Rolls - Royce

Männen bakom bilen
och
De olika modellerna

Sammanställd av

Roland Frenzel

Innehållsförteckning

Fredrick Henry Royce & Charles Stewart Rolls.	2
Mötet.	3
W.O. Bentley.	4
The Spirit of Ecstasy.	7
Rolls-Royce 15hp.	9
Rolls-Royce 10hp.	9
Rolls-Royce 30hp.	10
Rolls-Royce 20hp.	10
Rolls-Royce 40/50hp (Silver Ghost).	11
Rolls-Royce Legalimit.	11
Rolls-Royce 20hp.	13
Rolls-Royce 20/25hp.	14
Rolls-Royce Wraith.	15
Rolls-Royce 25/30hp.	15
New Phantom.	16
Phantom II.	17
Springfield.	17
Phantom III.	18
Rolls-Royce Silver Wraith.	19
Rolls-Royce Phantom IV.	20
Silver Dawn.	21
Rolls-Royce Silver Cloud I.	22
Rolls-Royce Silver Cloud II.	23
Rolls-Royce Silver Cloud III.	23
Rolls-Royce Phantom V.	25
Rolls-Royce Silver Shadow I.	26
Rolls-Royce Phantom VI.	26
Rolls-Royce Silver Shadow II.	27
Rolls-Royce Silver Wraith II.	28
Rolls-Royce Silver Shadow FHC och DHC.	28
Rolls-Royce Corniche I.	29
Rolls-Royce Corniche III.	29
Rolls-Royce Corniche II.	29
Rolls-Royce Corniche V.	30
Rolls-Royce Corniche IV.	30
Rolls-Royce Camargue.	30
Rolls-Royce Silver Spirit I och Silver Spur I.	31
Rolls-Royce Silver Spirit II och Silver Spur II.	32
Rolls-Royce Silver Spur II Touring Limousine.	33
Rolls-Royce Silver Spirit III och Silver Spur III.	34
Rolls-Royce Silver Seraph.	35
Rolls-Royce Silver Dawn.	35
Rolls-Royce Corniche.	36
Rolls-Royce Park Ward.	37
Bentley 6½l och Speed Six.	39
Bentley 3l.	39
Bentley 8l.	40
Bentley 4½l och 4½l Supercharged.	40

Bentley 4l. **41**
Bentley 4¼l. **42**
Bentley 3½l. **42**
Bentley Mk VI. **43**
Bentley MK V. **43**
Bentley R-type och R-type Continental. **44**
Bentley S2 och S2 Continental. **45**
Bentley S1 och S1 Continental. **45**
Bentley Corniche I-II. **46**
Bentley S3 och S3 Continental. **46**
Bentley Mulsanne. **47**
Bentley T1 – T2. **47**
Bentley Eight. **48**
Bentley Mulsanne Turbo. **48**
Bentley Turbo R. **49**
Bentley Continental. **49**
Bentley Continental R. **50**
Bentley Mulsanne S. **50**
Bentley Turbo S. **51**
Bentley Brooklands. **51**
Bentley Continental T. **52**
Bentley Azure. **52**
Bentley Brooklands Trophy Edition. **53**
Bentley Turbo R Sport. **53**
Bentley Arnage. **54**
Bentley Turbo RT. **54**
Bentley Continental SC. **55**
KÖPGUIDER ROLLS-ROYCE. **56**
Köpguide Rolls-Royce 1904 - 1906. **56**
Köpguide Rolls-Royce 1907 - 1925. **56**
Köpguide Rolls-Royce 1922 - 1939. **56**
Köpguide Rolls-Royce Silver Dawn . **57**
Köpguide Phantom I - III. **57**
Köpguide Rolls-Royce Silver Cloud I - III. **58**
Köpguide Rolls-Royce Phantom IV. **58**
Köpguide Rolls-Royce Silver Wraith. **58**
Köpguide Rolls-Royce Silver Shadow I och II. **59**
Köpguide Rolls-Royce Phantom V och VI. **59**
Köpguide Rolls-Royce Corniche I - IV. **60**
Köpguide Rolls-Royce Camargue. **61**
KÖPGUIDER BENTLEY. **62**
Köpguide Bentley 3½l, 4¼l och MK V. **62**
Köpguide Bentley 3l, 4½l, 4½l Supercharged, 6½l, Speed Six, 8l och 4l **62**
Köpguide Bentley Sl-lll och Continental. **63**
Köpguide Bentley Mk VI, R-type och R-type Continental. **63**
Köpguide Bentley T1 – T2. **64**
Köpguide Bentley Corniche I-II och Continental. **64**
Köpguide Bentley Mulsanne, Eight och Brooklands. **64**
Köpguide Bentley Turbo, Turbo R och Continental R. **64**
Statistik över tillverkade och överlevda fordon **65**

Fredrick Henry Royce & Charles Stewart Rolls.

Fredrick Henry Royce föddes 1863. Han var son till en mjölnare från Alwalton nära Peterborough. Då Royce var 4 år flyttade familjen till London på grund av ekonomiska bekymmer. Såväl modern som alla barnen var tvungna att arbeta för att hjälpa till med ekonomin. Royce gjorde det genom att vid tio års ålder sälja tidningar åt W H Smith vid Bishopsgate och Clapham Junktion. Han fick därefter vid 13 års ålder arbete på en telegrafstation, och senare som verktygsmakarlärling vid Great Nothern Railway i Peterborough. Där lärde han sig hur maskiner och verktyg fungerade. Det är uppenbart att Royce redan vid denna ålder var målmedveten ty han studerade språk, matematik och elektricitetens grunder. Speciellt intresserade han sig för elektriska motorer, en passion som varade livet ut.

Hans självlärda kunskaper förde honom till ett företag i London som var en av pionjärerna inom den elektriska belysningen. Vid 19 års ålder fick han anställning som teknisk rådgivare vid Lancashire Maxim and Western Electric Company i Liverpool. En stor del av hans fritid ägnade han åt att skaffa sig ytterligare kunskaper om elektriska motorer. Tre år senare startade Royce och en partner, A.E. Claremont en elektrisk firma på Cook Streeet i Manchester. 1894 ombildades bolaget till aktiebolag och döptes då till Royce i vilket A.E. Claremont gick in som delägare. Man specialiserade sig på att göra generatorer för växelströmsbruk, men gjorde även andra elektriska saker. Royce införde också 3-skift i verkstaden, vilket var mycket ovanligt vid denna tiden. Hela 1890 talet var mycket gynnsamt, och 1899 hade Royce lyckats bygga upp ett eget kapital på inte mindre än fantastiska 30.000:- pund i företaget. Inte illa för en som startat med praktiskt taget tomma händer.

Men den verkliga vändpunkten hade ännu inte kommit. Royce blev på 90-talet intresserad av motorfordon, och beslöt sig för att inhandla en för resan mellan bostaden och arbetsplatsen. Det blev en begagnad fransk Decauville. Bilen krånglade dock ofta. Han fann att den var svårstartad, kokade regelbundet, skakade, var allmänt opålitlig som alla bilar på denna tiden och hade ett tändsystem som var totalt opålitligt. Det sistnämnda var kanske det som retade Royce mest. Han var ju när allt kom omkring elektrisk expert. Han blev så desillusionerad att han beslöt sig för att bygga en betydligt bättre själv. Hans kompanjon var beredd att stötta projektet, då han visste, att då Royce fått någonting för sig, arbetade han dygnet runt och lyckades alltid.

Våren 1904 såg den första Royce-bilen, en liten 2-cylindrig maskin, dagens ljus. Bilen blev en succé på alla sätt, den var lättstartad, lättkörd och snabb. Den var framför allt pålitlig, något som imponerade på alla som såg eller åkte med bilen.

Charles Stewart Rolls var Royce motstycke. Född mycket rik 1877, som tredje son till Lord och Lady Llangattock. Som aristokrat förväntades han inte arbeta utan han kunde se fram emot ett flärdfullt liv i lyx. Han utbildade sig vid Eton och Cambridge och kunde som nittonåring lämna universitet som nybliven ingenjör. Han var mycket intresserad av bilar och efter ett besök i Frankrike tillsammans med sin far importerade han en fransk Peugeot 3¾ HP, en bil som snart blev välkänd med Rolls bakom ratten. Det var den första bilen i Cambridge och när han körde till sitt föräldrahem i Monmouth tog resan 2 dagar med många timmars mekande utmed vägkanten. När Rolls lämnade Cambridge efter avslutade studier var han förmodligen en av Englands bästa och mest erfarna bilförare. Rolls blev en mycket framgångsrik tävlingsförare och bevisade sin skicklighet genom att vinna den första 1000 mile (1600 km) tillförlitlighetstävlingen, som instiftades av Sir Alfred Harmsworth, så övertygande att en särskild guldmedalj präglades till Rolls ära. Han vann flera tävlingar både 1899 och 1900 och 1901. 1903 körde han framgångsrikt det klassiska Paris Madrid med en 60 HP Morse i vilken han även satte nytt världsrekord med 93 mph (150 km/tim) på Phoenix Park i Dublin. Han var också mycket intresserad av att sätta hastighetsrekord på båt och hade också det engelska hastighetsrekordet till sjöss. Dessutom flög han mycket i såväl luftballong som i flygplan, bl. a. över engelska kanalen. Sedan 1902 drev han också firman C.S Rolls & Co som snabbt blev den ledande bilfirman. Detta företag sålde exklusiva bilar av högsta kvalitet, framför allt franska bilar, då engelsmännen inte hade någon bra kvalitetsbil vid den tiden. Rolls hade två ambitioner. För det första skulle hans namn förknippas med bilar på samma sätt som Chubb's med kassaskåp eller Steinways med piano. För det andra ville Rolls finna en engelsk bil som var lika bra eller bättre än de utländska bilar han sålde. Men han missade nästan chansen. När han hörde talas om Royce' bil antog han att den var lika bullrig och ineffektiv som alla andra 2-cylindriga bilar han sett.

Mötet.

Henry Edmunds, en god vän till Rolls och tillika aktieägare i Royce Ltd, berättade för Rolls om den nya 2 cylindriga fantastiska bil Henry Royce byggt. Han fick till stånd ett möte mellan dem på Midland Hotell i Manchester den 4 maj 1904. Edmund berättar om mötet: -"Jag tror att de omedelbart fattade tycke för varandra och började ivrigt diskutera den unga bilindustrins möjligheter och behov". Efter lunchen fick Rolls provköra den tredje av Royce byggda bilen. Han kunde bara konstatera, att Royce bil var bättre än god. Han sade senare att "Royce var den man han sökt i åratal". När Rolls åter var hemma bad han sin direktör Claude Johnson att sätta ihop ett kontrakt med Royce som innebar, att han

skulle köpa alla bilar Royce kunde producera (för att sedan sälja dem). Claude Johnson kallas ofta bindestrecket mellan Rolls och Royce. Sedan började det verkliga arbetet. En 10HP, ett 10HP chassi med motor, ett 15HP chassi, en 20HP bil och en 30HP 6-cylindrig motor visades på Parissalongen i början på december 1904.

Den 23 december 1904 skrevs ett avtal som stipulerade att bilarna skulle kallas ”Rolls-Royce”. Företaget som snart skulle bygga ”världens bästa bilar” hade sett dagens ljus.

Såväl A.E. Claremont som Claude Johnson blev kvar i det nya företaget. Bildandet skedde på så sätt, att Royce Ltd köpte Rolls & Co. Aktiekapitalet blev mycket höga 60.000 pund. I juni 1910 blev Rolls den första engelsmannen, som flög över engelska kanalen, när han såg land på andra sidan landade han inte utan vände och flög hem igen och slog på så sätt ett dubbelt rekord. Drygt en månad senare, den 12 juli 1910 skulle Rolls provflyga en lättare variant av flygplanet. Planet var gjort av en trästomme och vid en manöver gick nospartiet av. Planet störtade och Rolls blev tyvärr känd som den första engelsman som omkom i en flygolycka.

