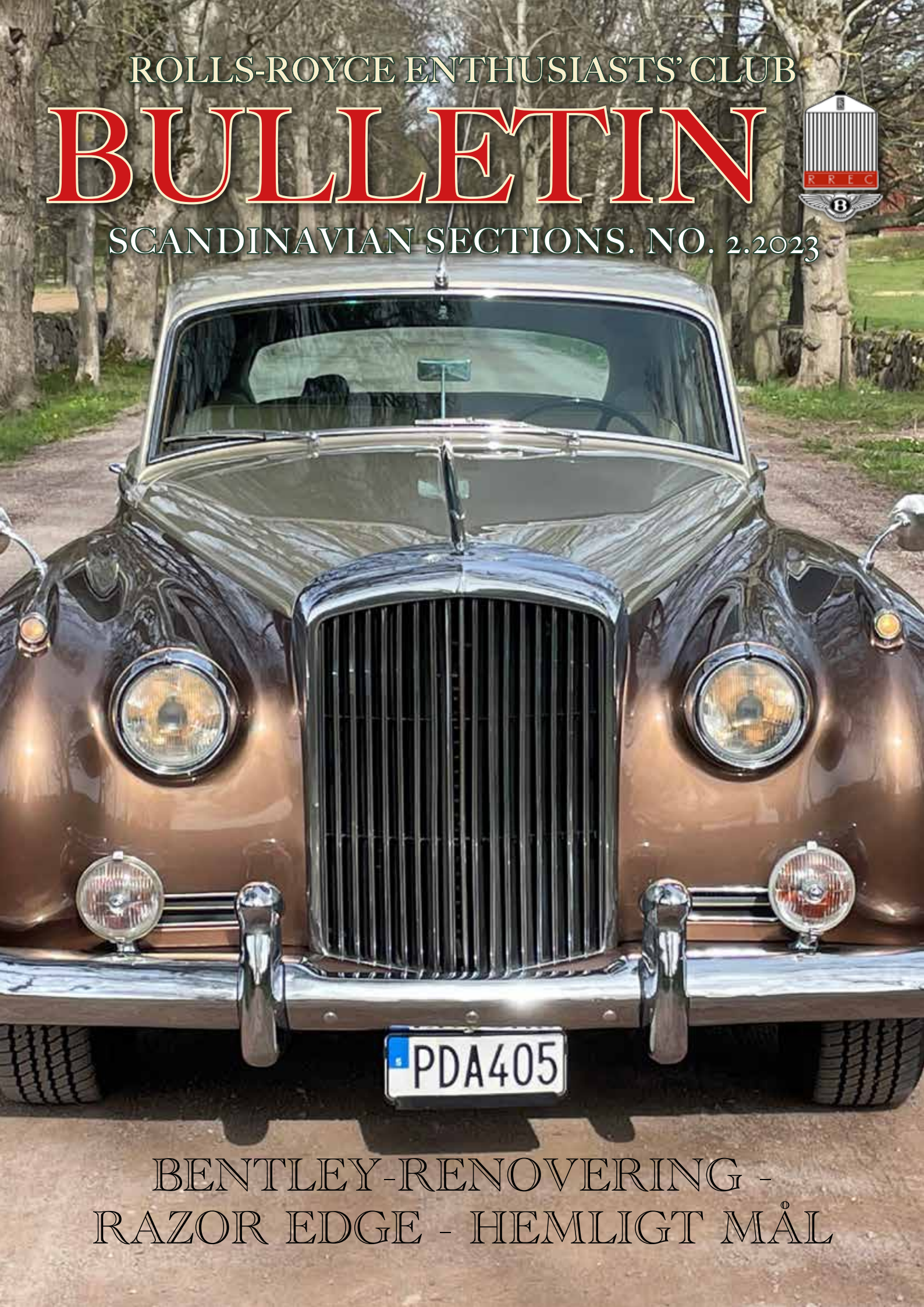
ROLLS-ROYCE ENTHUSIASTS' CLUB

# BULLETIN

SCANDINAVIAN SECTIONS. NO. 2.2023




## BENTLEY-RENOVERING - RAZOR EDGE - HEMLIGT MÅL

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

ROHDINS
Classic Car

*"Hjärtligt välkomna!
Carina & Anders Rohdin"*

Mercedes 300 SL och Jaguar E-Type är några av de bilar vi fått förtroendet att ta hand om.

Vi är historiskt specialiserade på service och renovering av Rolls-Royce och Bentley, men i vår moderna verkstad servar och renoverar vi idag alla sorters unika bilar. Här en Aston Martin inne för servicearbeten.

Vi har ett av de största reservdelslagren i världen, mer än 600 hyllmeter med delar till Rolls-Royce och Bentley! Allt för att vi ska ha delarna på en armslängds avstånd för att kunna serva din bil eller skicka hem delar till dig.

Industrigatan 4, 46137 Trollhättan, Tel. 0520-18800, anders@rohdinsclassiccar.se, www.rohdinsclassiccar.se Följ oss på Facebook!

# INNEHÅLL

Scandinavian sections No.2 2023

2 Meddelanden från sektionerna
4 Unik "svensk" Phantom III på auktion
6 Sista versen för Wraith
8 Vince
9 90 år sedan Henry Royce avled
10 Razor-edge
18 29CL (15EX) Experimental Phantom I
22 Johan Hallenborgs Bentley-renovering
28 Michael Caines första Rolls-Royce såld
30 Hemligt mål 1983
33 Vaelj kong Charles III till chairman for RREC
36 Bentleys första Mark VI-broschyr

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 2023

Nummer 3 2023 har presstopp 1 september och utkommer vecka 40. Omslagsbilden: Johan Hallenborgs nyrenoverade Bentley S series 1958

# SEKTIONERNA

## Ordföranden har ordet

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

## Kära medlemmar

I denna ljuva sommartid...
Med full kraft kom sommaren, en lång och kall vår byttes snabbt till 25 grader och prunkande grönska. Av skall vinterdäck eller biltäcken, fram med vax och schampon, ut på slingrande vägar. Vi får hoppas att detta härliga väder är föraningen om en lång och fin bilsommar.
Jag har just anlänt åter från ytterligare ett fantastiskt väl ordnat årsmötesrally. Fint väder, fina slingrande vägar, underbara människor, mycket god mat och framför allt väldigt fina bilar. Det är en fröjd att vi nu återigen får mötas efter åren med corona.
Jag vill börja med att tacka årsstämman för förtroendet om ytterligare två år som sektionen ordförande. Tack! Det känns mycket roligt.
Övriga medlemmar i styrelsen på valbar plats ställde upp för omval och valdes in av årsstämman. Vi hoppas nu på att tillsammans kunna göra ett gott jobb för sektionen kommande period. Många spännande utmaningar står framför oss.
En större förändring är att vår engelska moderklubb beslutat och bekräftat att de själva kommer att samla in avgiften för den engelska klubben. På årsmötet beslutades att den svenska sektionen kommer att ta en avgift om 600:- för ett ”prenumerations”-medlemskap, detta för att täcka kostnader för administration, bulletinen, deltagande i våra aktiviteter och övriga omkostnader. En större förändring som vi hoppas kommer att bli bättre för oss alla. Protokollet från årsstämman kommer att publiceras på hemsidan.
Relationen med våra nordiska vänner är fortsatt mycket god. Jag har haft flertalet möten och avstämningar med sektionernas ledning om hur vi skall arbeta framåt och hur vår framtid tillsammans och med moderklubben skall se ut. En träff med flera kontinentala sektioner blev framflyttad från januari till september. Vi hoppas att även vår moderklubb från England kommer till Köpenhamn för att delta på mötet. Detta möte blir ett viktigt avstamp för framtiden och vårt samarbete.
Det är också roligt att se att vi har flera av våra grannländers medlemmar och ordföranden som deltagare vid vårt årsmötesrally. Vi är ju en internationell klubb.
Avslutningsvis vill jag åter igen lyfta fram det fantastiska årsmötesrallyt på Thorskogs slott. Ett tack till er alla som deltog och förgyllde dessa dagar. Men framför allt ett stort tack till Björn och Carin Sundqvist, med medhjälpare, som med stort engagemang efter tre år (corona) fick genomföra detta årsmötesrally.

Jag önskar er alla härmed en härlig bil sommar!

*Andreas Dahlqvist*
ORDFÖRANDE RREC-SVENSKA SEKTIONEN

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

Foto: Jan Engelhardt

## Kære medlemmer

Så kom køresæsonen godt i gang og i løbet af bare en uge skiftede skovene fra det grå vintertøj til det saftige grønne forårstøj. Vi har som sædvanlig meget at glæde os til og vi har mange muligheder for at få luftet de skønne biler.
Når Bulletinen udkommer er vores forårsrally og vores årlige generalforsamling allerede overstået - og vi kan bringe en stor tak til Gert Gustavsen for at han - som alene arrangements-gruppe - påtog sig det store arbejde med at stable vores årlige højdepunkt på benene.
Som nævnt under Generalforsamlingen har vores engelske moderklub bedt om en forhøjelse af det årlige medlemskab fra £82,- til £95,-. Alt er blevet dyrere og også husholdet i Hunt House - vores klubhus i Paulerspury nær Northampton nord for London.
Man kan diskutere, hvad vi danske medlemmer får ud af det. Og det har vi endnu en gang tænkt os at gøre, sammen med de norske, svenske og schweitziske medlemmer - samt forhåbentlig en række andre af ”De Continentale Sektioner”. Alle er enige om, at vi ikke vil melde os ud af klubben - men at vi vil forsøge at få en balance mellem de ydelser som de britiske sektioner får fra Hunt House, og det som vi selv skal sørge for. Det er bl.a. opkrævningen af det årlige medlemskab samt betalingerne for vores lokale omkostninger.
Englænderne siger, at vi jo bare kan benytte os af lidt flere af de tilbud, som klubben arrangerer og sender ud, og forøgelsen af vores medlemskab er ”jo ikke mere end benzin til en køretur på 100 miles”.
Vi mener dog stadig, at det, som de fleste af vores (og de øvrige kontinentale medlemmer) får som udbytte af klubben er medlemsbladene - og kun få deltar i de rigtig mange tilbud som vi er med til at betale for med vores medlemskab.

Jeg ønsker alle vores medlemmer en skøn ”køre-sommer” - som vi håber at understøtte med mindre arrangementer. Så følg med på hjemmesiden.

*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

Påsken er gjennomført med familie, bil og båtpuss.
Like før nå, at våre flotte biler blir å se på veiene igjen, til glede for oss og for de som får se våre eksklusive biler trafikken.
Like før påske var Stig Roar og jeg på årsmøte for LMK på Gardemoen. Årsmøte ble rolig og raskt gjennomført. Vår gode forsikringsordning fortsetter og vi står til tjeneste dersom noen av våre medlemmer ønsker Norges beste og billigste veteranbilforsikring og også forsikring for blivende veteraner.
Gjennom helgen ble interessante temaer tatt opp og det er nå på trappene med større fellesarrangementer innenfor begrepet felles kulturformidling.
Østfold blir prøvefylke for dette og neste år vet vi mer om satsingen har noe for seg.
Felles møter har det også vært innenfor det Skandinaviske fellesskapet med Sveits som positiv deltager. Siste Teams møte ble avklarende og vi reiser ikke til England for å diskutere økning i medlemskontigent.
Vi vil i stedet forsøke med en kontinental konferanse i Kjøbenhavn kommende høst. Ønsker moderklubben å ha samtaler med oss, så må de komme til oss der.
Temaet er det tilbakevendende: Verdi for hva dere medlemmer betaler til den Engelske klubben.
Vårt Rally i August som foregår i Brummundal er godt mottatt og her om dagen ble startnummer 30 gitt til en flott Corniche fra Danmark.
Det er tidligere påmeldt en annen Dansk bil og flere fra Sverige.
Så nå må vi finne frem flagg fra Sverige, Danmark og Norge til våre festbord i 17 etasje på Wood Hotell den 19 August. Vi bør vel også ta med et Finsk flagg tror jeg.
I skrivende stund er det fortsatt plass til flere, og vil du bli med så ikke tenk for lenge før du melder deg på.
Kanskje må Elin og jeg finne flere hotellrom for å få med alle som ønsker å bli med på dette Rally.
Vår Facebook gruppe er flittig i bruk og vitner om interesse for våre kjøretøy.
Denne siden er også godt egnet for kontakt dere medlemmer imellom og for styret til å informere om aktiviteter. Det legges ut bilder og det forespørres om hjelp til problemer.
Vår Stig Roar svarer på tekniske spørsmål og vil dere vite mer om Cloud, Shadow og Spirit generasjonen så meld dere på til vårt tekniske seminar som foregår hvert år på vårparten.
Det er over 450 følgere i vår Facebook gruppe og jeg kan se at innleggene svært ofte blir lest av mer enn 350 personer.
Vårt medlemstall er stabilt på litt over 100 medlemmer. Nytt av året er at ytterlige 10 personer abonnerer på vår flotte Skandinaviske Bulletin.
Nytt er det også at betaling av medlemskontingenten i den Engelske klubben neste år blir sendt direkte til dere for betaling direkte til England.
Fra vår Norske Seksjon vil dere motta egen faktura som gir tilknytning til vår seksjon med alle våre aktiviteter og vårt unike blad, den Skandinaviske Bulletin!
Styret vi se på betalingsordninger som gjør det enkelt for dere å betale inn til den Norske Seksjonen neste år.
Til vi treffes så vask og poler deres Rolls-Royce og Bentley, verdens beste profilerte bilmerker, og ta de ut i trafikken til glede for andre og dere selv.
Med de beste ønsker om en flott sommer til dere alle.

Beste hilsener

*Age 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.

# UNIK ”SVENSK” PHANTOM III PÅ AUKTION

Jan Segerfeldt

I förra Bulletinen uppmärksammade vi att en Rolls-Royce Phantom III var till salu på auktion i Sverige. Nu har ytterligare en auktion ägt rum som avsett en Phantom III. Den här gången gäller det den Phantom III (ch nr 3DL162), som skådespelerskan Lotten Olsson i Stockholm beställde 1939 och lät Nordbergs i Stockholm bygga en helt individuell landaulette-kaross på men som efter ett tag byggdes om genom att det öppningsbara taket sattes igen, varmed den kom att bli en limousine.

Bilen har varit i nuvarande ägares familjs ägo sedan 1976. Bland annat deltog man med bilen på det prestigefyllda Rally Voitures Anciennes i Monaco 1983. Den lär sedan ha stått obrukad under lång tid. Det rymliga originalkarosseriet, som bilen har behållit, var ursprungligen svart men när Phantom III:an på 1970-talet fick en för sin tid typisk renovering valde man i stället att lackera den i ljusa färger, kroma ekerfälgarna och sätta på däck med breda vita sidor. Det var i det utförandet som bilen nu bjöds ut till försäljning genom att PS-auktioner höll en nätauktion med avslutning den 30 maj. Auktionsfirman uppskattade marknadsvärdet till 1 350 000 kr. Det slutliga auktionspriset var dock inte känt vid denna Bulletins pressläggning (se psauction.se).

