiårs bruk har den igjen fått en teknisk og utseendemessig gjennomgang som har ført den nærmere originalutgangspunktet.

Den er en av virkelig få biler som har vært med i det norske veteranbilmiljøet helt fra starten på 1950-tallet og fortsatt kan sees fra tid til annen i Sandvigen – Sundvolden og andre arrangementer. Strålende!

TILL SALU
Rolls-Royce Silver Shadow 1974 Vänsterstyrd
Ch nr SRX18497

Motor: V8 6,75 liter ca 190 hp
Växellåda: Tre-stegs Turbo Hydramatic 400

En underbar bil som har deltagit i ett stort antal RREC-träffar, även med bilens tidigare ägare Asta o Wilhelm Nyström. Bilen är köpt med ett par hundra mils körning och såld till mig efter deras bortgång. Vägmätaren visar i dag på 2.220 mil. Den är i mycket gott originalskick - se bild - har servats regelbundet och bl a fått nytt kyl med tillbehör. Anbud kan lämnas på bilen, som finns till provkörning och syn i Bromölla.
Lars B Bergman, Torsgatan 37, 295 37 Bromölla
Tfn: 0706-22 04 61
E.mail: lars.b.bergman@bridgemill.se



Svenska Sektionens Styrelse Och Funktionärer

Styrelse

Andreas Dahlqvist
Ordförande
Viktor Rydbergsgatan 1 A,
411 34 Göteborg
Tel: 070-6922911
Epost: chairman@rrec.se

Hans Örming
Sekreterare,
Hans Örming
Drottningdalsvägen 40
761 75 Norrtälje
Tel: 070 5614167
Epost: secretary@rrec.se

Dragana Carapic
Ledamot, kassör
LEDAMOT, KASSÖR
Trollegatan 3
27136 Ystad
Tel 070-8828729
Epost:treasurer@rrec.seEpost: treasurer@rrec.se

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

Åke Hultgren
Ledamot
Medlemsregister, Fordonsregister
Pilspetsvägen 3, 58337, Linköping
Tel: 072-7005718
Epost: register@rrec.se

Ronny Brattberg
ledamot
Lindveden Alamedan 3
46198 Trollhättan
Tel: 070 6651405

Annika Norén
Ledamot,
Lökholmsvägen 38
39477 Kalmar
Tel: 070 6272132
Epost:annicajohansson70@hotmail.com

Jan Erik Axelsson
Suppleant
Locks Rike
Västra Rollsbo 110
Ytterby

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: 070 89 543 76 må-to 8-17.00
Epost: mo708954376@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
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

Olle Sundelin
Rickeby Lilla Rosendal 109
741 98 KNUTBY Sverige

Annica Norén
Lökholmsvägen 38
394 74 KALMAR Sverige

Bo Korposoff
Lussekattsvägen 22
128 69 SKÖNDAL Sverige

Carl Magnus Sjödin
Halltorpsgatan 35
387 92 BORGHOLM Sverige

Peter Jörmyr
Rånövägen 28
168 39 BROMMA Sverige

Leif West
Ringleksvägen9
132 51 SALTSJÖ-BOO Sverige

Jussi Nyman
Garvkroksvägen 3
133 36 SALTSJÖBADEN Sverige

Torkel Stiernlöf
Rödvägen 13
471 98 FAGERFJÄLL Sverige

Jan Erik Axelsson
Västra Rollsbo 110
442 94 Ytterby Sverige

Bestyrelsen RREC Danish Section

Formand
Ulrik Weiss
mailto:formand@rrec.dk

Naestformand
Henrik Kjaer
Kalundborgvej 204, 4300 Holbaek
tlf. Mobil +45 23 83 21 21
hk@hkinvest.dk

Sekretaer
Ole Hviid-Nielsen
Vejlesøparken 35.2.TH, DK 2840 Holte
Telefon: +45 20 30 67 30
Mailto:ole@hviid-nielsen.dk

Kasserer
Søren Fruensgaard
Parkvej 212
7500 Holstebro
Telefon: +45 78 41 64 64
kasserer@rrec.dk

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

Du kan finde bestyrelses adresser på http://rrec.dk/?page_id=637

"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 10 965

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

Sondre Kristiansen - Krokstadelva
Karl Georg Rosenberger - Oslo
Tord Malvik - Trondheim

THE MOST RADICALLY NEW ROLLS-ROYCE CARS FOR 59 YEARS

The new Rolls-Royce Silver Shadow and the Bentley T Series. Ask your Rolls-Royce and Bentley retailer for full specification of these cars or write to :—
ROLLS-ROYCE LIMITED, 14/15 CONDUIT STREET, LONDON W.1.