Royce ledde företaget under lång tid, men under de sista åren av sin levnad blev han besvärlig att ha på verkstaden. Han ansåg att kvaliteten på bilarna aldrig blev tillräckligt hög så man försökte att hålla honom därifrån. Han tillbringade de sista åren mest i sitt hus på franska rivieran där han dog den 22 April 1933.

W.O. Bentley.

Walter Owen Bentley föddes 1888. W.O. blev den yngste i en syskonskara av nio. Han växte upp på Aveny Road vid Regent Park i London. I likhet med Royce började W.O. som lärling vid järnvägen, men där slutar likheterna. Medan Royce kom från ett fattigt tillhörde Bentleys familj medelklassen. Hans far var affärsman. Som sextonåring tog han 1905 anställning vid Great Northern Rail Way Works som lärling. Fritiden ägnade han mest åt cricket, men också åt sina motorcyklar framför allt Rex och Indian (han tävlade med en 5hp Rex på Brooklands 1909). 1910 köpte han sin första bil, en 2-sitsig Riley V-twin. Han kom sedan att äga två Sizaire-Naudin, en en-cylindrig och en 4-cylindrig.

Efter sin tid vid järnvägen fick han anställning på National Motor Cab Company i Hammersmith i London. 1912 började han hos sin bror H.M. Bentley som sålde franska DFP-bilar. De var inte särskilt snabba men Bentley förbättrade snart prestanda genom att montera lättare kolvar som var gjorda av 12% koppar och 88% aluminium. Dessa av Bentley modifierade bilar vann flera tävlingar på Brooklands och med en av Bentley nydesignad kamaxel vann de klass B 1913 och 1914. En flygande mile kördes med 89,7 mph vilket var en aktningsvärd hastighet för en 2-liter bil. Bröderna övertygade också DFP

om att serietillverka bilar med Bentleys kolvar. Dessa såldes under modellbeteckningen 12/40, men endast ett fåtal blev sålda då de introducerades kort före 1:a världskrigets utbrott.

Under första världskriget arbetade han på Royal Naval Air Service med att vidareutveckla den franska flygplansmotorn Clerget. Under konstruktionsarbetet var hans erfarenheter med aluminiumkolvar av stort värde. Den modifierade 9-cylindriga Clerget designen fick namn efter honom och kallades BR1 senare BR2 (Bentley Rotary). Detta blev englands främsta flygplansmotor under första världskriget.

Efter kriget återvände han till sitt partnerskap i Bentley & Bentley men hans ambition var att skapa en bil i eget namn. I augusti 1919 grundade han bolaget Bentley Motors Ltd. Bolaget hade ett aktiekapital på £200,000 men endast £18,575 i likvida medel. Bolaget hade således brist på likvida medel från start och var tvunget att låna pengar för att finansiera bygget av en fabrik i Cricklewood i nordvästra London. De första prototyperna byggdes dock inte där utan på New Street Mews nära Baker Street hos J.H. Easter som gjorde karosseriarbeten åt DFP.

Bentleys högra hand var Frank Burgess, tidigare designer och verkstadschef hos Humber (bl.a. ansvarig för motorn i Humbers Touring Trophy racing-bilar 1914). Burgess köpte en TT Humber till Bentley Motors och några chassidetaljer kunde skönjas i den nya Bentleyn. Motorn hade en kamaxel och fyra ventiler/cylinder. Borrning/slaglängd var 80x149mm, en avsevärd slaglängd även på den tiden. Med 2996 cm^3 slagvolym kallades den 3litre. Det var första gången en brittisk bil presenterades i liter och dett gjorde många förbryllade som var vana vid hp. RAC:s vana att beskriva motorer i hp (horse-power) hade gjort att motorn verkat mindre än den verkligen var, eftersom endast borrning påverkade beräkningen och ingen hänsyn togs till Bentleys ovanligt långa slaglängd. Resten av bilen var konventionell med 4-växlad låda, semi-elliptiska bladfjädrar och bromsar på bakhjulen (fram till 1924). Bilen annonserades i Autocar i maj 1919. I annonsen fanns en bild tecknad av F. Gordon-Crosby eftersom ingen färdig bil fanns. Bentley bad också sin vän konstnären Gordon-Crosby, att designa ett flygande B som kylarmaskot. Gordon-Crosby har sedermera också gjort många fina målningar av Bentley-bilar, främst med motiv tagna från Brooklands och Le Mans tävlingsbanor.

Ett chassi visades på Londons bilsalong i oktober 1919, den första efter kriget. Motorn saknade dock bl.a. vevaxel. Leveranser lovades till juni 1920 men utvecklingsarbetet tog längre tid än beräknat och den första bilen levererades inte förrän i september 1921. Det var en 2-dörrars saloon och kunden betalade £1150 för chassit (priset 1919 var satt till £750). Bilen levde upp till vad som lovats och de som stod kvar på väntelistan blev mer än nöjda. 1921 levererades 21 bilar, 1922 122 st, 1923 204 st och 1924 402 st. Under det bästa året, 1928 levererades 408 st. Framgångar på tävlingsbanorna gjorde Bentley känt som ett sportigt märke och kunder som Prince George, Gertrude Lawrence och Beatrice Lilliewere bidrog till att göra märket känt.

Liksom Rolls-Royce gjorde Bentley enbart chassin. Sedan var det upp till återförsäljaren eller ägaren att förse chassit med en trevlig kaross, exempelvis från Vanden Plas, som gjorde inte mindre än 700 karosser till de cirka 3000 chassina mellan 1921 och 1931.

Han använde sin flygmotorkunskap, då han konstruerade bilarna, som 4 ventiler per cylinder och överliggande kamaxlar samt i övrigt en mängd fantastiska motorkonstruktioner. 1921 flyttade man tillverkningen till en mycket liten verkstad vid Cricklewood. 1925 fick bolaget akuta ekonomiska problem beroende på bristen på kapital redan från start och skulle förmodligen gjort konkurs om inte Woolf Barnato gått in i bolaget. Barnato var arvtagare av en ansenlig förmögenhet som hans familj skapat som ägare av diamantgruvor i Sydafrika. Barnato ansågs av många, så även W.O. Bentley, vara en skicklig bilförare. Det blev i praktiken ett övertagande eftersom Barnato ägde 109400 av £1 preferens-aktierna och 114000 av de vanliga 1sh aktierna. Detta ska ställas mot W.O. Bentleys innehav av 6000 och 3000 av motsvarande samt att W.O.:s bror och några andra också hade aktier i bolaget.

Trots de enorma framgångarna Bentley hade under 6 - 7 år på tävlingsbanorna blev ändå den stora krisen ett faktum 1930-31, då världsekonomin fullständigt rasade ihop och samtidigt som Woolf Barnato beslöt sig för att åka till USA för att rädda det som återstod av den privata förmögenheten. W.O. Bentley stod så utan huvudsponsor med ett mycket fint modellprogram. Detta hjälpte dock föga, då ingen hade råd att köpa.

Det var många som sörjde det som hände med Bentley Motors, bland dem karosserimakaren Vanden Plas, som varit en stor leverantör till Bentley och fått den äran att tillverka samtliga karosser till tävlingsbilarna. Andra vanliga karosserimakare var Gurney Nutting, H.J. Mulliner, Freestone & Webb, Harryson och Park & Ward. Dessa tillverkade totalt 1177 bilar. Sammanlagt var det inte mindre än 119 olika karosserifirmor som försåg de 3000 chassina med karosser. Vid konkursen drabbades också Bentley privat i den stora turbulensen som uppstod då Napier och Rolls-Royce slogs om företaget. Båda tillverkade lyxbilar och flygplansmotorer. Bentleys andra fru lämnade nu honom på grund av alla problemen. W.O. var nu en slagen man.

Han hade ju många likheter med Royce, så de borde kunnat gått bra ihop, men det skar sig redan vid deras första möte. Henry Royce hade nog svårt att acceptera, att det fanns ytterligare en man som i princip var lika bra som han själv på att bygga motorer.

W.O. fick sin revansch, då han gick över till Lagonda och där konstruerade en motor, som tyvärr inte fick bära Bentleys namn, då Rolls-Royce hade köpt rättigheterna till namnet. Hur som helst vann denna Lagonda Le Mans 1935. Han konstruerade senare en 2½ l motor med dubbla överliggande kamaxlar, som satt i såväl Langondan som Aston Martin.

Walter Olof Bentley var ett mycket stort geni som bilbyggare, framför allt när det gällde motorer. Hans bilar var inga lättviktsbyggen utan konstruerade för att hålla och i stället

desto starkare, så att de ändå nådde fantastiska prestanda. WO Bentley's bilar fyller därför en mycket stor roll i automobilens utveckling.

1971 avlider Walter Olof Bentley, denne stora legend, 83 år gammal.

The Spirit of Ecstasy.

The Spitit of Ecstasy är förmodligen den mest kända kylarfiguren i världen. Designen är av Charles Robinson Sykes, har funnits på Rolls-Royce kylare sedan 1911 och döljer en passion. Modell var en kvinna med förtrollande skönhet, intellekt och charm men som saknade den sociala status som kanske hade tillåtit henne gifta sig men mannen hon älskade. Detta är historien om Eleanor Velasco Thornton vars förhållande med John Walter Edward-Scott-Montagu (efter 1905 andre Lord Montagu of Beaulieu) hölls hemligt i mer än ett årtionde tack vare båda parters diskretion. John Scott var en av bilismens pioniärer. Från 1902 var han utgivare av tidningen The Car. Eleanor Thornton var hans sekreterare. Nära vänner kände till förhållandet men var förstående nog att ha överseende.

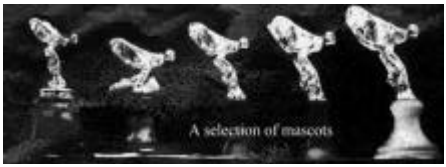
En av vännerna var skulptören Charles S Sykes. På beställning av lord Montagu skapade han en kylarprydnad till lordens Rolls-Royce Silver Ghost. Maskoten föreställde en ung kvinna i fladdrande klänning med ett finger på läpparna. Skulptören hade valt Eleanor Thornton till modell och kallade maskoten "The Whisper". Lord Montagu följde tidens mode då han krönte kylaren med en figur. Rolls-Royce hade märkt att allt fler anammade detta mode dock ofta mindre stilfullt eller t.o.m. vulgärt. På lord Montagu:s uppdrag åtog sig Charles Sykes att skapa en maskot som skulle pryda varje Rolls-Royce. I februari 1911 presenterade han "Spirit of Ecstasy" som med lätthet kunde kännas igen som en variation av "The Whisper". Likheten var ingen tillfällighet eftersom Eleanor Thornton ju varit modell båda gångerna.

Spirit of Ecstasy fanns nu på varje bil som lämnade fabriken. Gjutningen skedde i vaxform vilket resulterade i att varje figur blev unik. Sykes, assisterad av sin dotter Jo ansvarade för produktionen i många år. Varje figur försågs med hans namn samt antingen februari 1911 eller Feb 6, 1911 eller 6.2.11. Även efter det att Rolls-Royce tog över produktionen försågs varje Spirit of Ecstasy med denna inskription fram till 1951.

Under perioden 1911 – 1914 var maskotarna försilvrade. Därför tror många att de är av solitt silver och därav de många stölderna. De flesta, fram till de som pryder dagens kylare är gjorda i en nickel-legering.