# SISTA VERSEN FÖR WRAITH

Jan Segerfeldt

Företaget Rolls-Royce Motor Cars (RRMC) står inför ett paradigmskifte och framtidssatsar fullt ut på modern batteriladdningsteknik. Snart ska den nya elektromotordrivna Rolls-Royce Spectre börja rulla ut från Rolls-Royce-fabriken i Goodwood och efter Spectre kommer det att följa ännu fler elbilar - men det betyder också det definitiva slutet för flera av fabrikens nuvarande traditionellt fossildrivna modeller. När nya Spectre går i produktion ersätter den coupé-modellen Wraith som har varit i produktion sedan 2013. För att markera slutet men också för att göra den utgående Wraith-modellen, som byggs på en teknikplattform lånad från BMW 7-serien från 2008, särskilt attraktiv för de nostalgiker, som absolut vill ha en Wraith innan den läggs ner för gott, så erbjuds nu en speciell avskedsversion med några distinkta detaljer som gör att den sticker ut lite extra.

De sista åren har marknadsförts flera specialmodeller av Wraith och Dawn. Redan i juni 2021 uppmärksammade man George Eystons rekordkörning med Thunderbolt med att tillverka 35 stycken Wraith Landspeed Collection men nu i år ska de tolv allra sista limited edition-exemplaren av Wraith presenteras under den omständiga beteckningen Rolls-Royce Wraith Black Badge Black Arrow Collection. Därmed vill RRMC åter göra en en tydlig hommage till rekordhållarbilen Thunderbolt, som den 16 september 1938 på Bonneville Salt Flats i Utah i USA satte sensationella nya världsrekord på land med kapten George Eyston vid ratten i den dessförinnan ouppnåeliga farten 575,355 km/tim. Det sju ton tunga åttahjuliga racermuskedundret var bestyckat med två Rolls-Royce 37-liters V12 flygmotorer på sammanlagt 5.000 hästar. Thunderbolt innehar faktiskt fortfarande - 85 år senare - världsrekordet för V12-motorer.

Den stora skillnaden när man jämför Thunderbolts V12-motorer med V12:an i dagens Rolls-Royce Wraith är att den i Wraith är betydligt mindre, ”bara” 6.6 liter och ger fortfarande ”bara” 624 hästar - men detta är faktiskt den starkaste motor RRMC någonsin har tillverkat - för personbilar alltså!

Unikt för de tolv sista exemplaren av Wraith Black Arrow, som alla redan är sålda inom en begränsad krets av utvalda tidigare kunder, är att de är lackerade i Celebration Silver och Black Diamond med stegvisa grader som löper sömlöst framifrån och bakåt så den börjar som silver men slutar som svart, en kemiskt och tekniskt mycket komplicerad blanklackeringsprocess som är den mest komplicerade färgsättning Rolls-Royce någonsin har gjort. Bara det avslutande poleringsarbetet tar tolv timmar att utföra.

Massor av andra detaljer i de tolv bilarna alluderar till sådant som var speciellt för rekordbilen. Signifikativt för Wraith Black Arrow är de skarpt illgula småytorna på bilens front, inspirerat av Thunderbolt. Den ovanliga Sprit of Ecstasy-figuren är tillverkad i kolfiber och har en fot som bildar en knallgul ring där namnet Black Arrow har ingraverats. Skinninteriören i Club Leather går huvudsakligen i svart men delar av ytorna har gjorts kontrasterande knallgula, inklusive rattkransen. Delar av instrumentbrädan är täckt av ett intrikat konstverk som tog två månader att utveckla och som ska påminna om Thunderbolts aluminiumkarosseri. Instrumenten har en stil som inspirerats av Thunderbolts analoga mätare. I taket finns natthimlen Starlight Headline inlagd som på

RREC Norska sektionens formann Åge Antonsen matchade de tre elegant prickiga damerna med sin sjömanskostym. Bakom dem skymtar en av pristagarna i concoursen, en Rolls-Royce Phantom Drophead Coupe.

övriga Wraith men här har man slagit på stort och lyckats klämma in rekordmånga, närmare bestämt 2.117 fiberoptiska stjärnor, för att återskapa känslan av himlen som den var över Bonneville Flats vid rekordkörningen 1938.

Som vanligt på moderna bilar så kan man tyvärr inte se mycket av den imponerande V12-motorn, men den eleganta kåpan som döljer den har skurits ut ur ett enda stort stycke polerad metall och specialdesignats med texten ”Final Coupé Collection” i svart och ett stort V12-märke i knallgult. På dörrarnas fotsteg finns särskilda metallplattor med legenden ”Wraith Black Arrow One of Twelve” för att ständigt påminna var och en av de tolv ägarna att deras bil är i det närmaste unik. Och vi andra får tillfälle att här ta farväl av en bilmodell som har gjort mycket för att föra Rolls-Royce-namnet vidare i historien med intakt bevarad respekt. Nu banar den väg för det nya nya - elektromobilitet. Välkommen Spectre!

# VINCE

Niklas Palm

Känner du min vän Vince? Inte jag heller. Förresten är han inte min vän. Jag har faktiskt inte ens träffat honom. I alla fall inte IRL. Däremot har jag beskådat honom via datorn – nämligen på hans YouTube-kanal. Under rubriken My Mate Vince kan man följa honom när han lagar TV-spel och allehanda andra prylar. Nu har ”händige herrn” skaffat den billigaste Rolls-Roycen i Storbritannien. Det är en riktigt risig Silver Spirit som han börjat renovera. Det är i samband med detta som jag har lyckats spåra upp honom. Och jag kan inte sluta titta. Varje avsnitt är någonstans mellan en halv och en timme långt och här får man följa hans vedermödor med än det ena och än det andra. Han börjar detta projekt med att laga handtaget till förardörren, som inte gick att öppna utifrån. En bra prioritering, tycker jag.

Andra saker han ger sig på är inte lika viktiga och borde väl egentligen fått vänta, såsom att mekaniken till huvkråkan kärvar. Men man behöver ju inte alltid vara så rationell. För oss åskådare är det ju bara kul att få en inblick i allehanda skrymslen och vrår av denna bil. Det blir mycket elektronik-fix såsom centrallås, stolar och bakspeglar, som inte funkar som de ska. Han ger sig också på lack- och plåtarbeten samt naturligtvis även mekaniska fel. Det är i detta sammanhang en fördel att bilen är i så dåligt skick som den är. Annars skulle det ju inte finnas något att laga och inga av dessa videor att titta på.

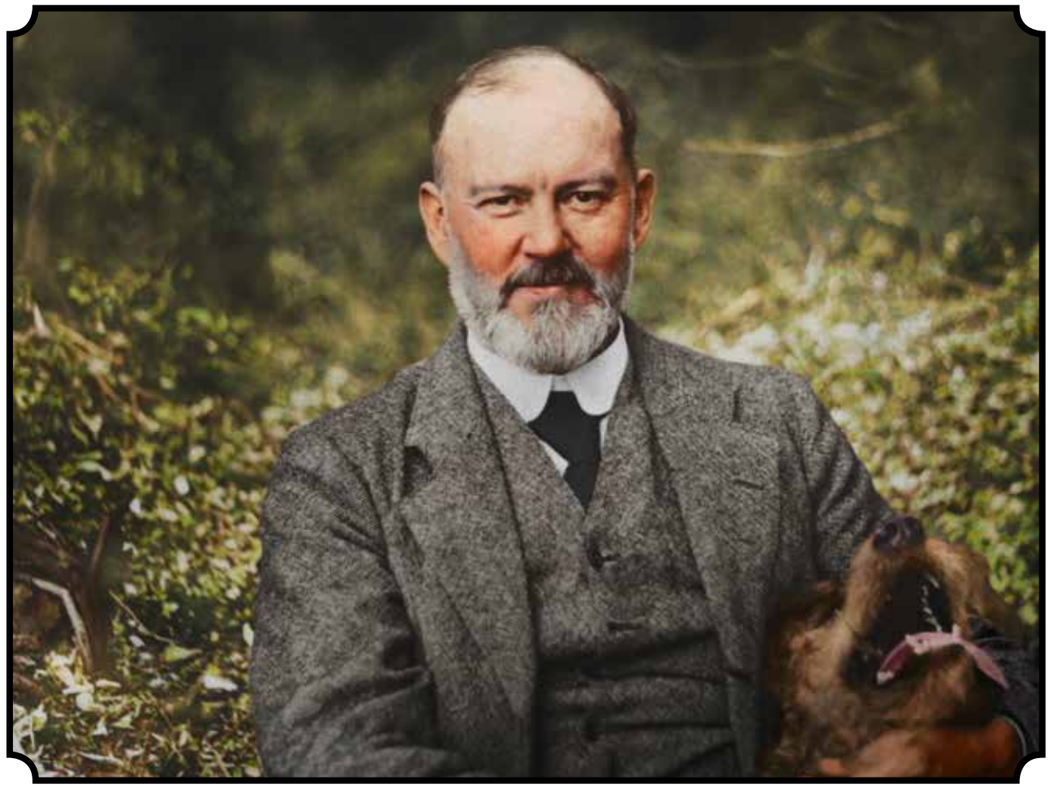
Värt att notera att denne ”handyman” inte är någon bilmekaniker och inte alls familjär med denna typ av bil. Det gör det hela mycket intressantare. Han delar frikostigt med sig av sina tankar kring konstruktionen och hur de olika problemen kan lösas. Entusiasmen smittar av sig. Alla fel går att laga, även om det först verkar omöjligt att hitta orsaken eller ett sätt att åtgärda den. Ibland går det inte som han tänkt. Jag har visserligen lärt mig mycket via hans ”trial and error” men den här YouTube-serien ska väl egentligen bara kategoriseras som en trevlig och ibland spännande underhållning. Att läsa de kommentarer som folk skickat in till varje avsnitt är också en behållning. Ibland är det proffs som skriver hur problemen egentligen borde fixas eller förklarar varför det vore bättre att ha använt en annan olja. Ibland är det bara människor som vill ge sin uppmuntran.

Det är många som uppskattar denna charmiga engelsman. Jag ser att serien om Rolls-Royce-bilen har visats över 15.000 gånger. Du hittar Rolls-Royce-serien via ”googlarn” eller genom att direkt knappa in följande kryptiska länk i din web-browser https://www.youtube.com/playlist?list=PLexbWs0Wp_H4n3cu3lEC61x-9lAAAgbsr7

# 90 ÅR

## SEDAN HENRY ROYCE AVLED

Jan Segerfeldt



Företaget som ännu till hälften bär hans namn, Rolls-Royce, lever än. Det startade den 1 april 1904 och utvecklades särskilt under de tidiga åren med världens bästa bil Rolls-Royce Silver Ghost, som var en typisk produkt av Henry Royce ingenjörskunnande och företagsamhet, även om det behövdes många andra duktiga personer också i företaget för att Henry Royce idéer skulle kunna förverkligas.

Nu den 22 april 2023 var det exakt 90 år sedan Henry Royce (1863-1933) avled och således fick lämna över styret till sina medarbetare för att fullfölja och vidareutveckla den övergripande filosofin i Rolls-Royce-företagen, *The pursuit of excellence* och *Strive for perfektion*, strävan efter förträfflighet och perfektion. Trots att Henry Royce inte har medverkat i att utveckla företaget under de senaste 90 åren, så står sig anseendet och arvet efter honom högre än i nästan något annat bilföretag i världen. Vilket annat företag kan skryta med att man är biltillverkarnas Rolls-Royce? Nej det finns bara ett!

Vi minns Henry Royce som en mycket blygsam man, som med stor yrkesstolthet beskrev sig själv som bara en enkel mekaniker. Men han var en högt begåvad ingenjör och konstruktör och trots att hans hälsa hade varit vacklande i många år, så jobbade han oförtrutet vidare och strax innan han avled höll han på att konstruera och utveckla en reglerbar stötdämpare. Tyvärr kunde han på grund av extrem utmattning inte själv föra anteckningar för sina arbetsskisser, så hans sjuksköterska, nurse Aubin, fick assistera honom i den delen av arbetet. Det är anmärkningsvärt att han även i sina sista dagar i livet fortfarande prioriterade att utveckla nya tekniska originalidéer. Det vittnar om hans passion att med välutvecklat tekniskt sinnelag och briljans, genom kompromisslösa uppoffringar, sträva efter att åstadkomma det yppersta inom sitt område. Han skulle säkerligen ha varit omåttligt stolt, om han hade vetat att hans ansträngningar inte varit förgäves, att hans minne lyser starkt än idag, att hans företag lever och är mer framgångsrikt än någonsin tidigare, samt att produkterna som bär namnet Rolls-Royce alltjämt anses vara världens bästa.

# RAZOR-EDGE

Jan Segerfeldt

Rolls-Royce Phantom II Continental 42PY F&W Coupe

Razor-edged coachwork blev en banbrytande stil inom bildesign vid mitten av 1930-talet. Nymodigheten drabbade framför allt prestigemärken som Alvis, Bentley, Daimler och Rolls-Royce, vilka företag då tillverkade bilchassin men däremot inte sina egna karosserier.
Några av de alltjämnt ännu existerande, fristående karossmakarföretagen lyckades bebygga dessa förnäma chassin med starkt välbalanserade karosser i stilmässigt väl sammanhållna designlinjer, vilket lyfte de här lyxbilarna, ofta gjorda endast i begränsad upplaga, till nya höjder av elegans och extravagans.

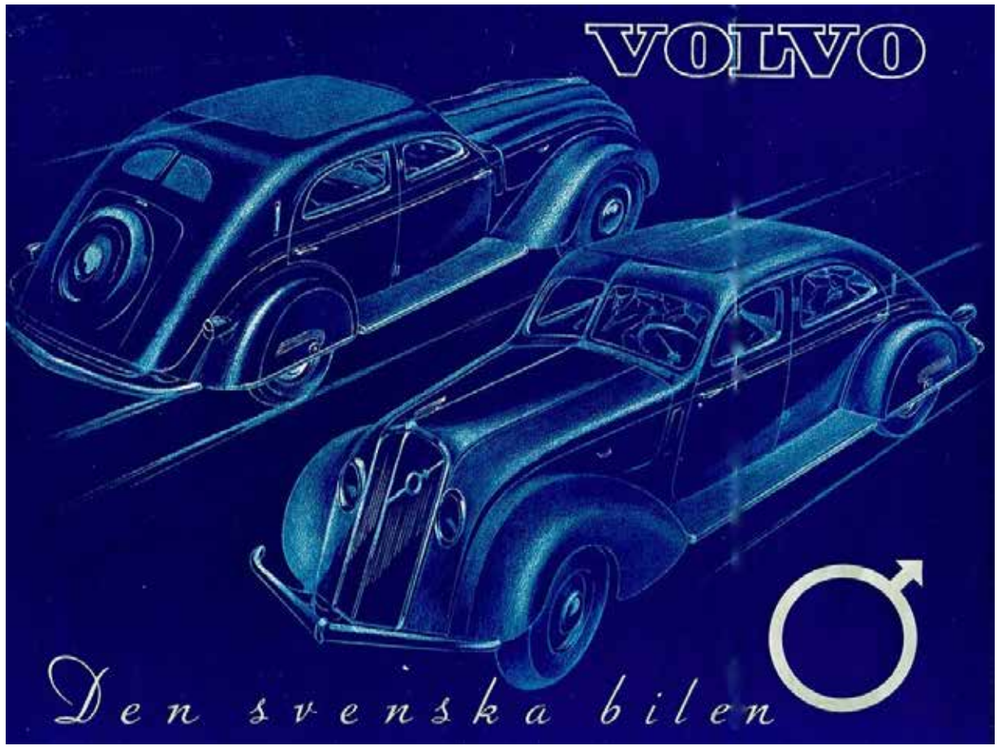
Hur många varierande former kan man hitta på för en låda? Jag tänker mig en praktisk, fungerande låda för att förvara diverse saker i, som en enkel fyrkantig träask med lock. Variationsmöjligheterna synes oändliga. I en låda kan förvaras massor av olika saker. Lådan kan anpassas i storlek och form efter sitt avsedda användningsområde, alltifrån fina miniatyraskar för små diamantörhängen till stora hyreshus och fabriker. Det är här yrkesgruppen designers/formgivare kommer in. Konsten att ge lådor en intressant form och god funktion brukar kallas arkitektur och kräver både lång utbildning och gedigen praktisk erfarenhet. Även inom den moderna bilindustrin förekommer ibland ordet arkitektur. Inom transportsektorn brukar arbetet med att utforma en förvaringslåda, som är avsedd att tryggt och säkert härbärgera åkande personer under deras förflyttning, benämnas car design. Hos varje biltillverkare med självaktning finns en särskild avdelning vars uppgift är att utforma bilarna, så att människor kan och vill förpackas i dem under transport i allmän trafik.

Idag är den idealiska lådan för lagom stora enskilda familjeförflyttningar en rektangulär box i storleksordningen 4 x 2 x 2 meter innermått. Men två viktiga omständigheter trycker på för att ändra på detta: Luftmotståndet vid rörelse i den fria luften och människors fåfänga.

När vi människor erbjuds en produkt är det viktigt att den har ett fördelaktigt yttre för att vi ska uppskatta den. Det är här konstarten industridesign kommer in. För att effektivisera förflyttningen med minsta möjliga resursförbrukning, måste paketet formas så att luften inte bromsar dess framfart onödigt mycket. Då behövs design förenat med avancerade databeräkningar, noggranna vindtunneltester mm för att optimera kraven och tillhandahålla en lämplig kompromiss mellan skåpbil och sportvagn.

I början av 1930-talet när bilkarosser hade utvecklats så långt att de åkande (dvs herrskapet - inte chauffören) inte längre behövde sitta oskyddade utomhus utan kunde krypa in i ett väderisolerande skal, insåg formgivarna att man måste ge skalet ett mjukt format yttre för att hålla nere luftmotståndet betydligt jämfört med de raka och höga vagnar som man med hjälp av tillgängliga kunskaper och befintlig teknik dittills hade förmått bygga. Bilföretaget Chrysler fick nu sitt stora genombrott med sin Airflow 1934-1937, en ny modell med rundare och mjukare former - i vart fall vid utformningen av frontpartiet. Denna designtrend kom, trots att den inte var någon direkt framgång för företaget räknat i sålda bilar, att påverka många andra biltillverkares designavdelningar






Volvo PV36 Carioca

att mejsla fram mer böljande karossformer. Se bara på Volvo som redan ett år senare presenterade den populärt kallade "Cariocan" (Volvo PV36), en direkt ohämmad karbonkopia av USA-bilen. Det är inte bara Chrysler som ska tillskrivas äran av strömlinjeformer för bilar, för detta låg helt enkelt i tiden. Många andra bilar har både före och efter Chrysler Airflow fått sin formgivning direkt eller indirekt påverkad av det aerodynamiska designtänkandet på modet för tillfället och det har allt sedan dess mer eller mindre genomsyrat bildesign i stort och smått ända fram till våra dagar, med tillämpning av vetenskapliga testresultat, modern datateknik mm, och är således alltjämt en oerhört viktig komponent i all

Rolls-Royce 20/25 GSY58 Schutter & van Bakel Saloon 1934

Rolls-Royce Phantom III 3CP144 Vesters & Neirinck Coupe

bildesign. Aerodynamik har varit och är big business.
Kan det ha varit en reaktion mot strömlinjeformen att razor-edged-design kom att växa fram som ett annat alternativ vid utformningen av stora imponerande prestigebilar från mitten av 1930-talet och några decennier framåt? Det är tydligt att denna udda designstil nästan enbart kom att utvecklas bland traditionella karosserimakare i England och var bara avsedd för karosserier på exklusiva biltillverkares separata chassin.
De annars så starkt ledande och duktiga kontinentala designhusen, inte minst de franska, valde en helt annan rundare linje för sina vackert utformade bilkarosser, med något enstaka undantag som till exempel Vesters & Neirinck (3CP144) och Schutter & van Bakel (GSY58) som lyckades åstadkomma ett par överdrivet fyrkantiga och därmed mindre eleganta karosser på Rolls-Royce vid 1930-talets mitt (alltså ett designmässigt misslyckande).
Men vad menar man med razor-edged design? Man kan säga att det i princip innebär att karossens yttre är relativt slätt och att många eller alla ytor som bryter mot varandra avslutas med vassa eller skarpt avfasade hörn eller kanter mot varandra. Men det här är alltså bara halva sanningen. Har inte bilar med platta ytor och kantig lådform alltid funnits? Jo men visst, det är bara det att i bilismens barndom var formgivningen påtvingad av industriella begränsningar genom att man inte behärskade den teknik som möjliggjorde att bygga mer avancerade former. Tidigt när man byggde karosserna i trä, föll det sig naturligt med raka former och så fortsatte det även sedan man gått över till stålkarosser på 1920-talet. Så när de duktiga hantverkarna började med razor-edged-design hade de lärt sig att bearbeta aluminium till stora nästan släta och tredimensionellt komplicerade ytor med markerade formbrott, en teknik som de stora masstillverkande bilföretagen med sina stora pressade karossdelar i stålplåt, inte klarade av. Särskilt svårt var att göra stora buktiga plåtsjok såsom hela tak. Man brottades dessutom med svårlösta problem på grund av diverse resonansljud från karossdelarnas vibrationer.

Inspirationen till razor-edged-designen kan ha kommit från utformningen av de hästdragna karosser, som de mer välbeställda i England lät tillverka hos respekterade vagnmakare under 1700-

Kunglig postvagn

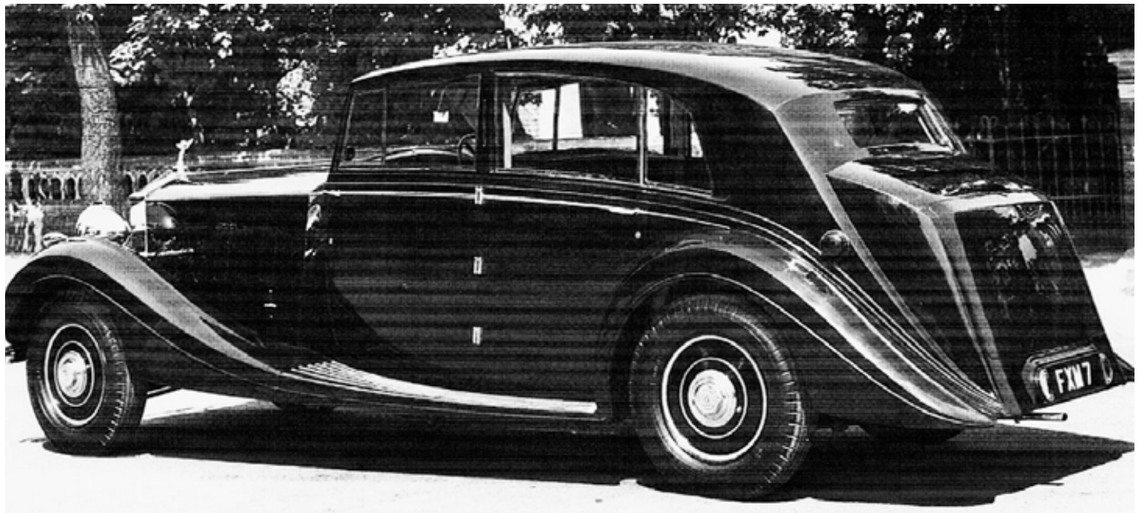
och 1800-talen. Efter att rent användningsmässiga former hade begränsat och dominerat utförandena sedan århundraden tillbaka, så började en viss mer tilltalande design utvecklas bland de förnäma beställarna. De lät sig säkert också influeras av allmänna modetrender inom den engelska möbeltillverkningen, såsom när den vräkigt böljande och sirliga rokoko-stilen under sent 1700-tal kom att ersättas av ett elegantare och stramare heminredningsmode signerat Chippendale och Sheraton. Så man kan nog säga att bilkarossernas razor-edge var ett slags retro-mode men ändå inte som en direkt upprepning av ett tidigare formspråk utan mer som en av gångna tider inspirerad stil i nya former, där en kombination av strama släta ytor och sparsmakat böjda former bildar en gemensam enhet som är mer än dess enskilda detaljer. Det var något helt nytt men i en ny kontext utformat med vederbörlig respekt för äldre stilar.
Välrenommerade karossbyggare i London byggde sina bilkarosser på separata chassin av stål, medan materialet i karosserna för det mesta utgjordes av utvalt askträ för stommarna och tunn mjuk aluminiumplåt för de utvändiga ytorna. Den omständigheten att man kunde bygga karosser i princip i vilket utförande som helst, bara beställaren var beredd att hosta upp de pengar som erfordrades, gjorde att det blev tekniskt och ekonomiskt fullt möjligt för dessa firmor att utföra komplicerade karosskonstruktioner i ett enda eller väldigt få exemplar. De tre nödvändiga komponenterna för detta var god fantasi hos konstruktörerna, yrkesskicklighet hos hantverkarna och djupa plånböcker hos kunderna.
Karossmakare var ett konservativt släkte och lät sig inte så lätt ryckas med av tillfälliga modenycker. De välbeställda köparna kunde däremot mycket väl tillåta sig att influeras av nymodigheter. På så sätt kunde ett mode växa fram, som på en gång var konservativt och nytänkande. Men initiativet måste komma inifrån branschen.

Bentley 4 1/4 litre B1125EJ Olympia Show car 1935

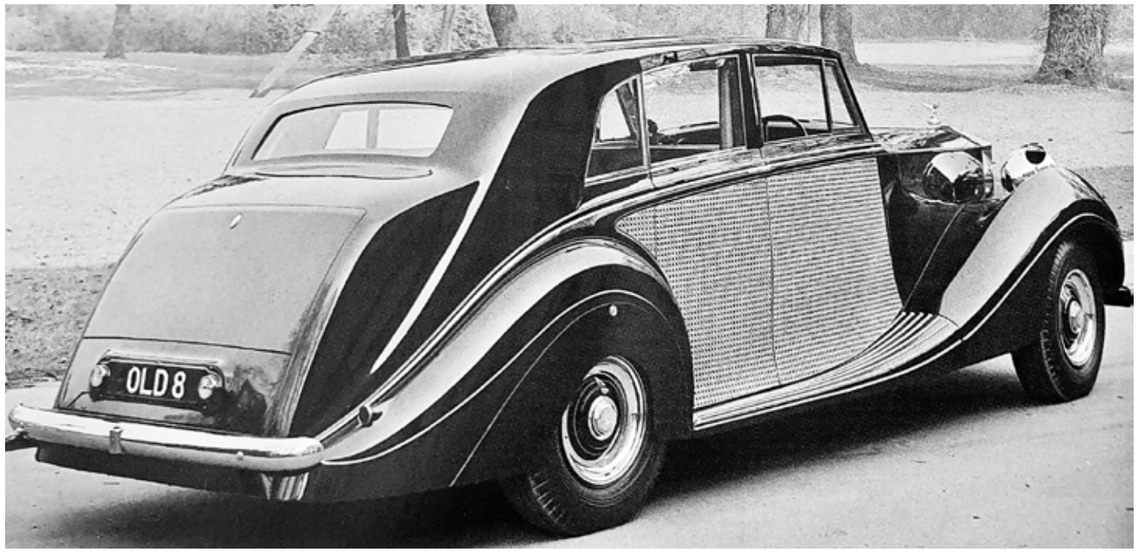
Man tror sig veta att karossfirman Freestone & Webb Ltd, Unity Works, Brentfield Road, Willesden, London NW 10, var den som startade den nya trenden med razor-edged design. Här brukar särskilt en bil lyftas fram som det stora genombrottet. Det är Bentley 4 1/4 litre (ch no B125EJ) ”Brougham” fyrdörrars saloon (design no 1617 body no 1169) som visades upp på London Motor Show på Olympia i oktober 1935 i all sin fyrkantighet. Namnet brougham går tillbaka till en hästvagn från ca 1838 och fick sitt namn efter Lord Brougham, som lät utforma en vagn med släta sidor, kantig takform och en speciell svängd snits på framdörrarnas lutning