Royce själv visade ingen entusiasm över Spirit of Ecstasy. Han ansåg att maskoten förstörde bilens rena linjer. Beställningen hade för övrigt gjorts då han var sjuk och borta

från arbetet. Det var därför vanligt att Rolls-Royce bilar som användes av Royce saknade maskot.



Olika modifieringar företogs under årens lopp. Spirit of Ecstasy på bilar levererade från Springfield i USA lutade mer framåt. Originalversionen hade stött i motorhuven då denna öppnades och man hade glömt vrida maskoten ¼ varv. I slutet av 20-talet, när karosserna hade blivit lägre, var man av sikt- och estetiska skäl tvungen att minska storleken av kylarprydnaden. Sykes skapade då en knästående version som märktes C. Sykes, 26.1.34, datumet då den första av dessa maskotar färdigställts. Den knästående versionen fanns kvar till efter andra världskriget då den ersattes med en mindre men stående version.

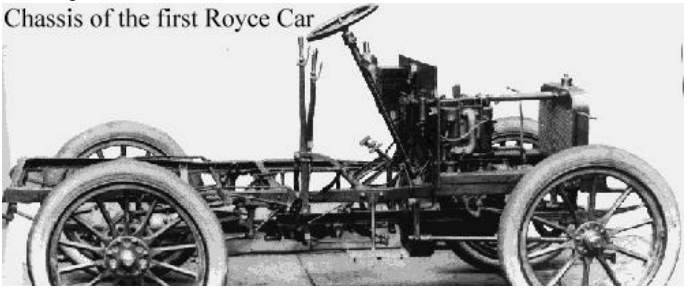
Sällan eller aldrig används den korrekta benämningen, Spirit of Ecstasy, belackare påstår att namnet bara används på fabriken i Crewe. Smeknamnet Emily är vanligt och i amerika talar man om Silver Lady eller Flying Lady.
1920 deltog Rolls-Royce i en tävling i Paris om världens bäst passande maskot. Man gjorde det med en förgylld Spirit of Ecstasy, som gav Rolls-Royce förstaplatsen. Sedan dess kan en förgylld version av Spirit of Ecstasy levereras från fabrik – mot extra kostnad.

Trafiksäkerhetsregler i olika länder höll på att bli slutet för Spirit of Ecstasy. Sedd som en fara för oskyddade trafikanter förbjöds den t.ex. i Schweiz under andra halvan av sjuttiotalet och bilarna levererades med maskoten i handskfacket. Problemet löstes dock i och med tillkomsten av Silver Spirit och Silver Spur. Spirit of Ecstasy försvinner där ned i kylaren vid beröring och uppfyller därmed trafiksäkerhetskraven.

Kvinnan som stått modell för Spirit of Ecstasy fick dock inte njuta av sin berömmelse. Eleanor Thornton dödades 30 december 1915 då fartyget SS Persia torpederades av en tysk ubåt nära Kreta på väg till Indien. Lord Montagu, som också var ombord överlevde och räddades.

Rolls-Royce 10hp.

10hp var Henry Royce första egenhändigt ritade bil. Han byggde denna i sin elektriska firma på Coock Street i Manchester. Den första färden företogs mellan fabriken och Royce:s bostad den 1 april. Alla referenser till denna premiärtur har dock daterats till den 31 mars för att undvika associationer till aprilskämt. De tre första bilarna kom att heta enbart Royce 10hp på grund av att de byggdes innan Rolls och Royce träffades. Bilen blev känd, framför allt för sin mycket höga kvalitet, sin tysta gång och en för den tiden mycket vibrationsfri gång. Dessutom var den mycket snabb med en topphastighet på ungefär 60 km/tim. I England fick man vid den tidpunkten endast köra i 33 km/tim på allmän väg. Från och med den andra tillverkade bilen monterades en förgasare av egen tillverkning. Bilen var försedd batteritändsystem.


Chassis of the first Royce Car

Exemplaren 2 och 3 hamnade hos Ernest Claremont och en viktig aktieägare i Royce Ltd vid namn Henry Edmunds som också innehade en direktörsbefattning i företaget. Bland Edmunds affärsintressen fanns Parson Non Skid Tyre Company. Detta företag ville delta i en test anordnad av Automobile Club of Great Britain. Testet gick ut på att undersöka hur däck och tillbehör kunde förbättra bilens väghållning och stabilitet. Royce kom på andra plats med sin 10hp med ett tillbehör som mycket påminner om dagens snökedjor. Vid detta tillfälle, endast 2 veckor efter att bilen blivit färdig, togs den första kontakten med en framstående medlem av Automobile Club of Great Britain and Ireland, Charles Stewart Rolls.

Rolls-Royce 15hp.

I februari 1905 visades bilen för första gången på en utställning, där den blev mycket omtalad. Marknaden ville dock även ha större bilar. Därför tog man fram en tre-cylindrig variant. I princip samma motor fast man förlängde den med ytterligare en cylinder. Denna kallades 15 HP. Endast 6 stycken tillverkades mycket beroende på motorproblem. Motorn gick inte vibrationsfritt och den specialdesignade vevaxeln medförde höga produktionskostnader. Den första 15hp levererades först sent sommaren 1905.

Rolls-Royce 15hp 1905 with Barker coachwork

Rolls-Royce 20hp.

C S Rolls in his 20hp in 1906

Man tillverkade även en 4-cylindrig variant. Detta var 20hp som utrustades med en trelagrad vevaxel och förbättrad smörjning. Standardisering blev nyckeln till framgångsrik tillverkning då alla motorer (utom 10hp) hade samma cylinderdiameter, samma ventiler, kolvar, oljepumpar o.s.v. Den nya klassiskt grekiskt inspirerade kylaren gav märket dess särprägel. De sammanflätade ”RR” gjorde sin debut i januari 1905 på omslaget till CS Rolls & Co:s första katalog.

Under 1906 gjordes bilen lättare och försågs med en 4-växlad växellåda där den 4. växeln i praktiken var en överväxel. 1906 deltog man också i Tourist Trophy på Isle of Man med två 20hp. Den ena, körd av Percy Northey, krockade med en bro och var tvungen att bryta. Den andra, körd av Rolls, vann loppet med en medelfart som var 4 mph (6 km/tim) snabbare än tvåans.

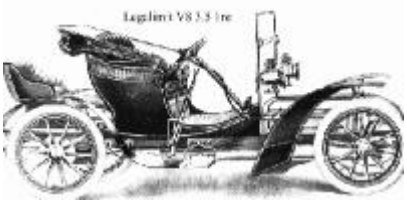
I ett försök att vidga marknaden och konsolidera framgången skeppade Rolls två bilar, en 20hp och en 30hp till New York motor show i december 1906. 20hp blev förstasidesstoff när man slog alla amerikanska konkurrenter i en fem mile tävling på New York Empire City Track.

Rolls-Royce 30hp.

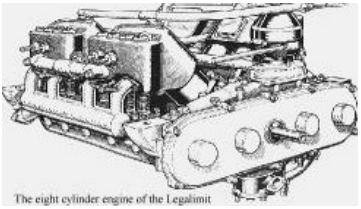
Napier och Spyker hade redan 1902-03 kommit med 6-cylindriga bilar. Rolls-Royce ville inte ligga efter dem och beslöt därför liksom Daimler att komma ut med 6-cylindrig version. Det blev 30hp, som också premiärvisades på Paris-salongen i december 1904. Med 30hp uppstod dock problem med vevaxeln beroende på den ökade längden. Royce upptäckte dock detta under testkörningar på fabriken och fastän han endast hann införa smärre förbättringar var vevaxelproblem inget som kunderna råkade ut för. En 30hp deltog framgångsrikt i 1906 års skottska tillförlitlighetsrally.

30hp Brougham by Barker

Rolls-Royce Legalimit.



Man var flitig på Rolls-Royce konstruktionsavdelning på den tiden och man gjorde slutligen också en V8, världens första V8 motor. Legalimit var lika tyst som en elektrisk stadsbil. Den avgörande finessen var växellådan som endast tillät den legala hastigheten 20 mph. Fastän bilen hade flera tekniskt briljanta lösningar byggde man endast 3 bilar och 4 motorer. Tyvärr finns ingen av dessa bevarade.


The eight cylinder engine of the Legalimit

Rolls-Royce 40/50hp (Silver Ghost).

På London Motorshow i Olympia Hall november 1906, fick allmänheten för första gången se 40/50hp. Man hade ett komplett chassi (chassi, motor och växellåda), som stod på speglar så man skulle kunna se den höga finishen på hela chassit. Oljetråget var för övrigt demonterat. Bredvid denna stod en Baker Pullman Limousine. På annan plats på showen visades det övriga Rolls-Royce programmet. Beteckningen 40/50hp står för antalet skattehästkrafter (efter en beräkningsformel som RAC skapat) samt det verkliga antalet hästkrafter.

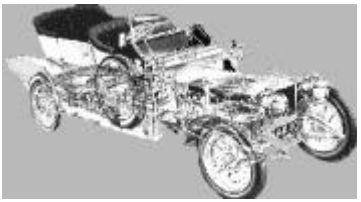
Den första bilen levererades den 26 april 1907 och det firade man med en liten ceremoni på Conduit Street i London. Fabriken i Manchester klarade endast av att tillverka 4 bilar per vecka men efterfrågan var så stor, att man fick öppna en ny bilfabrik på Nightinggale Road i Derby den 9 juli 1908. Man hade problem med att få fram bilar för test och för egen utveckling på grund av att efterfrågan var enorm efter denna nya modell. All produktion i den nya fabriken inriktades på Silver Ghost för att man skulle komma ner i rimliga leveranstider.

Chassis No 60551

Vad var då så fantastiskt med denna nya bil? Ja, chassit var mycket stort och mycket kraftigt byggt, hopskruvat med pläterade bultar som inte rostade. Motorn var stor, kraftig och 6-cylindrig. 1909 ökades cylindervolymen från 7036 cm^3 till 7428 cm^3. Blocken var två stycken om 3 cylindrar var. Man hade problem att gjuta större block vid denna tidpunkt. Hela vevhuset var i polerat aluminium. Motorn var i stort sett vibrationsfri, mycket kraftig och bilen hade mycket höga prestanda. Växellådan var också av egen

tillverkning och hela huset var gjort i polerad aluminium. Allt var kraftigt överdimensionerat för lång och trogen tjänst.

1910 öppnade Rolls-Royce en egen körskola. Ingen annan biltillverkare kunde erbjuda en körskola samt aktiva råd vid val av chassi. Man skapade även ett serviceprogram för att säkerställa att bilen alltid var i bästa trim. På begäran reste servicemekaniker till köparen och utförde service på plats.

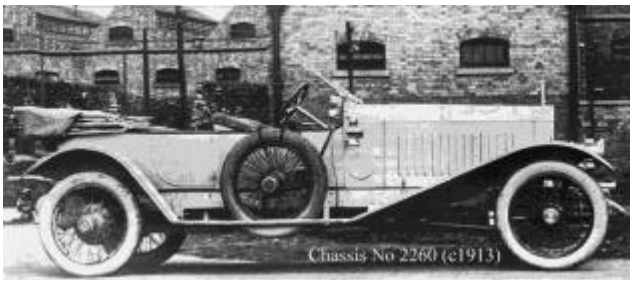


Den 13:e tillverkade 40/50hp kom att bli lite spektakulär och anses i dag vara världens dyraste bil, värd ca 500 milioner kronor. Claude Johnson beslutade tillverka den här bilen, för att ha som demonstrationsbil. Hela karosseriet byggdes i högglanspolerad aluminium av Baker och alla lampor, beslag mm. försilvrades, och han lät döpa bilen till Silver Ghost. Det är alltså egentligen endast detta exemplar som heter Silver Ghost fast i dagligt tal kallas alla 40/50hp för Silver Ghost. Detta namn vann bättre gehör än den officiella beteckningen varför det till slut användes för alla bilar av denna modell. Denna bil blev mycket omtalad, då man beslutade att köra 2000 miles = 3218 km på brittiska vägar och endast använda 3:e och 4:e växeln. Allt detta under uppsikt av RAC.