Rolls-Royce Phantom II Continental 42PY F&W Coupe

Rolls-Royce 20/25 F&W Saloon



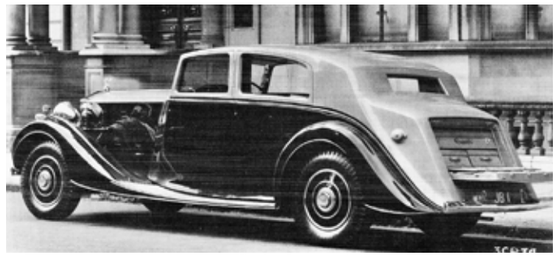

Rolls-Royce Phantom III 3DL154 F&W Limousine 1939




Rolls-Royce Silver Wraith WLE27 F&W Saloon 1950

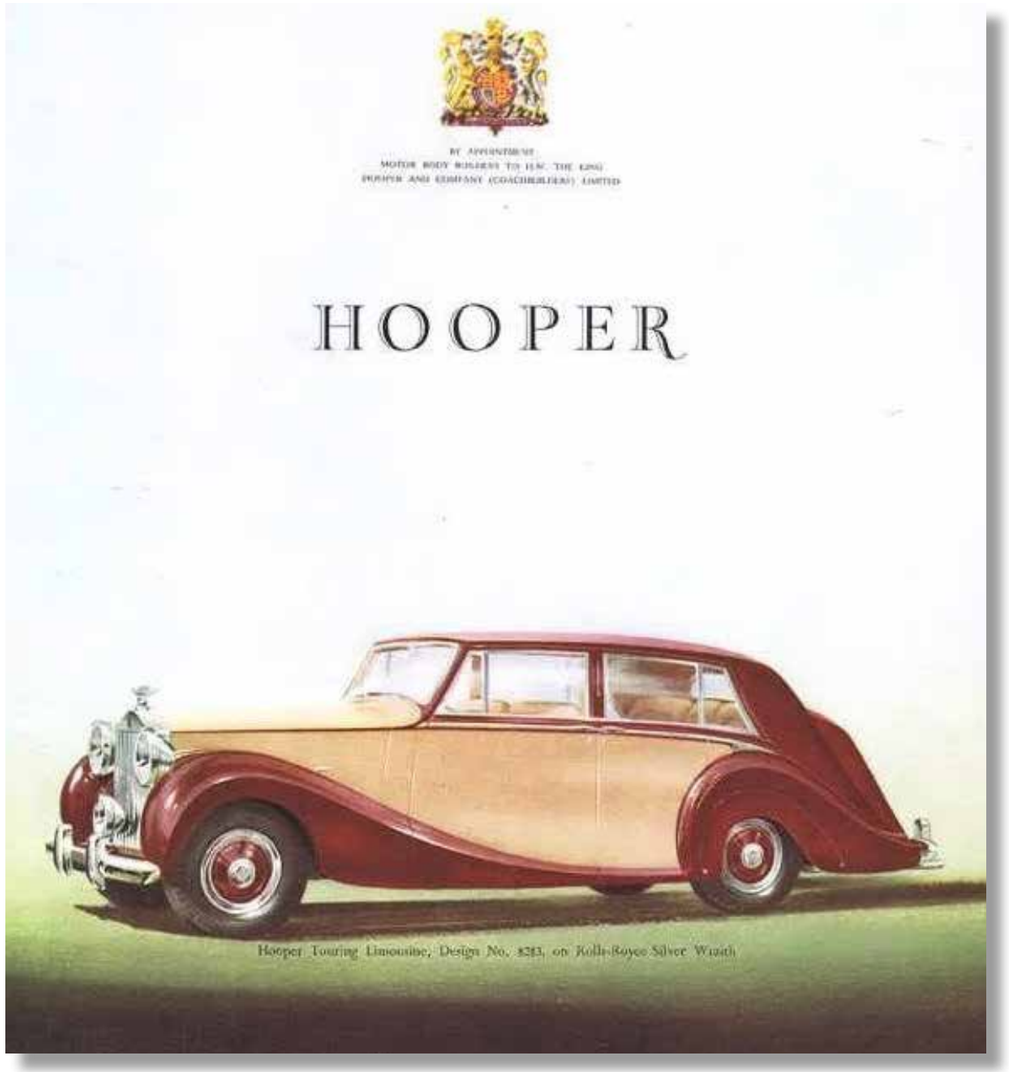
och så var den försedd med nymodigheten framruta. Finessen var att ingen av de släta ytorna var exakt plana utan alla var svagt konvexa. Hästvagnens form på sidorna och taket har uppenbarligen inspirerat Freestone & Webbs bildesign no 1617.
Utan tvekan gjorde Bentley-bilen ett starkt intryck på bilsalongspubliken 1935 men det kan diskuteras om Freestone & Webb inte redan tidigare hade förövat sig lite på det nya modetricket, med en Rolls-Royce Phantom II Continental Fixed Head Coupe (ch nr 42PY) levererad i december 1933 till Sir John Leigh (order no 1063). Utan tvekan har denna sportiga Continental anammat mycket av det som utmärker razor-edged med nästan släta sidor och ett ganska platt tak med skarpa kanter, en formgivning som kom att ge upphov till smeknamnet "top hat", när Freestyle & Webb började tillverka fler främst Bentley-karosserier i samma stil. Det blev både tvådörrade coupéer och fyrdörrade salooner i denna distinkta design.

Det skulle dock inte dröja länge förrän andra London-karossbyggare med självaktning följde i Freestone & Webbs fotspår. Branschkollegan Thrupp & Maberly Ltd i London var snabbast med att göra liknande designer men med några detaljlösningar



Rolls-Royce Phantom III H J Mulliner Saloon ca 1938

Rolls-Royce Silver Wraith H J Mulliner Touring Limousine ca 1949




som pekade åt deras håll genom att de blandade upp de kantiga formerna med några runda i en lagom balanserad blandning.
Nästan lika snabba var H J Mulliner & Co i London som förfinade de kantiga idéerna med en sammanhållen, stram utformning, som kom att lyfta deras Phantom III salooner och limousiner till uppskattade nivåer, med framgångsrik spridning även till de mindre 25/30 HP- och Wraith-chassina just före andra världskriget. När det nya Silver Wtaith-chassit introducerades efter kriget fick H J Mulliner ännu mer uppskattning för sina smakfullt utformade karosserier i limousine- och sedanca de ville-versioner, som blev Silver Wraith-modellens bästsäljare under åren 1949-1958.
Hooper nappade också på razor-edge-temat och gjorde flera eleganta modeller som de kallade Teviot under sent 1940-tal och fram till 1958, de sista s k Empress line-designerna med nästan helt släta sidoytor genom att bakskärmarna byggts in i karossen. Även om respektabla London-firmor som Park Ward Ltd och Gurney Nutting Ltd till del också anammade razor-edge-stilen, så var deras populära produkter inte lika framträdande i utbudet varken före eller efter kriget.

Rolls-Royce Silver Wraith Hooper Limousine ca 1955

Rolls-Royce 25/30 Park Ward Saloon

Däremot kunde James Young visa att även de var brittiska mästare i att utveckla intressanta former med tillämpning av razor-edge-linjer, framför allt när det gällde att forma en elegant avslutning på deras karosserier från slutet av 1930-talet. Men de Phantom V och VI som lämnade anläggningen hos James Young i Bromley i stort antal under åren 1960-1966 överträffar nog ändå deras bästa 1930-talsdesigner. Det verkar råda samstämmighet i uppfattningen att de långa vackra James Young-limousinerna (designerna SCT100, PV15 och PV22) utgör den absoluta höjdpunkten för bildesign när det gäller traditionell karossmakarkonst, där man genom den perfekta mixen mellan raka och böjda former har lyckats skapa en sublim balans. Visst, det är fortfarande bara en fråga om att utforma en praktisk låda för att där paketera människor som ska ha något lämpligt att åka i - men vilken elegans och utsökt förfining man har åstadkommit med detta!
Det är beklagligt att den klassiska bilbyggnadstekniken med separata chassin som försetts med karosserier från fristående karossfirmor numera har spelat ut sin roll. Fascinationen för razor-edge-design har emellertid inte upphört helt genom deras avveckling. Redan i slutet av 1940-talet fanns en antydan om att även de stora masstillverkarna inom bilindustrin kunde tänka sig att anamma razor-edged-design.

Rolls-Royce Phantom V James Young Touring Limousine ca 1960

Triumph 1800/Renown Saloon 1950

Daimler DS420 Limousine ca 1985

Genom att Standard-Triumph-koncernen introducerade en fyrdörrad Triumph med modellnamnet Renown, med starka influenser från de exklusiva firmornas kantigheter, har detta materialiserats med ett förhållandevis lyckat resultat.

Cadillac Seville 1984

Det lilla karossmakarföretaget Vanden Plas (England) 1923 Ltd i London, som efter kriget köptes upp av Austin/Nuffield-koncernen, fortsatte framgångsrikt att med traditionella konstruktionsmetoder, med aluminiumpaneler över trästomme på ett separat chassi, bygga en traditionellt chaufförkörd Vanden Plas Princess Limousine i gammaldags razor-edged-design mellan 1952 och 1968. Dessa redan då arkaiska designer uppskattades världen över av ambassader och kungligheter, så när denna typ av byggnadskonst hotade att till sist fasas ut, kunde Vanden Plas stå till tjänst ytterligare några år med att bygga en något modernare Jaguar-baserad Daimler DS420 Limousine med tydliga designelement av razor-edge, men nu med hela vagnkorgen självbärande och utförd i pressat stål. Vanden Plas-fabriken stängdes för gott 1978 men då tog Jaguar-fabriken i Coventry över tillverkningen. Därmed kunde Daimler-limousinen fortsätta byggas utan större ändringar ända fram till 1992.

En sista hommage till historien med razor-edge-stil kom - kanske något otippat - från Cadillac, som inte tidigare hade varit en del av denna typiskt brittiska razor-edge-kultur, Plötsligt i ett udda utslag av bilnostalgi som för att skapa lite retro-känsla, plagierade denna amerikanska biltillverkare Hoopers Empress line-design med släta karossidor och kantigt bakparti på sin i övrigt moderna standardmodell, andra generationens Cadillac Seville årgångarna

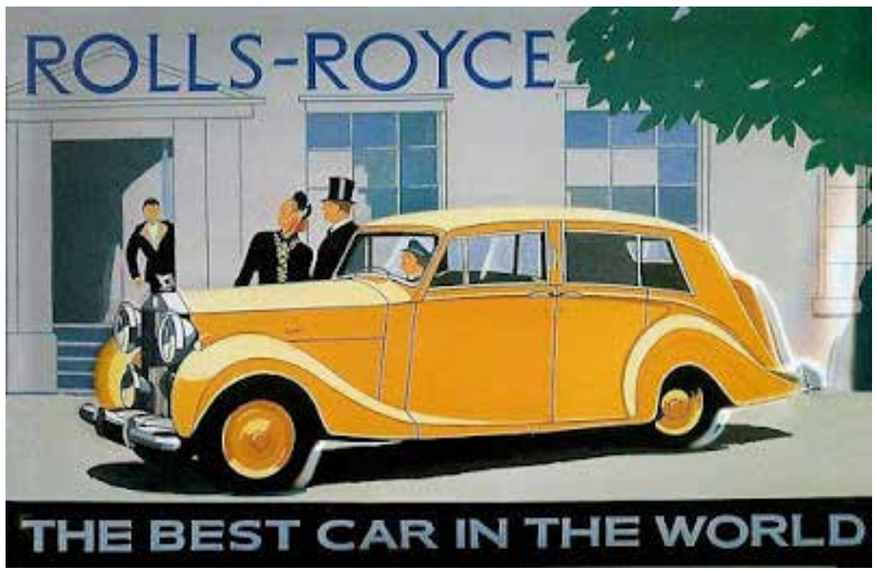
Rolls-Royce Phantom IV 4AF2 H J Mulliner State Limousine 1950

1980-85, men kallade det ”fransk” design! Bakom det ovanliga infallet låg General Motors chefsdesigner William (Bill) Mitchell och denna Seville kom att bli hans sista bildesign. Därmed kom hans input också att bli den sista avskedshälsningen i dubbel bemärkelse, för sedan dess har ingen annan inom bilindustrin ens försökt att återuppta razor-edge design inom bilområdet.

Trots det kan man skönja enskilda designelement hämtade från razor-edge-perioden även i 2000-talets bildesign, men då i form av udda till synes omotiverade skarpa kanter eller aparta formveck enbart utplacerade för att bryta upp i övrigt oinspirerat mediokra arkitektoniska bilformer för att försöka ge dem mer liv och karaktär.

Med dagens moderna teknik kan bilindustrins masstillverkande maskiner åstadkomma precis vilka avancerade plåtformationer som helst. Personer med känsla för arkitektur och design har fått allt svårare att se skillnad inbördes mellan dagens bilar. Därför har en eller annan liten märkesidentitetsspecifik razor-edge-linje ofta petats in någonstans i designen (plus en liten plastbit med varumärket på huven och bakluckan) för att underlätta för en tillfällig betraktare att skilja den ena komplicerat utformade snarlika lådan från den andra (närmaste konkurrentens).

Avslutningsvis måste redaktören få nämna sin egen razor-edge-favorit, nämligen engelska kungahusets tidigare State Car No 1, Rolls-Royce Phantom IV 4AF2 1950 med högt och rymligt limousine-karosseri i design av av H J Mulliner, ett mästerverk i razor-edge design och alltjämnt i aktiv tjänst vid högtidliga tillfällen som kungliga bröllop och kröningar!



# 29CL (15EX) – EXPERIMENTAL PHANTOM I 'BADEN & PRAGUE PROPAGANDA CAR'

Hans Jørgen Enemark

En notits i Dansk Veteranbil Klubs medlemsblad Veteran Tidende nr. 558 februar 2023 fangede min opmærksomhed og syntes særdeles interessant. Det var en RR Phantom I. Billedet var dateret 25/5 1929.

Noel Raymond Chandler ved rattet og Søren Christian Christensen og hans hustru Ella Nielsen. Foto K.W. Christensens Autohus / Veteran Tidende.

Der berettes i Veteran Tidende: *"Fotoet kommer fra Jørn Dietrich, som forleden holdt foredrag i Nærum om K.W. Christensens Autohus – K.W. var bl.a. importør og forhandler af Rolls Royce, og det er da også sådan én, vi ser på billedet. Jørn Dietrich har givet os nogle oplysninger om billedet. Det stammer fra et fotoalbum fra K.W. Christensens efterkommere og er taget i gården bag K.W.s villa på Rungsted Strandvej 139 (med indkørsel fra Dreyersvej 4). Som man kan se, er det fra den 25. maj 1929. På trinbrættet sidder K.W.s bror Søren Christian Christensen og hans hustru Ella Nielsen. Spørgsmålene er a) hvem der sidder bag rattet, og b) hvem kan se præcis hvilken Rolls Royce-model det er og måske også fortælle noget om karrosseriet."*

Med hensyn til identifikationen af Rolls-Royce´n så lå det lidt tungt, medmindre der var andre oplysninger, der kom frem.

I næste nummer af Veteran Tidende nr. 559 januar 2023 var der mere bid. Nu var der flere billeder af bilen, og desuden var der oplysninger om nummerpladen, som var CH 7189. Den var således ikke dansk indregistreret, så der var nok tale om et promoveringsbesøg hos K.W. Christensen, som var importør og forhandler.

Billedet var dateret 25. maj 1929, så det måtte helt sikkert være en Phantom I, der er tale om. Et opslag i værket Rolls-Royce The Derby Phantom af Lawrence Dalton gav ved lidt søgning resultat. Ud fra nummerpladen drejede sig om chassis nr. #29CL Open Tourer, body by Barker, udstedt med garanti 9. måned 1928. Og så den meget interessante oplysning at det havde været originalt chassis 15EX "experimental car".

En forespørgsel til forfatteren af bogen "The Rolls-Royce Twenty", John Fasal, om han kendte personen bag rattet på bilen, gav følgende svar: Herren bag rattet i Phantom I taget i maj 1929 er Noel Raymond Chandler (forkortet 'NRC' i Rolls-Royce-term) 1884-1952. Han kom til Rolls-Royce i Derby i 1911 som tegner og var senere teknisk leder af Derby Repair Dept. I oktober 1929 blev han udnævnt til at efterfølge Monty Fenn som Manager for R-R INDIA og senere administrerende direktør for Allied Motors, som blev udnævnt til de vigtigste agenter for R-R Salg og Service. Han vendte tilbage til Derby i 1936 og gik på pension i 1949. Flere billeder af NRC taget af Stanley Sears på side 24 i RREC Bulletin 78 fra maj 1973.

Så nu kender vi manden bag rattet og ved, hvem der sad på trinbrættet.

Ved kontakt til Jens Møller Nicolaisen fra Veteran Tidende hvor jeg afleverede oplysningerne, jeg havde fundet frem til, var der også kommet oplysning fra Anders Ditlev Clausager i England. Han havde fundet, at bilen havde være på auktion i 2013 ved Historics Auctions - https://www.historics.co.uk/buying/auctions/2013-06-01/car/1927-rolls-royce-phantom-i-experimental/ Clausager er dansker - boende i Birmingham og forfatter til flere bøger om engelske klassiske biler.