Efter denna bravad kördes bilen nonstopp mellan London och Glasgow på mycket dåliga vägar ytterligare 15000 miles = 24135 km. Bilen kördes i huvudsak av Claude Johnson och C S Royce och man lät bilen stå stilla endast på söndagarna.

Efter dessa körningar plockades bilen ner och återställdes till nyskick igen. Det kostade endast lite fickpengar i reservdelar.
Denna körning väckte stort uppseende över hela världen och kom att grunda uttrycket "The best car in the world". Bilen finns för övrigt bevarad och ägs av Rolls-Royce Motors, som 1ät totalrenovera bilen 1989-91.

Silver Ghost kom att symbolisera lyx och rikedom. Tsaren av ryssland valde en Silver Ghost liksom hans kommunistiske efterföljare, Lenin. Den Japanske kejsaren köpte två Silver Ghost 1922 och att aristokrater och magnater körde Silver Ghost var legio.



Silver Ghost tillverkades i mycket stort antal fram till 1925 då den ersattes av the New Phantom. Efterfrågan var så stor att det beslöts att en sammansättningsfabrik skulle öppnas i Springfield i Amerika, som också kom att tillverka Silver Ghost 1921 -26.

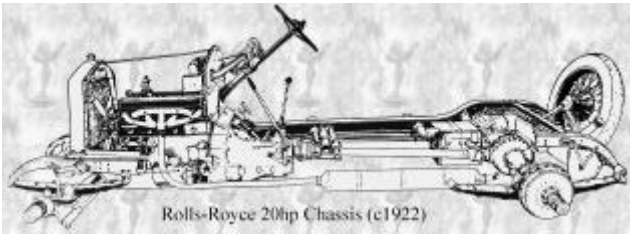
1925 kostade ett Rolls-Royce 40/50 HP chassi 1850 pund, och t.ex Baker tog för en 4-dörrars Limousine 595 pund. Leveranstid på karosseriet var ca 4 månader.

Eftersom bilen tillverkades under relativt lång tid modifierades många saker med tiden. Till exempel hade bilen under de sista åren låsningsfria 4-hjulsbromsar. Ett patent, som man köpte ifrån Hispano-Suiza. Topphastigheten på en Rolls-Royce 40/50hp var ca 125 km/tim, vilket ansågs mycket bra på den tiden.

De amerikanska Silver Ghost hade för det mesta karosser producerade i amerika, huvudsakligen från Brewster. Bilar, som är tillverkade i Amerika, är ofta lätta att känna igen på grällare färger, breda vita däckssidor (däcken var alltid svarta i England) samt på strålkastarlyktorna, som är formade som en rund burk till skillnad från de engelska, som ofta är spetsiga bakåt.

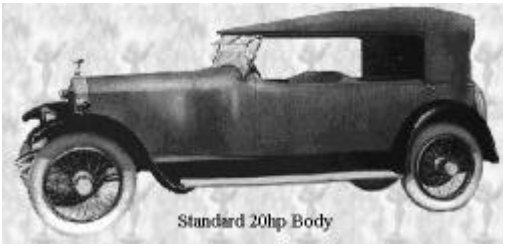
Från och med 1925 blev också de amerikabyggda chassina vänsterstyrda. Under första världskriget byggdes bepansrade karosser på såväl nya som begagnade bilar, som användes i kriget. De rönte en mycket stor framgång där. Tyvärr blev många fina karosserier skrotade på grund av dessa ombyggnader. Dessa pansarbilar dammades för övrigt av även under andra världskriget och användes bland annat i ökenkriget, även då med stor framgång.

Rolls-Royce 20hp.


Rolls-Royce 20hp Chassis (c1922)

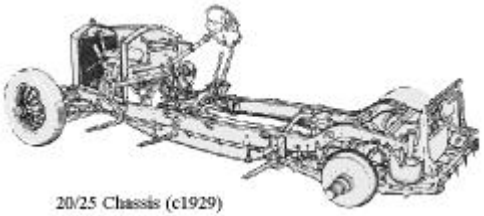
I början på 20-talet började Rolls-Royce kunder fråga efter en mindre bil som ett komplement till den stora 40/50hp, Silver Ghost. Man ville ha en lättare bil, som man kunde använda lite mer som vardagsbil. Denna skulle vara lättare att köra och dra mindre bränsle. 1922 kom denna modell kallad Twenty. Den hade en liten 6-cylindrig motor på drygt 3 liters cylindervolym försedd med en 3-växlad växellåda med centrumplacerad växelspak. Denna placering uppskattades varken av motorpressen eller av kunderna. När den senare utrustades med 4-hjulsbromsar och ny 4-växlad växellåda passade man på att flytta växelspaken till höger. Den nya modellen

20hp by HJ Mulliner (c1926)



blev entusiastiskt mottagen och Autocar skrev efter entest den 22 jamuari 1926 att ”den senaste modellen av 20hp från Rolls-Royce är en tydlig förbättring av föregångaren”. Twentymodellen är lätt att känna igen på dess grill, som har liggande ribbor. Dessa ribbor är egentligen spjäll, som man kunde manövrera inifrån bilen för att minska och öka vattenkylningen. 1928 fick den som alla andra Rolls-Royce modeller stående spjäll.

Rolls-Royce 20/25hp.

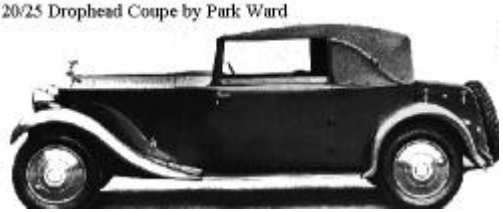

20/25 Chassis (c1929)

1929 ökades cylindervolymen något och man döpte om den till 20/25. Ökning av motorstorlekens gjorde att motorn nu blev ännu starkare och smidigare än tidigare, och bilen får anses vara mycket lättkörd.

Under de 7 åren som 20/25hp producerades, modifierades bilen hela tiden. Bland annat ökades kompressionen vid ett par tillfällen, växellådan fick synkroniserade växlar, fjädring och stötdämparsystem förbättrades (1934 monterades justerbara stötdämpare) och elektriska bränslepumpar började användas.

Eftersom priset inte förändrades (höjdes) nämnvärt drabbades Rolls-Royce av ökade produktionskostnader. I försöken att spara kostnader såg man sig om efter externa leverantörer. Tidigare hade endast elektriska komponenter köpts in men i de senare 20/25 modellerna användes för första gången komponenter från underleverantörer. Kopplingen köptes av Borg & Beck och styrsnäckan av Marles. Leverantörerna begärde dock högre priser av Rolls-Royce än av andra kunder, delvis beroende på de små serierna delvis beroende på de höga kvalitetskraven.

20/25 Drophead Coupe by Park Ward



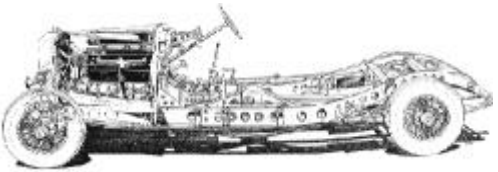
Topphastigheten på dessa bilar låg på cirka 130 km/h. En 20/25hp försedd med Hooper Sport Saloon kostade i England 1658 pund i mitten på 30-talet.

Rolls-Royce 25/30hp.

1936 döptes den lilla Rolls-Roycen om igen, denna gång till 25/30hp, på grund av att cylindervolymen återigen ökades, denna gång till 4¼1. Bilen fick också ett nytt bränslesystem med en Stromberg förgasare som fick bensin via två SU elektriska bränslepumpar. Bilen försågs med justerbara hydrauliska stötdämpare och individuell framvagnsupphängning. Topphastigheten ökades till cirka 135 km/h.

Rolls-Royce Wraith.

1938 bytte bilen återigen namn, denna gång till Wraith. Wraithmodellen tillverkades endast i ett år, på grund av att andra världskriget bröt ut. Det var en hel del förändringar mellan 25/30hp och Wraith, framför allt fick framvagnen ett helt nytt fjäder- och stötdämparsystem. Den fick också grenrör och insugningsrör på samma sida av motorn och en ny typ av ventiler. Ventilerna var betydligt större och kunde dessutom rotera för att få bättre smörjning. Även tändsystemet modifierades för att bli bättre och bilen försågs med en extra tändspole i reserv, om olyckan skulle vara framme. Även chassit i övrigt var kraftigt modifierat. Detta blev den slutliga utvecklingsfasen av ”small-horsepower” förkrigsmodellerna. Efter 491 tillverkade chassin bröt andra världskriget ut och man gjorde om Derbyfabriken till att tillverka flygplansmotorer. Den berömda Merlinmotorn bidrog ju till att England klarade sig ifrån Hitlers invasionsförsök. Efter kriget flyttade personbilstillverkningen till en helt annan fabrik i Crewe.



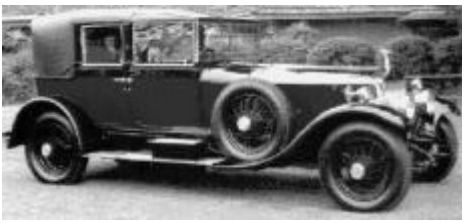
Wraith Pullman Limousine by Park Ward

New Phantom.

Rolls-Royce show-room i London kunde i maj 1925 visa upp en ny Rolls-Royce-modell, som man kallade för New Phantom. Tyvärr var kanske bilen inte så ny. Man hade inte ekonomiska möjligheter att komma ut med en helt ny bil. Silver Ghost hade ju vid den här tidpunkten blivit ganska omodern. Till stora delar var chassit identiskt med Silver Ghosts.

Press och publik blev ganska besvikna då man fann, att det i princip var samma 6-cylindriga motor som i tidigare Silver Ghost. Rolls-Royce hävdade, att man hade provat såväl 8-cylindriga som 12-cylindriga motorer, men inte funnit att dessa höll samma kvalitet som de 6-cylindriga. Det skulle också visa sig, att denna 6-cylindriga motor hade betydligt bättre kvalitet än konkurrenternas 8- - respektive 12-cylindriga motorer. Hur som helst var den nya modellen betydligt mera servicevänlig än den gamla.

Den nya modellen sålde emellertid bra. Detta var märkligt eftersom konkurrensen i lyxbilsklassen blivit aggressiv.



Kort efter introduktionen gav hastighetstester på Brooklands nedslående resultat. Den nya modellen, försedd med en open tourerkaross, visade sig vara långsammare än den Silver Ghost som 1911 kördes London – Edinburgh. C.G. Johnson ville vidta åtgärder omedelbart. Hans förslag var att erbjuda en lätt trimmad version parallellt med den ordinarie. I stället för att öka motoreffekten försågs några bilar med lättare karosser från Barker. Med lättvikts-karosser uppnåddes farter på 89 mph (143 km/tim).

Royce föreslog även ändringar av kylarens utformning för att minska luftmotståndet. Johnson motsatte sig detta på det bestämdaste eftersom han insåg att kylaren var värd sin vikt i guld som trademark. Lättviktstourern kallades Claude Johnson Special, den sista influensen av honom i företagets utveckling och skötsel. Han dog i april 1926 efter en kort tids sjukdom.
Vid den tiden var bilen redan känd under beteckningen Phantom I.
1927-28 försågs dessutom bilen med hydrauliska stötdämpare och en ny och mer lättrampad kopplingen. Bilen blev dessutom mer lättstartad.

Den första bilen ägde Henry Royce själv fram till mars 1928, då han sålde den till Colin Campbell, som vid den här tiden var världens mest kända racer-förare.

Springfield.

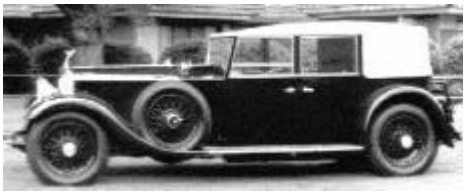
New Phantom tillverkades också i Springfield USA, där man faktiskt gjorde den fram till 1931. Att man gjorde den några extra år i USA berodde på att den stora kraschen på Wall-street kom, och man hade en mängd osålda chassin. Dessa byggdes färdiga och man försåg de flesta med en s.k. playboy-rooster, som blev populär bland de yngre i den rika världen. Sedan lade man ner fabriken i Springfield. Även amerikanarna uppskattade de engelskbyggda bilarna från Rolls-Royce, då de kändes mer äkta och hade bättre status. De amerikabyggda bilarna skilde sig från de engelska på detaljer, såsom dubbla stötfångare eller ett rör som stötfångare, andra strålkastare m.m.

Phantom II.

1929 kom efterträdaren, som fick heta Phantom II. Bilen annonserades i septembernumret 1929 av Autocar och innebar att produktionen av Phantom I lades ner. Phantom II premiärvisades på Olympia Motor Show i London i oktober 1929.

Detta var för övrigt den sista bilen, som konstruerades av Henry Royce, då han dog 1933. De sista åren av sitt liv tillbringade han i Frankrike. De första fem testbilarna var klara 1928, och de kördes i alla väderleksförhållanden i Frankrike under vintern 1928-29, och man fick åtgärda en del småproblem bl.a. länkagen till handbromsmekanismen innan bilen kom i produktion.

Stötdämparna kunde nu justeras i hårdhet från ratt centrum. Från och med 1933 blev detta automatiskt styrt från en hydraulisk pump. Halvelliptiska fjädrar användes på båda hjulaxlarna och i kombination med en lägre ram sänktes totalhöjden med c:a 9 tum. Bromssystemet blev också modifierat jämfört med Phantom I.



Man kunde också få den nya modellen i en längre hjulbas, något som var eftertraktat av karosseribyggarna som nu ville sväva ut för att hålla jämna steg med konkurrenterna.

Motorn var nu också lite starkare och utvecklade ca 120-130 hästkrafter, vilket gav en acceleration av 0-100 km/tim på 20 sekunder. Rolls-Royce lade dock inte vikten vid

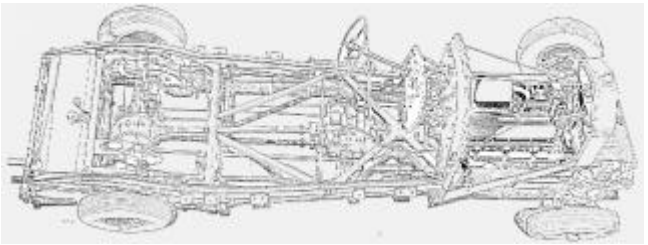
hög topphastighet och acceleration utan perfekta köregenskaper och tillförlitlighet. Det var dessa egenskaper som skapat framgångarna från början. Ofrånkomligen förlorades kunder på detta, något som Rolls-Royce, taktiskt nog, aldrig förnekade. En annan innovation som infördes på Phantom II var synkronisering av ettans växel.

Priset var oförändrat ca 1.850 pund till 1.900 pund för lång wheelbase. Ett karosseri kostade ca 800 till 1.000 pund, och bilen mottogs mycket positivt av publiken trots den ekonomiska krisen, som rådde vid denna tidpunkt.

För att tillmötesgå de allt fler kunder som beställde Sports Saloon karosserier till sina bilar beslöt Rolls-Royce att komma ut med en variant som man kallade Continental. Dessa chassin var något kortare men tillät ändå fyra dörrar och plats för 4-5 passagerare. Baksätet var placerat framför, inte på, bakaxeln. Barker byggde en kaross som målades i ljusblått med pärlemo. I det fashionabla Biarritz vann denna bil Concours dÉlegance och skapade sensation i Madrid. Detta gjorde att kunderna strömmade till.
Styrningen gjordes mer direkt och modellen fick annan bakväxelutväxling och andra hjul. Motorn försågs med högre kompression och större ventiler. Bilen gjorde ca 155 km/tim.

Phantom III.

Vid den här tidpunkten gjorde konkurrenterna inte bara V12 motorer, a11a kom nu med V16 och Royce förstod, att han var tvungen att överge den 6-cylindriga motorn. Man behövde snabbt komma med en större maskin.



I oktober 1935 visades den nya Phantom III på Olympia Motor Show i London. Inte mindre än 9 Phantom III med karosser från ledande karosserimakare visades. Vad besökarna inte visste, var att åtta av dessa inte var försedda med motor. Leveranserna kom dock inte igång förrän i maj 1936.

Phantom III var försedd med en V12-motor, som Rolls-Royce flygmotorfabrik kunde framställa. Motorn hade 60 graders vinkel mellan cylinder-blocken och hela 24 ventiler, som var försedda med hydrauliska lyftare och två stycken Strombergförgasare. Motorn gick mycket tyst gång, hade en underbar gång och accelerationen 0-100 sänktes till 16,8 sek.

Man fick dock problem med den här motorn, b1 a med förgasare, aluminiumblocken, ventiler, oljeläckage samt kylproblem. Många block och ventilproblem försvann 1938 genom att man införde justerbara ventillyftare.

Kunder, som kört på de tyska och italienska motorvägarena, klagade på att motorerna överhettades. Problemet kunde inte förnekas av Rolls-Royce. Många kunder var dessutom boende på kontinenten eller hade köpts för att framföras där. Man rådde därför ägarna att inte köra snabbare än 75 – 80 mph under längre tid, då högre hastigheter kunde medföra överhettningsproblem.

Många ville få Rolls-Royce att erkänna att ”världens bästa bil” var behäftad med fel. Dessa fel bidrog till att Phantom III inte blev den framgång företaget hoppats på.

Trots företagets bemödanden florerade historier om tekniska komplikationer. Reparationskostnaderna var så höga att t.o.m. den rika kundkretsen märkte kostnaderna. Undersökningar idag visar att kundkretsen huvudsakligen bestod av äldre människor, medelåldern var över 60 år. Rolls-Royce hade ju rykte om sig att vara de rikas fortskaffningsmedel och det är nog inte fel att påstå att Phantom III kunderna behövde höra till de välbeställda.

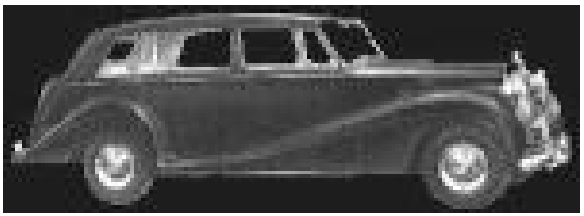
Mer än 80% av alla Phantom III har överlevt till dags dato och är en av de mest eftersökta modellerna.

Rolls-Royce Silver Wraith.

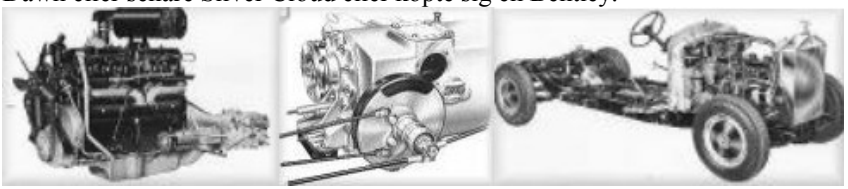
Rolls-Royce Silver Wraith annonserades i april 1946 men den första leveranserna gjordes först i september 1946 och den andra bilen levererades i december samma år. Man byggde enbart chassin med karosser från fristående karossmakare, på samma sätt som man gjorde före andra världskriget. Det fanns fortfarande ett stort behov bland Rolls-Royce ägare att få en lite större bil och förse den med en mer personlig specialbyggd kaross. Silver Wraith bygger på Bentley MK VI chassi som har blivit betydligt längre men med samma teknik, motor och växellåda. De flesta bilarna försågs

dock med 4-dörrars limousinekarosser eller 4-dörrars saloonkarosserier, framför allt från

H.J. Mulliner, Park Ward och Hooper med dess berömda Empress line design, en design som även Freestone & Webb härmade. Den går ut på att alla linjer i princip möts baktill längst ned. Speciell för Hoopers karosser var också den spetsiga sidorutan vid sidan om stolpen. De elegantaste karosserna ansågs nog James Young stå för. Dessa är lätta att känna igen på sina dörrhandtag med fyrkantiga knappar och sitt bagagerumshandtag som är format som ett hjärta.



De flesta av dessa specialkarosser är byggda helt i aluminium på en trästomme. Det förekommer också Sedanca de Ville-karosserier framför allt från Mulliner. Även några cabrioleter har byggts på detta stora chassi. Liksom på MK VI och Silver Dawn förstorades motorerna upp från 4¼1 till 4½ och sedermera till 4,9 1. Likaså var de första växellådorna manuellt växlade, men det blev senare vanligt med automatväxlade bilar. Efter 1955 kunde man bara få bilar med automatisk växellåda. De flesta Silver Wraithbilarna kördes av privatchaufförer. Körde man själv valde man Silver Dawn eller senare Silver Cloud eller köpte sig en Bentley.



Efterkrigstiden var dock ingen grogrund för lyxbilar. Ekonomin hade fått sig en allvarlig törn, produktionen handikappad av materialbrist, kvalitet och därmed högt pris belades med extra skatter och bensinen var ransonerad.

Rolls-Royce Phantom IV.

Rolls-Royce Phantom IV tillkom som prototyp för en åttacylindrig bil. Många tror än i dag att man måste vara adlig eller statsöverhuvud för att få köpa en Rolls-Royce. Det är fel, och har aldrig varit så, förutom med just Rolls Royce Phantom IV där man faktiskt var tvungen att vara statsöverhuvud av något slag för att få köpa denna bil. Det är den exklusivaste modell Rolls-Royce tillverkat. Den gjordes endast i 18 exemplar, hade i princip ett förlängt Silver Wraith chassi och en med 2 cylindrar förlängd

motorn till en rak 8-cylindrig motor. Nedan följer en lista på samtliga tillverkade Phantom IV, vilka karosserier de hade och dess första ägare.

Chassi nr.	Karosserityp/karosserimakare	Första ägare
4AF2	Limousine H.J. Mulliner	H.R.H. Princess Elisabeth
4AF4	Pic up av Rolls-Royce Motors	Rolls-Royce Motors skrot
4AF6	Twoo door Cabriolet H.J. Mulliner	Shah of Persia skrotad
4AF8	4-door Saloon H.J. Mulliner	Ruler of Kuwait
4AF10	Limousine Hooper & Co	Duke of Gloucester
4AF12	Limousine Hooper & Co	Duchess of Kent
4AF14	Limousine H.J. Mulliner	General Franco
4AF16	Limousine H.J. Mulliner	General Franco
4AF18	4-door Cabriolet H.J. Mulliner	General Franco
4AF20	Sedanca de Ville Hooper & Co	H.H. Aga Khan
4AF22	Allweather DHC from Franay	Prince Talal, Saudi Arabia
4BP1	Limousine Hooper & Co	Kung Faisal of Irak
4BP3	Limousine Hooper & Co	Kung Faisal of Irak
4BP5	Laundulette Hooper & Co	H.M. Queen Elisabeth
4BP7	Limousine H.J. Mulliner	Ruler of Kuwait
4CS2	4-door Saloon H.J. Mulliner	Ruler of Kuwait
4CS4	4-door Saloon H.J. Mulliner	Ruler of Kuwait
4CS6	Limousine Hooper & Co	Shah of Persia

Silver Dawn.