Rolls-Royce producerede flere eksperimentelle chassier af den nye Phantom model, som erstattede Silver Ghost´en. Disse EX chassis numre blev flittigt brugt til højhastighedstest i Frankrig.

29CL startede således "sit liv" som **EKSPERIMENTEL TESTKØRETØJ.** Der blev lavet 3 stk. i en serie til højhastighedstest i Frankrig – 15EX – 16EX og 17EX. 15EX med motor nummer 21EX, blev leveret til Hooper i slutningen af 1927 for at få et sportskarosseri bygget og blev klar til test i januar 1928 med registreringsnummeret CH7189 og malet i farven blå. Ved afhentning af bilen blev den kørt til Henry Royce´s hjem i West Wittering for at vise ham bilen. Den blev efterladt hos Royce, for at George Hancock kunne fortsætte til testkørsel i Frankrig. Efter 6000 miles kørsel blev der rapporteret af W.A. Robotham, at bilen stadig var i fremragende stand. Der blev testet med over 90 miles (145 km) hastighed på visse strækninger, og olie og benzinforbruget var helt i top. Chassis og karosseri var i "splendid form", selv med de udfordringer der var på de franske veje med deres beskaffenhed. Motoren kørte fortræffeligt.

Testen foresatte til omkring 9000 miles var tilbagelagt, hvor bilen blev involveret i et alvorligt uheld nær Amiens, hvor karosseriet blev totalt ødelagt og dele af chassiset ligeledes. Bilen blev ført af chaufføren Briggs med Harry Grylls (udviklingsingeniør hos RR) og Reg Butler (testchauffør) som passagerer. Bilen nærmede sig en svag kurve med ca. 50 miles på en våd vej og ramte et træ. Uheldet var så alvorligt, at bagtøjet på bilen blev adskilt fra resten af køretøjet og lå 30 meter bagude, inden bilen stoppede. Reg Butler blev alvorligt såret og døde senere af sine kvæstelser på hospitalet i Amiens.

Uheldet blev undersøgt af udviklingsingeniør Harry Grylls, men årsagen til uheldet forblev et mysterium, da styring på våd vej, på denne New Phantom, jo var meget bedre end foregående model.

Resterne blev returneret til Derby, og chassiset blev genopbygget med en længere ramme, ny type køler, instrumentbræt og motorhjelm og omnummereret til 29 CL, stadig registreret med nummerpladen CH 7189. Køretøjet bruger stadig den korrekte og originale motor, 21EX.

Et Barker Continental Torpedo Tourer karosseri bliver monteret, og mange dele bliver nikkelforkromet, så den får "show standard" med blanke polerede skærme og gult karrosseri. 29CL bliver nu brugt som officiel demonstrationsmodel, indtil ankomsten af den nye Phantom II gør den forældet.

I sin aktive periode som demonstrationsbil lever 29CL et travlt liv og bliver i Tyskland brugt til demonstration som "Baden & Prague propaganda"bilen. Blandt andet bliver den brugt til prins Christopher af Grækenlands bryllup i Palermo og desuden til andre promoveringer, hvor 29CL i 1929 blandt andet besøger de officielle Rolls-Royce forhandlere blandt andet i Danmark og Sverige. I Sverige er 29CL fotograferet i Stochholm ved Wiklunds salgskontor – den officielle Rolls-Royce forhandler.

29CL skifter efter maj 1930 ejerskab flere gange. I august 1931 er det G.A. Cochran of London and Germany. I oktober 1931 vender den tilbage til Rolls-Royce´s ejerskab igen. Et kuriosum er, at der ved søgning på nettet, nævnes, at det sker i bytte for en Phantom II med chassis #73WJ 1929 Phantom II Cabriolet by Erdmann & Rossi Berlin, også ejet af Clifford Cochran, en amerikaner med bopæl i Berlin. 73WJ har været på danske hænder i slut 60´ene, hvor Karl Moes på Sjælland havde den stående i sin baghave som reservedelsbil - på det tidspunkt som rustvogn. Senere købt af Niels Hansen Petersen i Fredericia som reservedele. 73WJ ender i UK igen i 90´erne uden motor, hvor det ifølge historien påtænkes at bygge en Merlin motor på den. Motoren til 73WJ befinder sig stadig i DK.

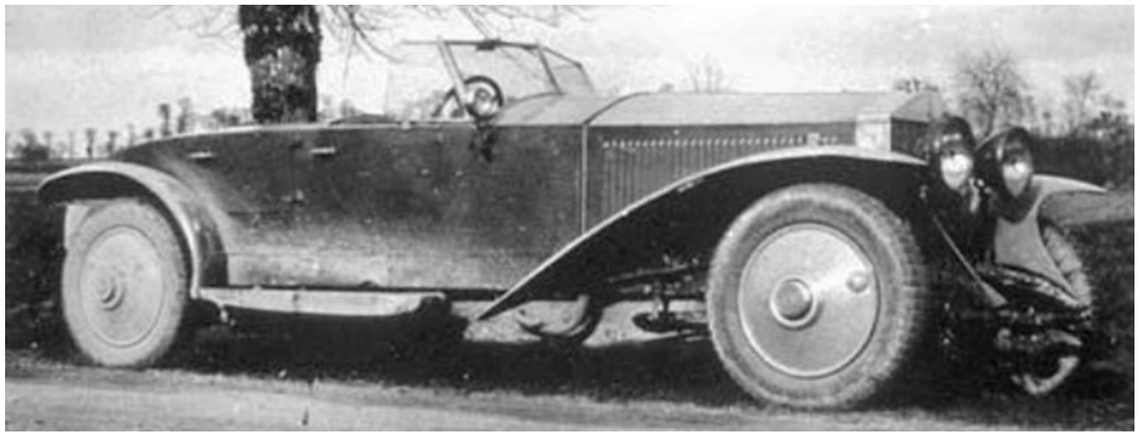
Tilbage til 29CL. I Rolls-Royce´s ejerskab bliver 29CL ombygget nu med et Hooper Limousine karosseri. Men stadig med den originale motor 21EX. Den skifter ejere igen flere gange. Sidste kendte oplysning er, at den er på auktion i 2013 hos Historics Auctions som nævnt først i denne artikel.

Der findes flere artikler/research om 29CL i Bulletin: B162/59-60, B252/8, og i RROC The Flying Lady: FL/840 to 843.

**Kilder:**


**Veteran Tidende nr. 558 – 559 – 560**
**Rolls-Royce the Derby Phanthoms af Lawrence Dalton**
**Rolls-Royce and Bentley Experimental Cars af Ian W Rimmer**
**Historic Auctions**
**John Fasal**

Om billedet herover fortælles der i Veteran Tidende: - man kan genkende den danske RR-importør K.W. Christensens bror Søren Christian Christensen og hans hustru Ella Nielsen, men nu sidder de i bilen. Foto: K.W. Christensens Autohus /Veteran Tidende.



CH7189 i sin første skikkelse - med Open Turer karrosseri fra Hooper og stelnummer 15EX

CH7189's besøg i Danmark. Her ses bilen foran K.W. Christensens forretning på Østerbrogade 7C i købehavn. Foto: K.W. Christensens Autohus /Veteran Tidende.

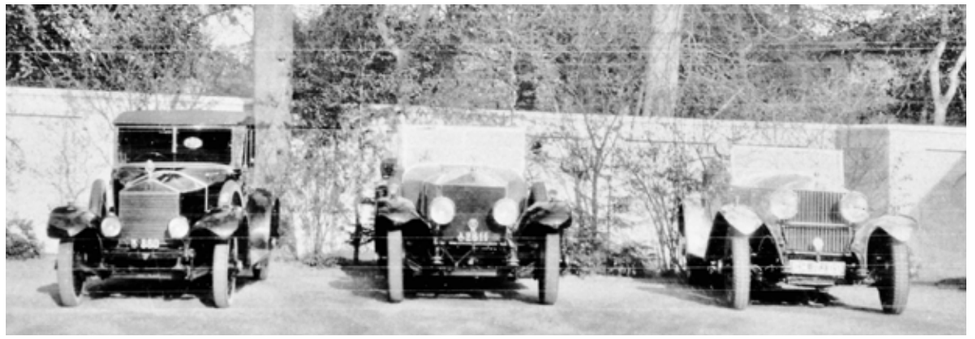
**Rolls-Royce Besøg.**

I Dagene efter Pinse vil en af Direktørerne fra „Rolls-Royce"-Fabrikerne i England ledsaget af en Chefmekaniker opholde sig her i Kjøbenhavn med en af de nyeste „Rolls-Royce"-Modeller, som Interesserede kan faa at se og prøve ved Henvendelse til Repræsentanten K. W. Christensen paa Østerbrogade.

Lille notits i Politiken fra den 18. maj 1929: Datoen passer jo fint; det er 5 dage, før det foto, der startede efterforskningen, er taget, og selvfølgelig henviser notitsen til CH7189, og besøget hos K.W. Christensen i hans private villa. Tryk/Foto: Veteran Tidende.

Der har åbenbart også været tid til en udflugt under besøget – her er vi på Frederiksborg Slot i Hillerød.. Foto: K.W. Christensens Autohus Veteran Tidende.

29CL på udflugt til Frederiksborg Slot. Her på Strandvejen nord for København.
Foto: K.W. Christensens Autohus Veteran Tidende.



På dette foto er CH7189 kommet i selskab med to danske RR – K880 og A2811.
Foto: K.W. Christensens Autohus Veteran Tidende.

29CL er stoppet uden for Aktiebolaget A Wiklunds Maskin og Velocipedfabriks udstillings- og salgslokaler på Sankt Eriksgatan 46 i det centrale Stockholm. Foto: K.W. Christensens Autohus Veteran Tidende.

# JOHAN HALLENBORGS BENTLEY-RENOVERING

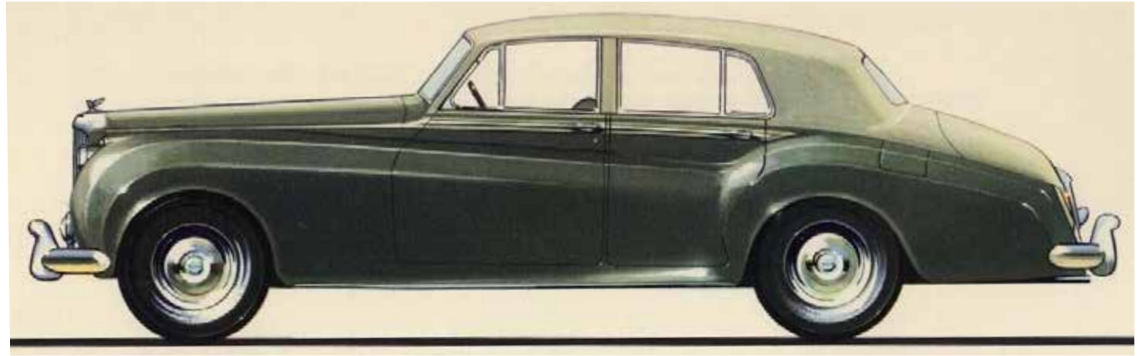
Johan Hallenborg kontaktade redaktionen för Bulletinen för att berätta att han hade förvärvat en Bentley som han har renoverat och som har blivit färdig precis i dagarna. Efter viss korrespondens har det framkommit att det var en omfattande renovering som blev nödvändig för att få Johans bil i gott skick igen.

Innan vi går in på hur renoveringen har genomförts så ska berättas om bilens bakgrundshistoria.

Johans bil är en Bentley "S" series från 1958 med chassi nr B477FD och har tillverkats i den för Rolls-Royce och Bentley gemensamma fabriken i Crewe. Enligt chassikortet beställdes bilen den 3 november 1958 av The Right Honorable The Earl of Cromer, MBE. Earl of Cromer är en adelstitel (The peerage of the United Kingdom) som sedan 1901 är reserverad för medlemmarna i familjen Baring, som är av tysk härkomst. Den för oss här intressanta Baring-personen är George Rowland Stanley Baring (1918-1991) som var den tredje earlen i ordningen. Han gjorde tidig karriär inom bankvärlden i Barings bank, som grundades av hans farfar och han blev dess VD 1949 till 1959. Därefter blev han utsedd till Economic Minister på den brittiska ambassaden i Washington i USA och innehade samtidigt ett direktörskap i internationella valutafonden (IMF) m fl prestigefyllda poster. 1961-1966 var han Governor of Bank of England. Under de följande åren förvärvade han ytterligare fina titlar i den engelska aristokratiska paletten.

Vid tidpunkten i november 1958 hade earlen uppenbarligen precis inlett sin framgångsrika internationella karriär med att bosätta sig i Washington. När han beställde Bentleyn hos den amerikanska återförsäljaren Rolls-Royce Inc i New York var det för att den skulle användas i USA, vilket förklarar varför den var vänsterstyrd och att i utrustningen ingick bl a slanglösa Firestone-däck med vita däcksidor. Någon rimlig förklaring till det något märkliga förhållandet att automatväxellägesmarkeringarna på växelspakshuset enligt specialbeställning inte skulle omfatta backläget (R för reverse) har emellertid inte framkommit.

Bentley B477FD är en standard steel saloon, alltså med både chassi och karosseri tillverkade i sin helhet i Crewe-fabriken. Vid leveransen var bilen lackerad i enfärgat smoke green, som var en av standardfärgerna men som ofta brukade kombineras med sage green på taket. Till det valdes en inredning i beige skinn och fawn tyg i innertak och mattor. Enligt chassikortet specialbeställdes en coachline i djuprött. Det var nog rätt ovanligt, för om, ingen särskild färg beställdes, brukade man göra randningen i samma färg som bilens inredning. Bilen har servostyrning, en extrautrustning som hade introducerats redan 1956 mot pristillägg. Allt som allt fick beställaren ett special exportpris på GBP 3.250. Till detta ska läggas kostnaden för Barings familjevapen målat på dörrarna, pris 3 pund 3 shilling. Mall till vapenskölden (som kan ha sett ut som på bilden här) hade i förväg tillhandahållits av beställaren. Transport av bilen till Liverpool för vidare skeppning till New York på fartyget S/S Media av Liverpool gick på ca GBP 165 inklusive tilläggsförsäkring och särskilda avgifter. Formellt levererades bilen den 18 december 1958, när den överlämnats till oberoende skeppare för vidare transport till leveransorten, men garantin utfärdades först per den 30 januari 1959. Bilen bar engelska registreringsskyltar med DPL2059. Hållare av exporttyp passande för amerikansk nummerskylt ingick dock i beställningen. Leveransadress var brittiska ambassaden i Washington.



Det saknas uppgift om hur länge earlen behöll sin bil. Chassikorten innehåller ingen anteckning om ägarbyte, vilket tyder på att den har blivit kvar i USA. Bilens senare historia är också ofullständig. Enligt transportstyrelsen har den hunnit ha tio ägare i Sverige sedan den kom hit 1992. Denna uppgift är något missvisande, för det är fråga om en far och son i Borås som ägde den till år 2000, varpå den fick en ny ägare bosatt i Stockholm och stod sedan avställd i 15 år. När Johan Hallenborg tog över bilen 2019 var den i ett sådant skick att han bestämde sig för att påbörja en totalrenovering. Man måste säga att resultatet av alla hans ansträngningar är över förväntan. Johans bil är nu tvåfärgad i nyanser som han själv har valt för att trivas med bilen och de ligger ganska nära originalfärgerna sand over sable, som var bland de mest populära standardlackeringarna från Crewe-fabriken på sin tid.
Här är Johans berättelse om renoveringsarbetet som alltså nu precis har avslutats.