Efterfrågan på den standardkaross, som till en början endast gjordes i Bentleyversion blev så stor att man 1949 beslöt att tillverka en likadan Rolls-Royce, men enbart i exportversion, då döpt till Silver Dawn.

Bilen var förhållandevis kompakt byggd. Den 5-sitsiga interiören bjöd på all lyx, såsom Conollys läder i sätena, Wiltons mattor på golvet, italiensk valnötspanel i riklig mängd med bland annat speglar bak, samt bord i framstolarnas ryggstöd. Även i instrumentpanelen fram fanns ett bord att dra ut. Hela bilen ansågs för sin tid vara mycket snabb och mycket komfortabel, och rönte stor uppmärksamhet i press över hela världen.

Karosseriet var pressat helt i stål från Pressed steel Co, således köpte man hela karosseriet färdigt från dem. Elaka tungor kallade det for press & rost, och det skulle senare visa sig också att karosseriet var ganska rostbenäget. Till standardutrustningen hörde också radio och sollucka.

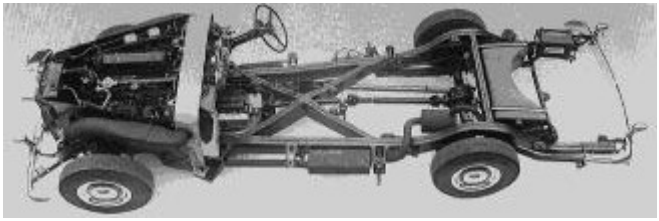
Efter en tid förstorade man motorn och ökade cylindervolymen till 4½ l från tidigare 4¼l. Strax efteråt kom en ny bakdel med rymligare koffert och en vidare öppning. 1954 ökade man cylindervolymen till 4,9 l.

Man kunde få sin Silver Dawn med specialkaross också, framför allt från Mulliner, Park Ward, Hooper, Freestone & Webb eller James Young.

För övrig information se Bentley Mk VI, R-type Continental

Rolls-Royce Silver Cloud I.

april 1955 presenterades andra generationen egna karosserier. Bentley S och Rolls-Royce Silver Cloud ersatte Bentley R och Rolls-Royce Silver Dawn. Designen av J. P. Blatchley räknas som den mest klassiska standardkaross, som någonsin tillverkats. För första gången var enda skillnaden mellan märkena just märkningen och kylarna.

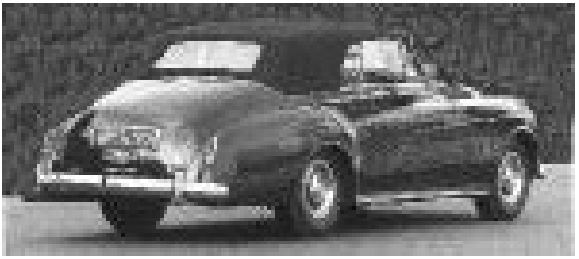


Bilarna var betydligt större än föregångarna. Chassit bestod av fyrkantsram med en mycket kraftig x-förstärkning på mitten. Bladfjädrar bak och separat hjulupphängning fram. Man behöll den beprövade 4,9 liters 6-cylindriga motorn försedd med General Motors 4-stegs automatlåda. Fram till 1957 kunde man beställa bilarna med manuell växellåda, men detta gjordes sällan. Den mest efterfrågade extrautrustningen var servostyrning. Bilarna hade som regel helt framsäte, vilket gjorde att man kunde åka 6 personer i bilen, dock är den bäst lämpad för 4 personer och bjuder då på en underbar åkkomfort, framför allt i baksätet. Bilen är försedd med ett bagageutrymme som är mycket stort, trots att reservhjulet har placerats där. Liksom tidigare var det Pressed steel, som tillverkade karosseriet, dock gjorde man nu dörrar, bagagelucka och motorhuv i aluminium. Därför blev denna kaross inte lika rostbenägen som tidigare karosser.

Standarden var från början Wiltonmattor, läderklädsel, valnötsrot, make-up speglar, bord såväl bak som fram, automatlåda, elektriskt tanklock, elbakruta, radio med fällbar antenn samt en mycket omfattande instrumentpanel. Som tillbehör kunde man beställa Air Condition monterad bak, eller elektriska fönsterhissar som var populärt.

Rolls-Royce Silver Cloud II.

1959 döptes bilarna om till Silver Cloud II och den mycket slitstarka 6-cylindriga motorn ersattes av en V8-motor av egen konstruktion, helt gjord i aluminium och med en cylindervolym på 6230 cm^3. Dessa motorer gav en ännu större effekt med bättre prestanda som följd. Det blev dock ganska trångt i motorrummet och för att komma åt att byta tändstift måste man t ex montera ned delar av innerhjulhusen. Styrservo blev nu också standard. Skillnaderna mot Silver Cloud I är svåra att upptäcka även om bilarna står nära varandra. Luftintagen under huvudstrålkastarna har blivit svarta och ratten har blivit mindre och placerats närmare instrumentbrädan. De flesta ändringarna var av teknisk natur.

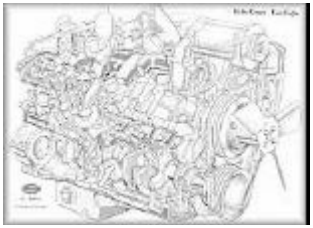


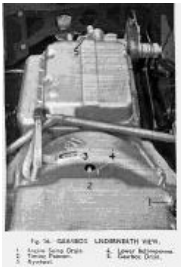
I samband med introduktionen av Silver Cloud II myntades även den berömda frasen: ”Vid 100 km/tim är det högsta ljudet tickandet från den elektriska klockan”.

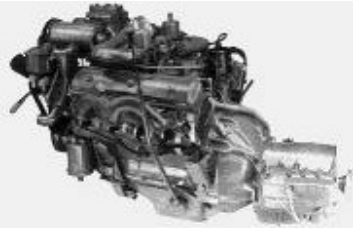
Rolls-Royce Silver Cloud III.

1962 introducerades Silver Cloud III. Denna var förbättrade på en rad punkter, men utseendemässigt känns de igen genom att de fick 4 strålkastare i fronten mot tidigare 2. Grillen och skärmarna blev lägre än tidigare och stötfångarhornen blev av annan typ. Motorn försågs med andra förgasare som gav märkbart bättre prestanda. Motorn kunde även fås med lägre kompression för marknader med bensin av lägre oktantal.

Inredningen förändrades genom att separata framstolar med en mängd inställningsmöjligheter introducerades. Noteras kan att man behöll trumbromsarna. Skälen var att trumbromsarna visade mindre tendenser att mattas, hade bättre balans vid inbromsningar och krävde mindre underhåll och därmed längre serviceintervaller.



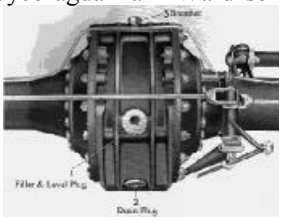




Silver Cloud tillverkades i stort antal år 1955-65 och blev synnerligen populär även med specialkaross. Med få undantag gjorde de 5 stora karosserimakarna alla specialkarosser. Man gjorde dem nu allt oftare i större serier, så att en blivande kund kunde köpa en färdig bil. De vanligaste typerna var:

- Hooper & Co byggde några olika Saloon modeller, framför allt deras tidiga Empress line. De slutade dock som karosserimakare 1959.
- Det samma gällde Freestone & Webb, som gjorde liknande karosser.
- H.J. Mulliner kom 1959 med en mycket vacker 2-dörrars Cabriolet, som hade samma sidodesign som standardkarossen. Den var egentligen konverterad från en 4-dörrars standardkaross.
  1961 köpte Rolls-Royce Motors upp H.J. Mulliner och slog ihop dem med tidigare ägda Park Ward. Det nya namnet blev Mulliner Park Ward.
- Park Ward gjorde också en mycket fin 2-dörrars Cabriolet och Coupe på serie 1. På serie 2 har man en stramare linjeföring mer kantig och rak design. Dessa gjordes i såväl Fix Head som Drop Head version. 1962 då serie 3 introducerades, ställde man de 4 strålkastarna i fronten på sned, därför kallades dessa modeller Chinees eys, men var i övrigt exakt lik serie 2.
- James Young var något ovanligare än Mulliner och Park Ward. Man gjorde en del mycket vackra Limousiner även i Coupé-utförande.
- Harold Redford gjorde också olika konverteringar på standardbilar. Fällbara säten, smyckeskrin i dörrar, sittdynor så att man kunde sitta på stötfångarhornen och äta, större bagageutrymme, solluckor och till och med stationsvagnar.

Man kunde dessutom köpa standardkarossen i förlängd version med eller utan mellanruta. Denna variant gjordes av Rolls-Royce ägda Park Ward senare av Mulliner Park Ward.



Rolls-Royce Phantom V.

1959 presenterade Rolls-Royce sin nya Phantom V. Fastän namnet indikerar att den ersätter Phanton IV får den närmast ses som en ersättare till Silver Wraith, som läggs ned samma år. Phantom V baserades på Silver Cloud II som introducerades samma år. Det var dock en betydligt större bil och det fanns ett behov av en stor Limousine. De delade motor och 4-växlade automatväxellåda. Denna behålls för övrigt även i Phantom VI, trots att senare Silver Shadow fick en 3 växlad låda. Phantom V och VI har hela tiden trumbromsar och kan därför inte ha högtrycks-bromsar som Silver Shadow. Man var därför beroende av det äldre låsningsfria bromssystemet, som endast passar i kombination med den 4-växlade GM Hydramatic-lådan.

Som en kuriositet kan nämnas att hjulbasen, som var 145 tum, i försäljningsbroschyrer och information till pressen angavs till 144 tum.

Två prototyper av Phantom V byggs 1959 av Hooper & Co, sedan upphör Hooper att tillverka karosserier, och de flesta karosserna kommer sedan att tillverkas av H.J. Mulliner, Park Ward och James Young. Den vanligaste typen var från början den Park Ward-tillverkade 7-sitsiga Limousinen.

1960 kom även H.J. Mulliner med en mycket vacker kaross som 7 sitsig Limousine. Den var ofta klädd i läder fram och West of England cloth bak, mellanruta, extra stolar och barskåp. H.J. Mulliners kaross kunde man dessutom få som Estate Landaulet.

De allra finaste karosserna tillverkades dock av James Young som design PV 22 med väldigt fina svepande linjer. Den tillverkades i 92 exemplar. Den fanns även med en annan sidoruta á la Hooper & Co. Även några stycken Sedanca de Ville byggdes av James Young.

Rolls-Royce Phantom VI.

1962 försågs bilarna med 4 lampor i fronten på samma sätt som Silver Cloud. 1968 döptes bilen om till Phantom VI. Skillnaden mellan Phantom V och VI var dock bagatellartad. På 80-talet tillverkades Phantom VI bara av Mulliner Park Ward i London som 7-sitsig Limousine eller Landaulet. Produktionen var endast en handfull om året, då efterfrågan minskade på denna mycket dyra och lyxiga bil. 1991 lades produktionen ned. De sista exemplaren som lämnade fabriken kostade cirka 6,5 miljoner SEK.

Rolls-Royce Silver Shadow I.

Hösten 1965 var det dags att presentera den tredje generationen egna karosserier från Rolls-Royce Motors. Silver Clouds bulliga men mycket klassiska linje ansågs inte ligga i tiden och den nya modellen fick mycket stramare linjer. Bilen fick också en självbärande kaross och kunde i och med det inte längre köpas som chassi, något som de få kvarvarande karosserimakarna inte tyckte om. Liksom tidigare hade karossen dörrar, bagagelucka och motorhuv i aluminium.

Inredningen följde gammal tradition med skinn i sätena och Wiltonmattor på golven, mycket träpaneler, speglar vid bakre sidostolpen och fällbara bord i ryggstöden.

Karossen kom som tidigare från Pressed Steel Company. Mekaniskt behöll man samma motor som tidigare, V8 motorn i aluminium på 6230 cm^3.

De första åren behöll man också den numera mycket gammalmodiga 4-stegs automatväxellådan från General Motors. Den ersattes i juli 1968 med en 3-växlad låda, även den från GM.

Bakaxeln blev delad vilket gav betydligt bättre vägegenskaper än den tidigare stela bakaxeln. Framvagnen försågs med separat hjulupphängning med Mc Pherson stötdämparben. Bilen hade servostyrning som standard. Air condition var dock ett tillbehör de två första åren, sedan blev även det standard. De första årsmodellerna har också likströmsgenerator, som senare ersattes av växelströmsgenerator. Standard var också elektriskt tanklock, radio med elektrisk antenn, elektriska fönsterhissar och centrallås. Nackstöd kom på senare årsmodeller.

Det mest revolutionerande var nog dock det nya bromssystemet, som var mycket avancerat och ganska komplicerat att arbeta med. Systemet består av två högtryckssystem, grundkonstruktion från Citroén, samt ett lågtryckssystem. Lågtryckssystemet fungerar som en liten hjälpbroms på bakre bromsoken. De två högtryckssystemen matas med två stycken pumpar, som sitter ovanpå motorn och drivs av kamaxeln. Ett högtryckssystem arbetar med ena okparet fram (bilen är utrustad med 4 bromsok fram) samt bakbromsarna. Det andra högtryckssystemet fungerar på det andra okparet på framhjulen och på en mycket avancerad nivåreglering bak, som känner av hur mycket last man har och hela tiden håller bilen på jämn nivåvid körning. På de första årsmodellerna fanns det även nivåreglering fram. Denna försvann så småningom och de flesta har i dag monterat bort detta system, då det inte höll den kvalitet och funktion som var tänkt.

1971 kom en ny instrumentpanel. Redan tidigare hade man tyvärr tagit bort de öppningsbara ventilationsrutorna och borden bak. Bilens cylindervolym ökade också till 6750 cm^3. 1972 ersattes de slanglösa diagonaldäcken med radialdäck.

Rolls-Royce Silver Shadow II.

Nästa stora förändring kom 1977, då Silver Shadow II introducerades. Utseendemässigt är dessa lätta att känna igen på, att stötfångarna saknar horn och i stället är gummiklädda, något som USA bilar försetts med sedan hösten 1973. Den traditionella air condition ersattes också med en ny avancerad klimatanläggning, som tillåter att man ställer in en

temperatur för fötterna och en annan i ansiktshöjd, och denna temperatur hålls sedan, även om man kör från Nordpolen till Afrika.

Bilen fick också en ny framvagn försedd med kuggstångsstyrning, något som förbättrade vägkänslan avsevärt. Den försågs åter med en helt ny instrumentpanel.

Förändringarna på serie II berodde egentligen på, att en ny modell var under framtagande. Denna skulle presenteras 1980, men för att fabriken skulle slippa alltför stora förändringar på en gång, valde man att släppa ut vissa detaljer redan på Silver Shadow modellerna. På så sätt var introduktionen 1980 lättare att genomföra.

Rolls-Royce Silver Wraith II.

Silver Shadow long wheel base döptes 1977 om till Silver Wraith II. Detta var en återgång till en tradition från 40-talet. Silver Wraith var 4" (10 cm) längre än standardmodellen. Förlängningen gav extra benutrymme för baksätespassagerare som dock åter förlorades om en mellanruta valdes till. Till skillnad från Silver Shadow var vanligtvis Silver Wright utrustad med en mindre bakruta och taket täckt med Everflex.

Rolls-Royce Silver Shadow FHC och DHC.

Introduktionen av Silver Shadow hösten 1965 blev dödsstöten för de få kvarvarande karosserifirmorna, då bilen nu försågs med självbärande kaross. Tidigare kunde man köpa ett rullande chassi och bygga sitt eget karosseri på. James Young försökte dock att modifiera Silver Shadow och gjorde 50 st konverteringar till 2-dörrars versioner dock med samma design som 4-dörrars bilarna. De tillverkades endast 1967 sedan blev James Young uppköpt av Jack Barclay, den stora Rolls-Royce handlaren i London och därefter nedlagd som karosserimakare.

Rolls-Royce ägda Mulliner Park Ward i London tillverkade dock en 2-dörrars version, dels som FHC och dels som DHC.

Rolls-Royce Corniche I.

Från och med 1971 döptes bilarna om till Corniche. Dessa får en mycket vacker design och med sin speciella identitet blir de snart väldigt populära. Karosseriet byggs i bottenvåningen på Mulliner Park Wards fabrik helt i stål. Dörrar, bagagelucka och motorhuv är dock i aluminium. Därefter skickas karosseriet till Crewe där mekanik monteras och ett gediget rostskydd appliceras. Det körbara skalet återvänder sedan till London, för att där förses med inredning, cabriolet mm. Bilen lackeras också i London och levereras därifrån som färdig produkt. Mekaniken är helt densamma som i tidigare nämnda Silver Shadow-modeller, men inredningen är lyxigare, mer valnötspaneler och snyggare design. Sidorutorna bak i FHC går dessutom att öppna elektriskt. Cabrioleten har en fodrad cabriolet med innertak, som fälls upp och ned med en elektriskt styrd hydraulpump.

Motorn förses med en annan kamaxel, ett modifierat avgassystem och andra luftfilter som tillsammans ökar motoreffekten med c:a 10%.

Rolls-Royce Corniche II.

1977 får bilen samma förändring som Silver Shadow och döps då om till Corniche II.

Rolls-Royce Corniche III.

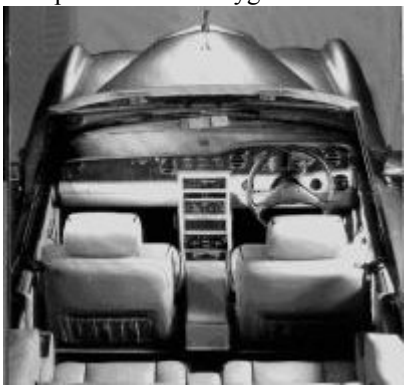
1981 upphör Fix Head varianten. Rolls-Royce versionerna behåller sin romerska sifferbeteckning, som ändras till Corniche III 1989 och den får Spiritens förändringar för året. En sak som blir betydligt bättre på Corniche III är säkerhetsbältena, som är svåra att sätta på sig. De får då en förhöjd stolpe, så att de kommer upp i höjd med nackstödet, vilket underlättar på och avtagning.

Rolls-Royce Corniche IV.

1984 är det åter dags för en hel del förändringar och bilen döps till Corniche IV. Modellen är en bästsäljare mycket p.g.a. att Rolls-Royce inte fallit i kompromissfällan att hålla ner totalvikten för att öka topphastigheten. Hög hastighet prioriterades inte eftersom de flesta länder ändå hade hastighetsbegränsningar.

Rolls-Royce Corniche V.

1994 års modell kommer med fler förändringar. Modellbeteckningen ändras till Corniche V. Cabriolet versionen får en glasbakruta i suffletten. Hela sufflettställningen är dessutom ny och fälls upp och ned av en ny elektrohydraulisk anordning med automatiska spännen i framkant, liksom motorer som spänner cabriolettyget då cabrioleten är uppfälld.



Rolls-Royce Camargue.

1975 presenterades en annorlunda Rolls-Royce modell. Denna var byggd på Corniche mekanik. Den byggdes av H.J. Mulliner Park Ward i London. Den hade designats av Sergio Pininfarina i Italien. Den bär därför italienska drag i karosseriföringen, ser ut som en lite förstorad Ferrari i vissa vinklar.

Bilen är en två dörrars Saloon eller Coupé som vi nog säger här i Sverige, och gjordes i endast ett exemplar i Bentley utförande för en kund med preferenser för detta märke. Bilen var i produktion till 1986. För att ge karossen ett lågt intryck fick bilen en böjd kromad list på sidan en bit under sidorutorna. Någonting som senare Volvo m.fl. tagit efter. Fronten pryds av en ovanligt stor Rolls-Royce grill, och i fronten sitter 4 stycken lampor för en lite sportig image. Bilen väcker helt klart uppmärksamhet och meningarna är väldigt delade om den är snygg eller inte.

På kontinenten och i USA ansågs den mycket fin, men engelsmännen hade mycket svårt för att sälja denna design, kanske berodde det på, att det var en italiensk firma, som hade ritat den.

Även inredningen skiljer sig avsevärt från alla andra tillverkade Rolls-Royce och Bentley bilar genom att den har delat baksäte. Bilen är alltså tänkt för 4 personer att åka i. Instrumentpanelen är mycket annorlunda. Alla instrument ser ut att vara monterade i en separat box, nästan som i ett flygplan. Helt ny var också klimatanläggningen i denna bil, som var mycket avancerad och helt automatisk. Den kom senare på Silver Shadow II 1977.

1980 då Spiriten introducerades modifierades också Camarguen på en del punkter. Bland annat fick den Spiritens bakaxelupphängning. De sista 12 tillverkade Camarguerna gick till Amerika och var målade vita med röd interiör och såldes då för $ 175.000.

Rolls-Royce Silver Spirit I och Silver Spur I.

1980 kom Rolls-Royce Motors åter med en helt ny bilmodell designad av Fritz Feller. Modellerna kallades Silver Spirit och den förlängda versionen Silver Spur. Bilarna hade i princip samma mekanik som Silver Shadow II, men bakvagnen var av ny typ. Karosseriet var betydligt större, och bilen var mycket rymligare än föregångaren. Glasytorna var 30% större än på Silver Shadow. Nytt var också det elektriska systemet

tyska Bosch. Man övergav alltså det engelska Lucas. Bland nyheterna kan också nämnas elektriskt inställbara framsäten med fyra minnen.

Designmässigt ansågs bilen vara pampigare än Silver Shadow, som ju har en relativt stram linjeföring. 1980 producerades inte så många bilar, då man ju hade en del mindre bekymmer att ställa om fabriken till den nya modellen.

1984 kom också en ny modell, Silver Spur Limousine. En mycket förlängd Silver Spur, som blev 7-sitsig. Den efterträdde sedan den stora Rolls-Royce Phantom VI. 1987 förändras inredningen lite grann och en del småförbättringar gjordes. Bilarna får Bosch K-jetronic insprutning som standard samt ABS-system från Bosch.

Rolls-Royce Silver Spirit II och Silver Spur II.

Nästa större förändring sker i september 1989 då Rolls-Royce Silver Spirit och Silver Spur får tilläggssiffran II. En del inredningsdetaljer byts ut. 1991 förses bilarna med nya fälgar och en ny typ av informationspanel för föraren och mekanikern som visar alla upptänkliga fel, som kan uppträda på bilen. Bilarna fick också ett elektroniskt styrt fjädersystem som var utan like i bilvärlden. Sensorer kände av acceleration, rörelser i karossen, vägytan beskaffenhet samt broms- och styrrörelser och justerade inom loppet av millisekunder fjädringsegenskaperna.