### Karossrenovering och lackering

Arbetet utfört av Micael Sjöholm, Lackcenter i Rockneby (070 658 95 81). Han har jobbat med bilar i 40 år och kunde inte efter den exteriöra preliminärbesiktningen föreställa sig hur dålig karossen skulle visa sig vara under lacken.
Hela undervagnen (chassit) är mycket fin och helt utan några rostangrepp. Så därför utgick vi ifrån att karossen under lacken också skulle vara fin, vilket den till vår överraskning inte var. Bidragande orsak till att undervagnen är så fin, är att Bentley på 50-talet började med zink-plätering.
Det tog mycket tid att demontera bilen. Det finns inte en enda plåtskruv utan allt är fingängad tumskruv och mutter. Exempelvis tar det tre-fyra timmar att återmontera en dörr, då det är väldigt mycket skruv och popnitar som ska ersättas. Exempelvis sitter det en stopp i dörrarna som rutan ska stanna mot, och den sitter med tio skruvar.
För att få bästa resultat demonterades alla delar som skulle lackeras som dörrar, motorhuv, bagagelucka etc. Navkapslarna delades för att kunna lackera ringen separat.
Den gamla lacken gick inte att slipa bort, då den blev klibbig. Istället fick den värmas och skrapas bort. När lacken togs bort visade det sig att bilen varit krockad i bakvagnen. Båda bakskärmarna och bakluckan hade då skadats. Vänster bakskärm hade skarvats i med del från en annan bils bakskärm, mycket bristfälligt utfört, och den dåliga passformen hade man löst genom 15 mm med spackel. Vid ett senare tillfälle hade man fått rostproblem beroende på den dåliga reparationen och då hade man punktsvetsat plåt på insidan för att ha något att spackla mot. Det såg då bra ut i det korta perspektivet, men rostangreppen fortsatte. Se bild "Borttag lack 3" och "Vänster bakskärm insida".
Höger bakskärm hade varit deformerad av krocken, så den hade man dragriktat genom att borra hål för använda ett dragriktverktyg och sedan dra ut skärmen. Men man hade därefter inte svetsat igen de borrade hålen, utan bara spacklat över dem, vilket gjort att det därefter kommit in fukt med nya rostangrepp som följd. Det innebar att bakre del av både vänster och höger bakskärm behövde bytas. De nya skärmdelarna tillverkades med hjälp av "engelskt hjul" och krymp-/sträckverktyg.
Tröskellådorna i alla fyra ändarna var rostskadade och behövde åtgärdas.
Det var rostproblem på tre ställen för båda framskärmarna: Skärmarnas bakre del mot dörrarna, vid skärmkanternas förstärkningsstag och vid positionslyktorna.
Orsaken till rostproblemen vid skärmarnas bakre del mot dörrarna var att det där är dubbel plåt, så det bildas en ficka i vilken samlas smuts och fukt. Skärmen fick skäras upp längs hela bakre kanten och ersättas med ny plåt. Dörrspringan var för liten, så när skärmen var uppklippt kunde dörrspringan justeras. Vid skärmkanternas mitt sitter det ett förstärkningsstag där det samlas smuts och fukt med rostangrepp som följd. En bit skärmkant från en Volvo Amazon visade sig ha samma profil som Bentleys skärmkant..
Framskärmarna har från början tillverkats utan överbyggnaden för positionsljus. Den överbyggnaden är påsvetsad efter, med följ att det har samlats smuts och fukt i positionsljushusen som inte har kunnat dräneras. Rostangreppen på båda sidorna fick ersättas

med ny plåt. Konstruktionen är förbättrad så att positionsljushusen nu dräneras bättre.
De båda motorhuvsdelarna demonterades (ett 30-tal popnitar) för att kunna blästra ramen med gångjärn. Kromlisten mellan motorhuvsdelarna var bucklig och någon ny Bentley-list hittades inte. Men det löste sig med en list från bakskärmen till en tvådörrars Volvo Amazon, som visade sig ha exakt samma mått.
Alla skarvar är spacklade med stålspackel.
Som ett första steg epoxigrundades därefter bilen, vilket ger att bra rostskydd och täthet. Se bilderna ”Epoxigrund 1” och ”Epoxigrund 2”. Sedan slipades epoxigrunden. Därefter gjordes en grundläggning för slutlig slipning inför lackering. Efter det var det dags för lackering i de båda basfärgerna. Den nedre delen lackerades först. Därefter är det två lager klarlack och efter det fick lacken ”vila” i fem dagar. Därefter slipades klarlacken och slutligen fick bilen två nya lager klarlack.
Alla demonterade kromdetaljer maskinputsades med gott resultat före återmontering. Gummidetaljer och packningar till de detaljer som ansluter till karossen är utbytta. Totalt tog karossrenovering och lackering drygt 300 arbetstimmar.

## Mekanik, el och service

Arbetet utfört av Erik Jonsson, Berga Fordonsteknik i Rockneby (073 838 22 70).
Generellt kunde konstateras att Bentleys konstruktörer - för vanligtvis enkla funktioner som styrning, broms och servo - valt annorlunda och komplexa lösningar, baserade på ett imponerande stort antal komponenter.
Det var bara lite glapp i respektive led i styrsystemets leder men det stora antalet leder gjorde att framvagnens totala glapp blev stort, medförande att framhjulen fladdrade. Alla bussningar och kulleder är utbytta. Även bytt till moderna smörjnipplar (se bild).
Bilen hade knappt någon bromsverkan alls. Både huvudbromscylindrarna och bromsservon behövde renoveras. Bentley S series (1955-1958) blev i senare version utrustade med två huvudbromscylindrar (för fram och bak). Trots att det finns en justerbar vagga mellan cylindrarna som styr förhållandet dem emellan, så har man valt att ha två olika storlekar på cylindrarna (se bilder).
Rolls-Royce och Bentley hade länge en udda lösning av bromsservon, som innebär att den drivs av växellådan.
Vid sakta fart har servon liten effekt. Om packboxen mellan växellåda och bromsservo är otät, så läcker det in växellådsolja till lamellen i bromsservon. Detta skapade sannolikt snabbt problem för Bentley, så för senare Bentley S series hade man borrat upp för ett dräneringsrör i bromsservon (se bild). Läckande växellådsolja in i bromsservon skulle då dräneras, utan att skada lamellen. För den här bilen hjälpte det dock inte, då dräneringsröret var täppt, medförande olja på lamellen.
Styrservon har en konstruktion med hydraulkolv i mitten fram, som trycker på ett ledsystem. När kolven går ut, så har den en större servoverkan än när den går in. En väldigt komplex lösning för att underlätta att svänga med bilen.
Grenrören var spräckta och behövde bytas. Eftersom de gängade tapparna var defekta, byttes de mot vanlig skruv. Det visade sig vara en dålig idé, då det från skruvhålet är öppet in i kylsystemets kanaler i motorblocket och därigenom läckte kylvattnet ut via gängorna. Så det behöver vara originaltapparna (RE16814P) som tätar mot motorblocket när man drar dem i botten.
Vid vänstersväng upplevde man att styrsnäckan hoppade över en

kugge. När styrsnäckan demonterats konstaterades att det ska vara ett ”klickläge”, när hjulen står rakt fram.
Efter att servicemanualen konsulterats (där klickläget framgår av sprängskissen) så ska klickläget justeras (när det som i det här fallet hamnat på fel ställe) med shims mellan snäckskruv och styrarmen. Anvisningen är att ”shimsa”, skruva ihop styrsnäckan och studera resultatet - det vill säga att helt enkelt prova sig fram till klickläget hamnat rätt. Men man kan i viss mån även justera läget med en framvagnsinställning.
Bilen hade tidigare utrustats med elektronisk tändning (Lumenition), men bilen gick dåligt beroende på felaktig tändspole. Tändspolen har sin originalplacering vid motorrummets varmaste plats (vid termostathuset), medförande att tändspolen blev överhettad. Den är nu utbytt och flyttad till en sval plats på motorrummets högra sida.
Ett generellt problem med hög temperatur vid körning i låg fart och vid köbildning löstes genom att installera tre temperaturstyrda sugande elfläktar på kylarens insida.
De ursprungliga elkablarna hade butylgummi som isolering med ett yttre hölje av bomullsväv. Efter 64 år var kablarna söndertorkade och med oxid på kontakteringen, så ny eldragning i kupén var välbehövlig (se bilder).
Bilen har utrustats med bilbälten, färgmatchande trepunktsbälten inköpta i USA.

## Inredning

Arbetet utfört av Henrik Blomqvist, Blomqvists bilsadelmakeri i Rockneby.
Det ursprungliga innertaket var demonterat när bilen kom i vår ägo men fanns bevarat tillsammans med övriga demonterade delar i bakluckan. Att det redan var demonterat gjorde att det tog extra tid att räkna ut hur bågarna och övriga delar hade suttit monterat men medförde också en extra utmaning genom att det hade dragit ihop sig och därför inte stämde måttmässigt. Men det var ändå bra att det fanns kvar för det underlättade tillverkningen av nya mallar. Det gamla innertaket klipptes upp i sömmarna och därefter tillverkades mallarna. Innertaket är delat och ihopsytt med en söm i varje båge.
Det nya fick tillverkas något större, eftersom det gamla hade legat och dragit ihop sig. Därefter fick det hängas upp och passas in. Det tog tre inhängningsförsök, innan det slutligen kunde skäras i rätt storlek för att förhindra att sömmarna vid bågarna blir bubbliga. Innertaket spikades fast och spiken doldes sedan av lister som klämdes fast. Lite extra arbete krävdes med att få det snyggt vid AC-utloppen. Första dörrsidan tog tid, men sedan gick det lätt. Det var lätt att byta ut textildelen. Textilmattan skulle sys in i dörrens fack och det tog extra tid.
Vad återstår
Man kunde 1959 beställa AC som extra utrustning, vilket bilen har. I samband med vinterns arbete renoverades kondensorn i samband med att fronten var demonterad. Sedan har det konstaterats att en av kolvstängerna i AC-kompressorn har brustit, beroende på att skruvarna som håller överfallet har lossnat. Anmärkningsvärt att det inte fanns någon låsning av skruvarna, då det nästan är uppenbart att de kommer att lossna. Att få igång AC:n får bli ett arbete kommande vinter. Har någon Bulletinen-läsare en York AC-kompressor (reservdels- eller fungerande) så kontakta gärna johan.hallenborg@outlook.com

# MICHAEL CAINES FÖRSTA ROLLS-ROYCE SÅLD

Jan Segerfeldt

När skådespelaren Michael Caine (född Maurice Joseph Micklewhite, numera Sir Michael Caine, CBE) skulle köpa sin första Rolls-Royce 1968, hade redan hunnit bli en berömd filmstjärna med roller i Funeral in Berlin, Zulu och Gambit, vilket hade gett honom stora inkomster.

En morgon när han orakad och allmänt ledigt klädd startade sin korta promenad från sin fashionabla London-lägenhet vid Grosvenor Square i Mayfair hade han skrivit ner en kom ihåg-lista enligt följande: ”Mjölk, bröd, cigaretter och Rolls-Royce”. När han nådde fram till Berkeley Square och Jack Barclays välkända Rolls-Royce-showroom i hörnet mot Conduit Street bestämde han sig för att stiga in i affären och förhöra sig om en ny bil. Men bilförsäljaren uppträdde så nedlåtande mot den cockney-slang-talande skådisen att han lämnade butiken med oförrättat ärende. I stället fortsatte han vidare några hundra meter bort till Dover Street, där den mindre kända Rolls-Royce-återförsäljaren H R Fox hade sitt försäljningsställe. Här fick Caine bättre respons. H R Fox hade just fått in en obegagnad Rolls-Royce Silver Shadow H J Mulliner, Park Ward Two-door Drophead Coupe (ch nr CRH3929) som från början var avsedd för succépjäsförfattaren Terence Rattigan men han hade ångrat sig och avbeställt bilen och valt att behålla sin Rolls-Royce Silver Cloud III Drophead Coupe från 1966 ett tag till. Caine köpte den överblivna bilen på fläcken.

Det var bara det att den då 35 år gamle skådisen inte innehade något körkort! För att kunna ta hem bilen var han därför tvungen att först anställa en chaufför som kunde köra honom runt i den. Det berättas att han då passade på att bli skjutsad förbi Jack Barclays butik, bara för att göra fingret mot deras nonchalante bilförsäljare.
Caine kom dock bara att behålla bilen i två år. Caines nära vän nattklubbsägaren Jack Leach köpte bilen direkt av honom 1970 och behöll den sedan ända till sin död 2013. Efter det blev bilen stående några år men så bestämdes att den skulle totalrenoveras för att kunna säljas av. Den omfattande renoveringen gick på ca £80.000. I mars 2023 skulle bilen så säljas på H & H:s auktion på Imperial War Museum i Duxford. Auktionen gick igång och efter budgivning stannade priset upp först vid £135.000.

Det har diskuterats bland kännare om renoveringen är så lyckad. Den svarta originalfärgen är i och för sig korrekt men den magnoliafärgade nya interören har inte riktigt fått rätt stil och hela bilen har fått byta identitet till den snarlika Corniche, en modellserie som introducerades först 1971, så det har inte blivit så bra. Det ska påpekas här att bokstaven C som inleder chassinumret inte står för Corniche utan betyder coachbuilt. Om auktionspriset kan förefalla något högt, så beror det på den fina proveniensen, men att kvaliteten på renoveringen har ifrågasatts bör å andra sidan ha inverkat i motsatt riktning.

Caine har ägt fler Rolls-Royce efter den här. Dock lyckades han inte ta sitt körkort förrän han blev 50 och redan vid fyllda 70 slutade han köra bil igen. Men han har ju alltid haft råd med chaufför...

RREC-S I BACKSPEGELN

# HEMLIGT MÅL 1983

Jan Segerfeldt

Redan för 40 år sedan hade vi en hög aktivitetsgrad i vår klubb. Då hade den svenska sektionen bara varit igång i tre år och medlemsantalet hade ökat stadigt till då cirka 85. Flera spännande rallyn och utfärder hade lagts in i agendan. Träffen den 6 juni 1983 kallades kort och gott ”Hemligt mål”, Detta lät både kryptiskt och lockande på samma gång och av en särskild anledning: Här krävdes för deltagande att man hade föranmält sig, vilket väl i och för sig inte var helt ovanligt, men det föreskrevs också som obligatoriskt för alla närvarande att de uppfyllde klädkoden ”kavaj”, trots att arrangemanget skulle äga rum mitt på ljusa dagen.

Innebörden av begreppet kavaj brukar vara att man kan klä sig något mer ledigt än vid kvällstillställningar, gärna i blazer och byxor, enfärgade eller med blott diskreta mönster och för damer knä- eller ankellång klänning eller kjol. Idag uppfattas en sådan klädsel förmodligen som onödigt uppsträckt för en utomhusaktivitet på dagtid, men för 40 år sedan var det många i klubben som till och med i vardagslag på ett helt naturligt sätt uppfyllde den formella klädkoden även utan att behöva klä upp sig särskilt.

Initiativtagare och ansvariga för RREC-träffen var duon Leif Svensson från Långås och Leif Petzäll från Borås. Samlingsplatsen var angiven till Gräfsnäs slottsruin men det var allt deltagarna fick veta i förväg. Denna sparsmakade presentation lockade likväl hela tolv ekipage, ett mycket bra utfall med tanke på att träffen närmast var att betrakta som ett lokalt eller i vart fall regionalt klubbarrangemang. Den deltagare som hade fått köra längst för att vara med lär ha varit klubbens första ordförande (”secretary”) Claes Wretfors från Handen/Stockholm, med sin Rolls-Royce Silver Wraith Hooper saloon från 1947. Medlemmen Eino Nourimaa från Dalsjöfors körde det äldsta fordonet, en Rolls-Royce 20/25 HP med nätt Barker saloon-kaross från 1930. Alla de tolv deltagande ekipagen ställdes upp i en gemensam rad framför Gräfsnäs slottsruin, denna tomma fasad som är allt som återstår av slottet som byggdes i omgångar på 1400-, 1600- och 1700-talen på traktens vackraste plats invid sjön Anten strax utanför Alingsås. Slottet drabbades märkligt nog av bränder exakt vart hundrade år (1634, 1734 och 1834) och sedan dess har ruinen fått stå och låtits förfalla långt in på 1900-talet, då den reparerades försiktigt.

Det var tur för arrangörerna och deltagarna att RREC-träffen råkade infalla på en vacker junidag. I gräset utanför ruinen kunde deltagarna duka upp sina medhavda picknickar och njuta av solen, medan de säkert var extra nyfikna på vart de skulle vara på väg. Medan spekulationerna om resmålet pågick en stund till, var det dags att äntra ekipagen för att styra kosan dit duon Leif S och Leif P anvisade.

Det skulle med tiden visa sig att kosan ställdes mot slottet Koberg, vars äldsta delar går tillbaka till 1400-talet. Slottet är bevarat och bebos alltjämnt av den kända familjen Silfverschiöld. 1983 var det baron Niclas Silfverschiöld (1934-2017) med makan prinsessan Desirée som var herre respektive dam på täppan och personligen välkomnade den bilburna kontingenten ute på gårdsplanen, dit senare även friherrinnan Madeleine Silfverschiöld (1906-1994) anslöt sig. En intressant detalj som kom fram här var att friherrinnan tog sitt körkort tidigare än många andra på den tiden och var en av de första att inneha ett sådant i den här delen av landet. Baronen berättade för besökarna om slottets historia och ledde

sedan sällskapet vidare in i det historiska stallet för att visa upp diverse seldon, uniformer, slädar, vagnar mm, som finns bevarade här. Härefter följde klubben upp med att ge det stiliga herrskapet en detaljerad presentation av varje enskilt fordon i karavanen som stod mönstergillt uppställda mittemot slottsbyggnadens entré. Herrskapet erbjöds även en kort provtur i valfritt fordon.
Klubben passade också på att meddela att man hade utnämnt friherrinnan Madeleine Silfverschiöld till hedersmedlem i den svenska sektionen av RREC.

Tillställningen avslutades med att prinsessan Desirée delade ut minnestallrikar till deltagande klubbfordons respektive chaufför. Tallrikarna är utsmyckade med handgjorda målningar utvisande konstnärliga tolkningar av Kobergs entréport och en Rolls-Roycegrill. Målningarna hade gjorts i förväg på separat beställning för varje deltagare och är signerade av konstnärinnan Rita-83. Det bör alltså röra sig om bara tolv tillverkade exemplar, idag ett intressant samlarobjekt som nu får oss att se tillbaka och minnas ännu en fin dag med några av klubbens medlemmar.



# VÆLG KONG CHARLES III TIL CHAIRMAN FOR RREC.

""Jeg kommer ikke for at blive betjent; men for at tjene". Dette var den nye britiske konges første sætning under kronings-gudstjenesten den 6. maj 2023. Det sagde han både i sin egenskab af Storbritanniens statsoverhoved og som formand for Commonwealth. Vores klub kunne godt sammenlignes med Rigsfællesskabet – navnet betyder trods alt "fælles rigdom". Desværre opfører moderklubbens ledelse sig stadig, som den gjorde i imperiets dage, som om de ikke-britiske sektioner var kolonier, der skulle udnyttes.
I årtier har ikke-britiske medlemmer betalt deres kontingent til Storbritannien og får til gengæld kun retten til at bruge navnet og logoet, ligesom de får tilsendt det dårligt producerede og uinteressante klubmagasin Spirit & Speed seks gange om året (altid for sent).
Alle aktiviteter, som midlerne bruges til, er udelukkende til gavn for britiske sektioner og medlemmer. Det seneste eksempel, ansættelsen af en medarbejder til at udvikle og understøtte sektionshjemmesider, understøtter dette udsagn på en eksemplarisk måde. De kontinentale sektioner har alle udviklet og betalt for deres egne hjemmesider i løbet af de sidste tre årtier uden nogensinde at have modtaget støtte fra moderklubben.
Afstemnings- og valgresultaterne fra den seneste generalforsamling i moderklubben med i alt kun 284 stemmesedler illustrerer den enorme afstand til klubbens ledelse og de omkring 6000 medlemmers manglende interesse verden over i bestyrelsens arbejde. Den mængde stemmer, der kræves for en gyldig afstemning, blev også kun snævert opnået på grund af et råb om hjælp i sidste øjeblik!
Det er indlysende, at bestyrelsen hverken er orienteret mod medlemmernes problemstillinger eller behov, og heller ikke ramte plet med sin beslutning om at forhøje årskontingentet massivt.
At øge kontingentet med næsten 16% i en klub med aktiver på en million pund er simpelthen dumt og uanstændigt. I stedet for at betale en andel tilbage til medlemmerne og sektionerne, tjener imperiet igen kun sig selv og sandsynligvis nogle ukendte planer, som bestemt ikke gavner kolonisektionerne. Måske ville det være godt, hvis kolonierne, undskyld mig, kontinentalsektionerne, søger selvstændighed og så igen samarbejde med moderklubben på et nyt grundlag. Med henblik på denne diskussion, har de skandinaviske sektioner taget initiativ til at invitere til en konference for de eksterne-britiske klubber til efteråret.

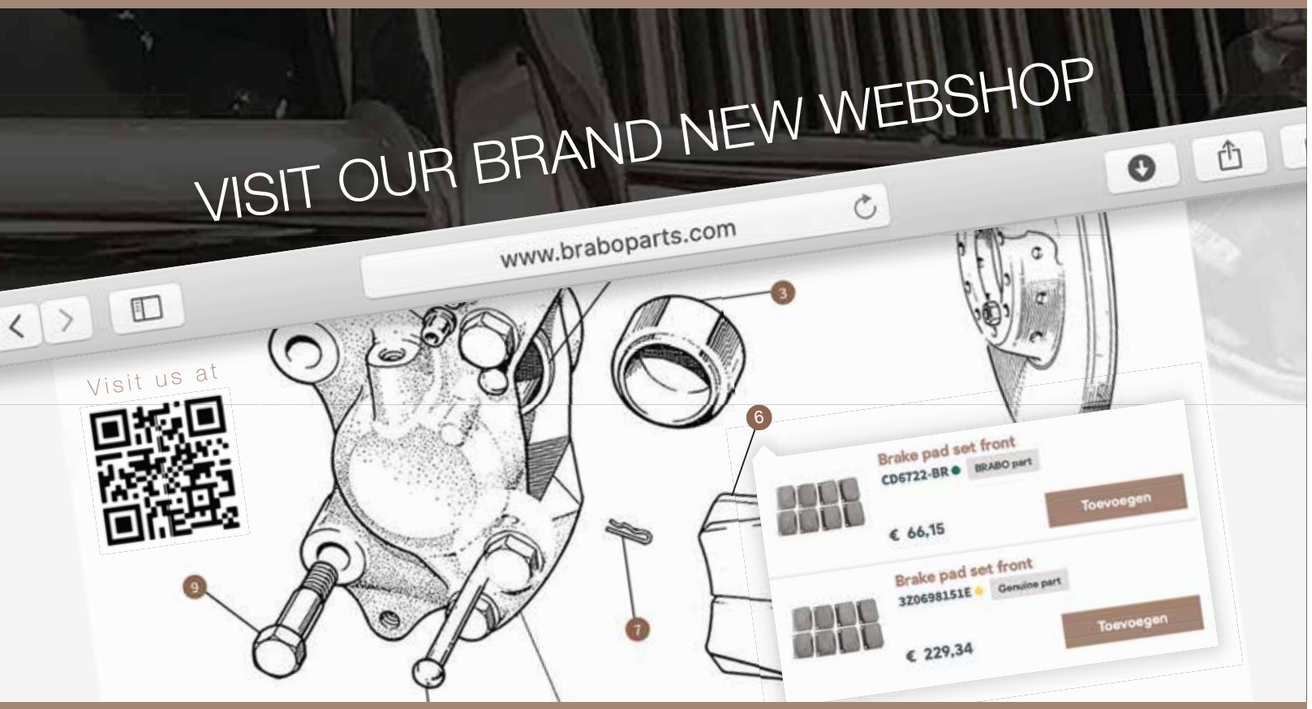
Den britiske bestyrelses holdning og tankegang skal ændres. Ikke-britiske medlemmer betaler nu omkring 50 % til moderklubbens økonomiske budget og bliver hverken hørt eller forstået. Selvfølgelig er det illusorisk at bede kong Charles III om at tjene i RREC-bestyrelsen, selvom han kører Bentley og Rolls-Royce og ejer flere smukke eksempler af dem. Men måske vil disse linjer, som også kunne komme fra enhver anden ikke-UK-sektion, endelig blive genkendt som et råb om hjælp eller et "wake-up call". Jeg tror i øvrigt ikke på, at vores bestyrelsesmedlemmer handler med dårlige intentioner. Men i årtier har det været meget arbejdskrævende udelukkende at beskæftige sig med britiske bagateller og skænderier eller med nye meningsløse regler for arrangementer, som ingen kontinentalsektion er interesseret i.
Trods alt bevarer vi et rigtig venskabeligt forhold til hinanden, og det er en god ting! På det menneskelige plan er vi meget tætte i vores fælles begejstring for de to klubmærker, men på den "politiske scene" er vi desværre milevidt fra hinanden. Jeg vil endelig gerne se et tegn på anerkendelse og støtte; venlige besøg er ikke nok. Sidstnævnte er til gengæld finansieret af de udenlandske værter. Du skal vide, at den schweiziske sektion af RREC ikke engang modtager støtte på sin 50-års fødselsdag. Kong Charles III er ivrig efter at tjene til gavn for hele Commonwealth. Hvornår vil vores britiske klubkonger gøre det samme?
Gud bevare kongen. Længe leve kongen.
Friso "den frække"

Artikeln är hämtad från RREC Schweiziska sektionens klubbtidning Alpine Eagle och översatt till danska av Ole Hviid-Nielsen

# BRABO

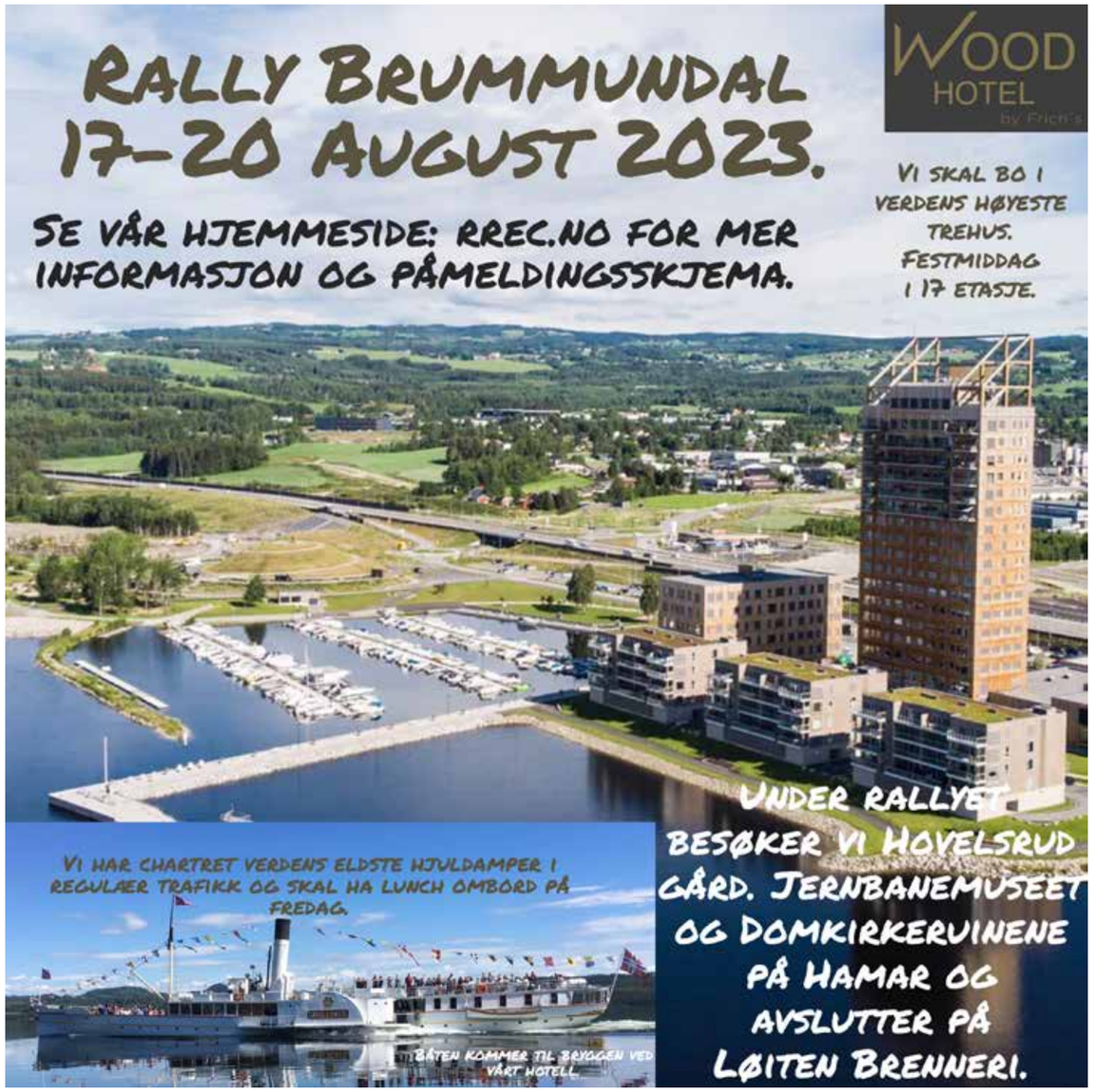
## Rolls-Royce & Bentley

- 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


# NORSK ÅRSRALLY

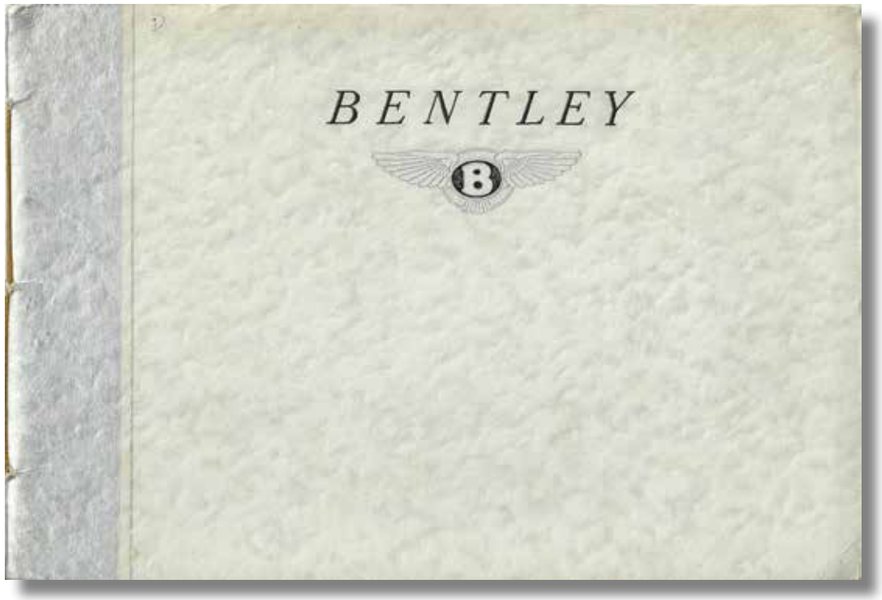



## RREC CONCOURS BILTRÄFF

Vi har fått förtroendet att hålla våra RREC Concours bilträffar på Nya Varvet i Göteborg även kommande sommar. Vi börjar första onsdagen i maj (alltså den 3 maj) och träffas i Sjöstiernas Allé (följ röda pilarna på kartan) varje onsdag ca kl 18-20.

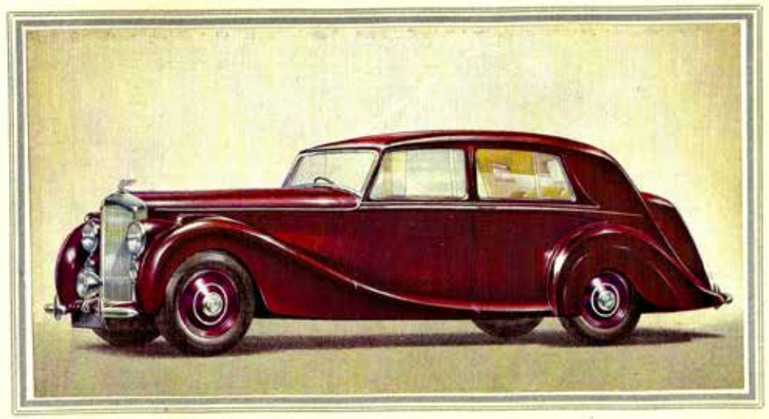
# BENTLEYS FÖRSTA MARK VI-BROSCHYR

Jan Segerfeldt



Precis när andra världskriget hade slutat var hela Englands bilindustri lamslagen av all förödelse som kriget hade fört med sig, men nu utvecklades en framtidstro och ett jäklaranamma som ledde till att landet och dess invånare snart skulle komma att lyfta sig och kraftsamla och få igång en fredlig produktion igen. Både Rolls-Royce Motors Ltd och Bentley Motors (1931) Ltd var redan långt framme och den 22 maj 1946 kunde man visa upp en helt ny Bentley Mark VI 4 1/4 litre saloon för den samlade motorpressen (främst The Autocar och The Motor). Det var viktigt att marknadsföra den nya modellen, så Bentley satsade stort med en snygg men inte direkt överdådig första försäljningsbroschyr för att visa upp sina nya produkter.

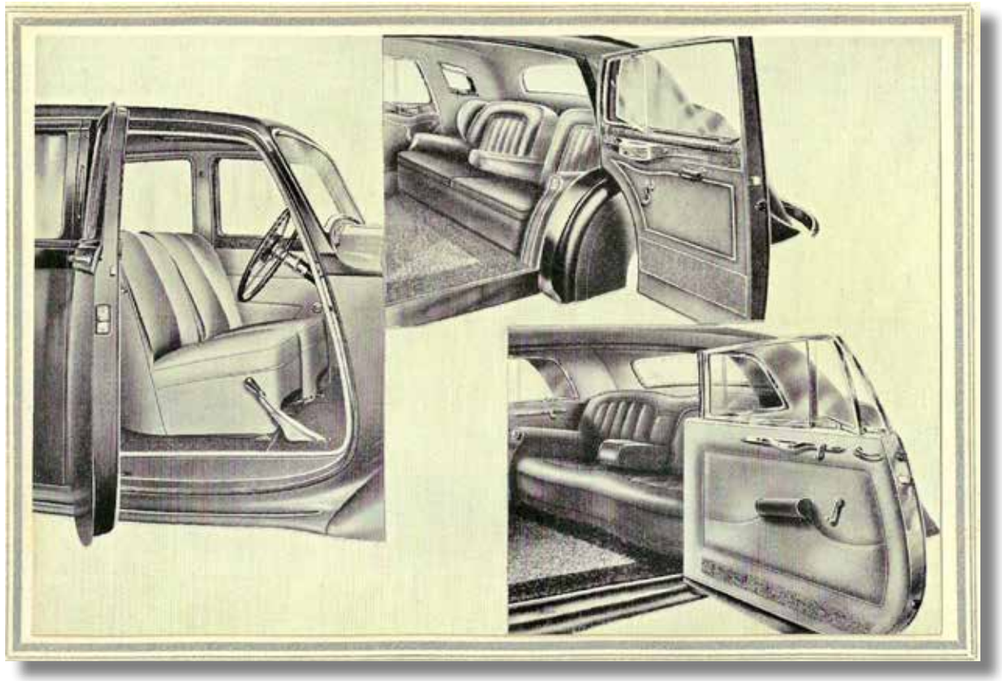
Den har fått den något långa titeln Abridged particulars of Bentley (Mark VI) Four and a quarter litre silent sports car (ungefär: kortfattade uppgifter). Innehållet är sobert utfört och sträcker sig över 16 sidor i liggande format. Omslaget i grått, med Bentley-namnet i svart relief och Bentley-märket i silverrelief, är läderartat och tryckt på tjockt kartongpapper medan man för insidorna har använt en klart sämre papperskvalitet. Detta beror på att det var väldigt ont om papper på världsmarknaden vid den

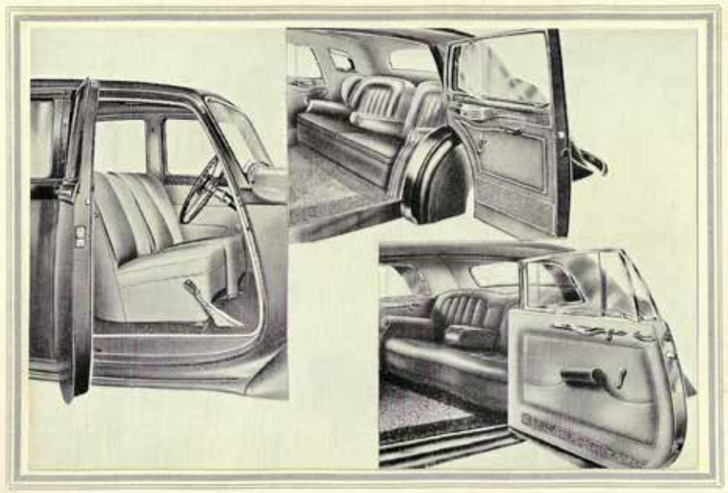


FOUR-DOOR SPORTS SALOON

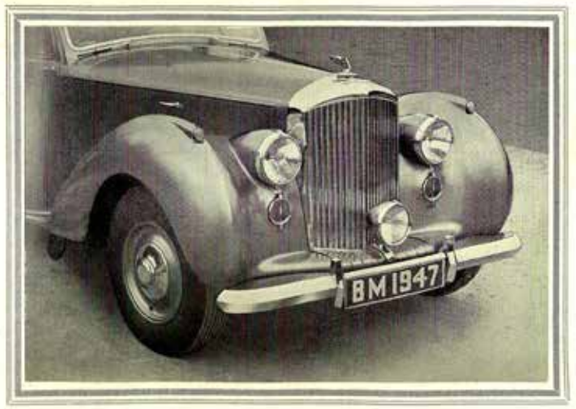
COACHWORK BY H. J. MULLINER & CO., LTD.

*A four-door saloon with comfortable seating for four persons, and ample luggage accommodation. "No-draught" ventilation for both front and rear seats. A noteworthy feature is the very light front pillars, presenting a minimum obstruction to driving vision.*





SOME INTERIORS. (*Left*) Bentley Sports Saloon
(*Top right*) H. J. Mulliner Sports Saloon (*Lower right*) James Young Sports Saloon



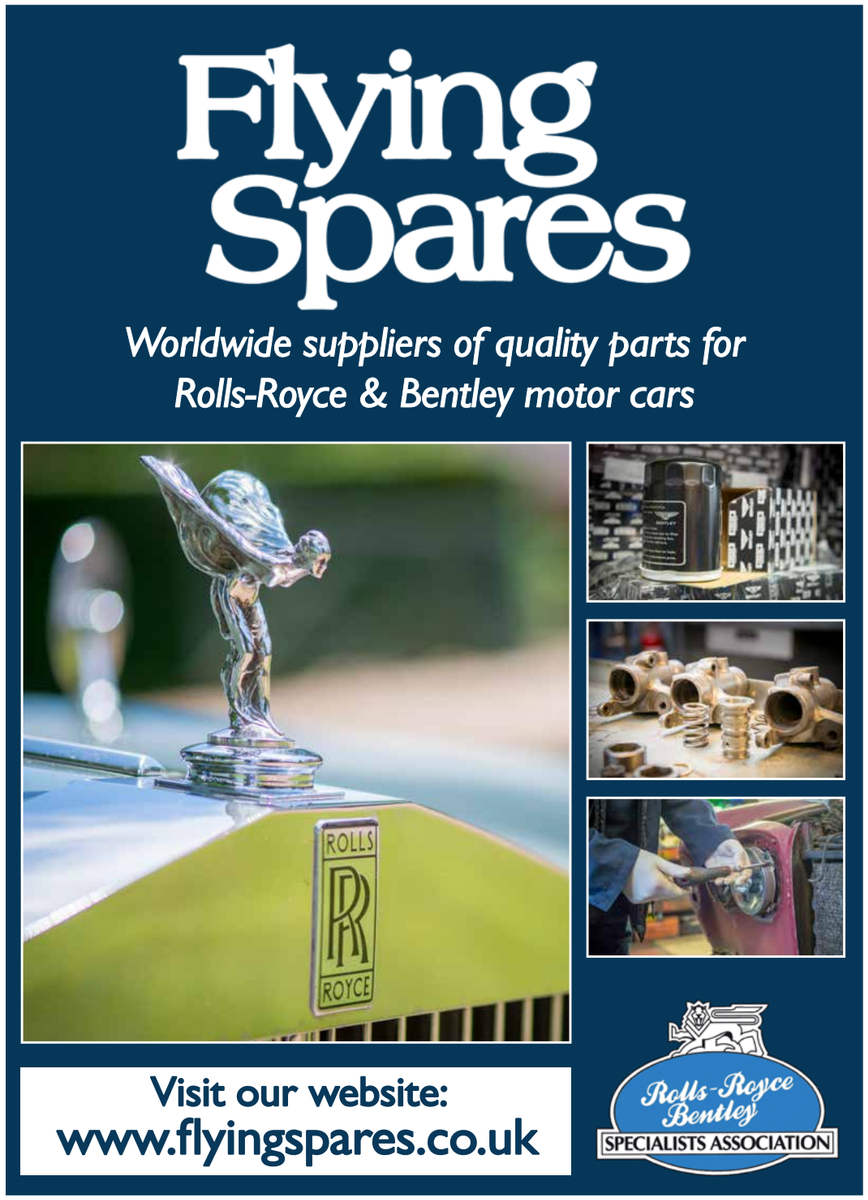

BENTLEY (MARK VI) 4¼-LITRE

här tiden. Bentley kompenserade detta med att ovanpå det sämre papperet klistra in några små pappersbilder i färg i en finare, lätt glättad kvalitet. På färgbilderna kan man se några utvalda exempel på karosser för den nya Bentleyn, främst den helt nya modellen med standard saloon-karosseri från Pressed steel, men också ett exempel vardera av karosserier från de välkända karosserimakarna H J Mulliner, James Young och Park Ward. Bilderna är inte fotografier utan bara hyfsat verklighetstrogna teckningar utförda av en okänd konstnär. Därutöver har man klistrat in ett foto av fronten på standardmodellen och en sepia-tonad samlingsbild med exempel på några tecknade interiörer. Specifikationerna är omfattande och exakta prisuppgifter ingår också. Hela katalogen är sammanbunden i ryggen av guldfärgat, sidenliknande snöre med en knuten rosett på mittuppslaget. Alltså inga rostande häftklamrar i metall här inte! Omslaget är något större (22.9 x 15.6 cm) än de inre sidorna (22 x 14.9 cm).

Broschyren gavs ut i flera olika upplagor under 1946. Den första upplagan hade tryckts på ett något sämre papper än de senare. Prisuppgifterna och några smådetaljer är justerade men versionerna är lika i övrigt. Ingen av utgåvorna har daterats. Den inklistrade bilden här med fronten visar en nummerskylt som antyder 1947 års modell, så denna version är sannolikt tryckt under hösten 1946. Hur stora upplagor som trycktes totalt är oklart men kan nog räknas högst i något tusental. Arbetet utfördes av H Finch & Co Ltd, som ofta fick trycka försäljningsmaterial för Rolls-Royce och Bentley.

# KÖP OCH SÄLJ

Har du reservdelar eller annat till din Rolls-Royce eller Bentley som har råkat bli lig-gande 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!





## 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: treasu-rer@rrec.se

**Jan Segerfeldt**
**Ledamot,**
Redaktör
Västra Palmgrensgatan 189, 42677
Västra Frölunda
Tel: 0730-346982 Epost: jan.seger-feldt@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: m0708954376@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-, Krono-berg- 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

Per Lindqvist, Steninge
Rune Linderoth, Varberg
Anders Lindell, Hönö
Jimmy Carlsson, Onslunda
Carl-Fredrik Sundström, Nättraby

## 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

Ole Jacob Thygesen
Finn Knudsen
Beate Cornelia Jebsen

VANDEN PLAS
KARMANN
ROLLS-ROYCE MOTORS
ROLLS-ROYCE MOTORS
ROLLS-ROYCE
CORNICHE CONVERTIBLE
Rolls-Royce Corniche convertible