Inredningen får ergonomiska förbättringar i form av nydesignad instrumentpanel och nya placeringar av flera reglage. Varningslampor och nivåindikatorer varnade ”endast om det var nödvändigt”. Luftkonditioneringen förbättrades och en musikanläggning på 100 watt och 10 högtalare sades ge enastående lyssnarupplevelser. Eluppvärmda framstolar och tvåekrad läderklädd ratt var standard. Den höga utrustningsnivån föranledde att tjuvlarm monterades som standard.

Rolls-Royce Silver Spur II Touring Limousine.

Ur Rolls-Royce Silver Spur II växte Touring Limousine, limousinen för 90-talet. Alltsedan den första Rolls-Royce Limousinen presenterades på Olympia 1905 har företaget haft en modell med mellanruta i programmet. Tidigare skulle en limousine ha plats för 6–7 passagerare eftersom de välbeställda naturligtvis reste med tjänstefolk. På 90-talet behövs snarare en bil med gott om plats och möjlighet till avskildhet för 1–2 personer. Detta var skälet till att Silver Spur II byggdes om till den lyxiga Touring Limousine. Bilarna förlängs med 24" (610 cm) och taket höjs med 2" (55 mm). Större bakdörrar monterade långt fram, en extra sidoruta samt liten bakruta sörjer för avskildhet. Hela den bakre delen andas komfort och lyx. En elektrisk mellanruta skiljer passagerare från chauffören och en skinnklädd mellanruta kan minska insynenytterligare. Två separata värme- och luftkonditionerings-anläggningar arbetar oberoende av den främre automatiska klimatanläggningen. Bilarna är normalt utrustade med TV och videobandspelare. För ljudåtergivning finns enbart i den bakre delen 10 högtalare. Naturligtvis finns ett litet kylskåp, barskåp med kristallflaskor och kristallglas, picknickbord samt plats för mobiltelefon i mittarmstödet bak. Den öppna atmosfären förstärks av en elektriskt manövrerad sollucka som i stängt läge är helt osynlig. Varje detalj är skapad med omtanke.

Rolls-Royce Silver Spirit III och Silver Spur III.

Basmodellen är som tidigare Silver Spirit, numera kallad Spirit III på grund av de stora förändringarna och den förlängda versionen heter Silver Spur III.
Vad är då nytt? Ja, allt utom karosserna. Om vi börjar med motorerna är de i princip helt nya även om de bygger på samma V8, som kom 1959. Motorblocket och vevaxeln tillverkas dock på annat sätt än tidigare. Man har helt nya topplock med insugningsrör och helt nytt bränslesystem från Bosch, kallat Motronic 3,3. Man har liksom SAAB:s revolutionerande system en tändspole per cylinder. Man har en mindre men kraftigare startmotor och en generator som ger mer ampere, för att bara nämna några saker. Detta har resulterat i att man utvinner 20% mer effekt samtidigt som man har sänkt bensinförbrukningen med lika mycket.

Den 4-växlade automatlådan är också ny. Datastyrd och man kan välja olika körprogram. Växellådan kan också "prata" med motorn, så att om man kört lugnt en tid, "talar" tex växellådan om för motorn att man ska sänka effekten vid nästa växling för att få mjukare växling. Även fjädersystemet är nytt, har datastyrning och är ihopkopplat med det övriga systemet. Bilarna är nu också försedda med dubbla airbags. Handskfacket är falskt. Där sitter passagerarens airbag, och handskfacket är flyttat ner i läderpanelen.

Alla Rolls-Royce modeller har fått betydligt kraftigare krängningshämmare. Samtliga modeller har till förarens hjälp utrustats med mycket mer omfattande indikeringar på instrumentpanelen. Dessutom finns det en dator, som lagrar alla fel, som varit på bilen även om de reparerats eller lagat sig själva. Dessa kan sedan en auktoriserad verkstad läsa av.

Förändringar i inredningen märks redan då man tar nyckeln ur tändningslåset. Ratten höjer sig automatiskt för att underlätta i och urstigning. Individuella inställningar av ratt, förarstol och yttre backspeglar kan lagras i fyra minnen och automatiskt ställas in genom en knapptryckning. Baksätespassagerare får möjlighet att styra luftkonditioneringens ventiler på samma sätt som framsätespassagerare.

Rolls-Royce Silver Dawn.

Den nya Silver Dawn kombinerar det traditionella hantverket hos Rolls-Royce med den senaste tekniken. Otroligt rymlig och med luxiös inredning möter bilen den kräsne ägarens krav. Från den försiktigt modifierade kylaren till den ändrade formen på bakpartiet andas designen smak, kompromisslösa lösningar och en oändlig tanke på detaljer. Rolls-Royce visar att man kan kombinera modern teknik med tidlös kvalitet.

Karossformen är modifierad, liksom stötfångarna som har karossens färg och går runt flygelkanterna. Den nya proportionella kylaren, det integrerade främre luftintaget och placeringen av reservhjulet i bakluckan bidrar till de svepande linjerna, liksom alumimiumfälgarna i klassisk Rolls-Royce-design.

Inredningen har fått paneler som döljer olika reglage, radiosystem samt askkopp och tändare. Ratten är ställbar med elektriskt minne liksom framstolarna. Dessa är för övrigt ortopediskt formgivna för bästa långfärdsegenskaper. Fyra olika positioner kan lagras. Baksätespassagerarna har egna utsläpp från luftkonditioneringen och kan själva reglera temperaturen i bak. Som tidigare är inredningen i skinn med Wilton- och lammullsmattor.

Bilens underrede är förzinkat för varaktigt rostskydd. I övrigt består ytbehandlingen av tio lagers grundlack och flera lager lack som slutligen täcks av klarlack. Utsatta ytor är behandlade mot stenskott.

Motorn är fortfarande den beprövade 6,75 l V8:an. Nya 7” breda 16”-hjul med 235/65VR16 däck garanterar bra väggrepp kombinerat med åkkomfort. Stötdämpare och fjädring styrs automatiskt. Automatväxeln styrs av datorer för att i alla lägen ge bästa respons på förarens körning.

Rolls-Royce Silver Seraph.

Silver Seraph är den första helt nya modellen från Rolls-Royce på 18 år. Bilen har utrustats med en V12 motor på 5,4 liter och en 5-växlad växellåda från BMW.

Silver Seraph har det typiska Rolls-Royce utseendet med svepande linjer, den traditionella designen på bakluckan och rundade lampor.

Motorn är en 60^{o} V12 på 5379 cm^{3} med 24 ventiler och överliggande kamaxel. Automatväxel med 5 steg och datorstyrning. Bilen har fyr-krets bromssystem med ABS och stora, ventilerade bromsskivor (314 mm fram, 305 mm bak) och

Automatisk Stabilitets Control (ASC) genom reducering av bromsverkan till de enskilda hjulen förbättrar väghållningen. Fjädringen är datorstyrd och anpassar sig på mindre än 1/100-dels sekund. Servoassisterad styrning med inställbar ratt och parkeringsläge på ratten för att underlätta i- och urstigning.

Prestanda:

Effekt		322 hkr (240 kW) vid 5000 rpm
Vridmoment		490 Nm
Topphastighet		225 km/tim
Acceleration	0 – 100 km/tim	6,9 sek
	0 – 160 km/tim	17,2 sek
	50 – 80 km/tim	2,5 sek
	80 – 110 km/tim	3,5 sek
Bränsleförbrukning stadstrafik		25,4 l/100km
Vänddiameter		12,5 meter

Rolls-Royce Corniche.

Nya Corniche introducerades i januari 2000. Bilen är en fyrsitsig 2-dörrars cabriolet som fått behålla den gamla beprövade V8-motorn. Motorn har numera lättrycksturbo och är utrustad med Zytek EMS3 styrdator som kontrollerar tändning och bränsleinsprutning så effektivt att prestanda kunnat ökas samtidigt som bränsleförbrukningen minskat.

Chassit är av monocoque-typ och mycket vridstyvt. ETAS, Electronic Traction Assistance System svarar för att kontrollera hjulen och vid minsta tendens hjulspinn stryps kraften till motorn alternativt bromsas det spinnande hjulet.

Även den automatiska växellådan är datorstyrd vilket garanterar att motor och växellåda alltid arbetar under bästa tänkbara förhållanden. Bilen har naturligtvis 4-krets bromssystem.

På utrustningssidan kan nämnas:
Huvudstrålkastare som tänds automatiskt vid skymning, CD-växlare i främre armstöd, fjärrkontroll av ljudanläggning från baksätet, skinnklädsel, Wilton- och ullmattor, eluppvärmda fram- och baksäten samt servoassisterad styrning med inställbar ratt och parkeringsläge på ratten för att underlätta i- och urstigning.

Prestanda:

Effekt		325 hkr (242 kW) vid 4000 rpm
Vridmoment		738 Nm
Topphastighet		220 km/tim
Acceleration	0 – 100 km/tim	8,5 sek
Bränsleförbrukning	stadstrafik	25,8 l/100km
Vänddiameter		12 meter

Rolls-Royce Park Ward.

Rolls-Royce Park Ward är en exclusiv och förstklassig touring saloon som erbjuder högsta komfort för två baksätespassagerare. Med Park Ward hyllas en av de mest kända karosserimakarna, modellen planeras tillverkas

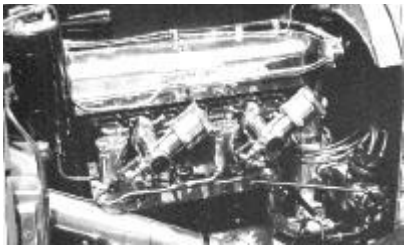
som ett äkta gammaldags hantverk i högst 200 exemplar. Park Ward har lånat sina linjer från Silver Seraph och är något förlängd i förhållande till denna.

Interiören kommer att vara luxiös och ombonad, vanligen specialbeställd för att tilltala ägaren. Passagerarna i baksätet kan ställa in det sofistikerade värme- och ventilationssystemet individuellt. Underhållningen levereras av en magnifik musikanläggning. Detta är en bil att njuta av, även under en långresa.

Bland finesserna kan nämnas elektriskt infällbara yttre backspeglar med elektrochromatiskt glas, akustiskt parkeringsvarningssystem och baklucka med elektrisk stängning.

Park Ward har samma motor från BMW som Silver Seraph.

Bentley 3l.



1919 startade Bentley sin tillverkning. Först kom 3 1 modellen 1921 som var försedd med en 4-cylindrig motor. Denna hade bland annat överliggande kamaxel och 4 ventiler per cylinder. Vevaxeln var femlagrad. Till en början fanns bara bakhjulsbromsar, men 1923 fick den 4-hjulsbromsar. En sådan här 3 liters Bentley kunde utan vidare prestera 150km/tim, som var en svindlande hastighet på den här tiden. De flesta karosserierna försågs med öppna s.k. Le Mans-karosser från karosserifirman Vanden Plas. 1926 kördes en sådan här bil på Brooklandsbanan 2000 km nonstop med en snitthastighet på över 160km/h. Redan 1924, andra året man tävlade på Le Mans, vann man denna tävling.

Bentley 6½l och Speed Six.

1925 kom Bentley ut med en ny motor på 6½ 1. Den hade 6 cylindrar och hade liksom 3 liters modellen försetts med 4 ventiler per cylinder. Denna bil fick en enorm segdragningsförmåga och var mycket stark. Den blev även mycket snabb trots sin höga vikt. Ettore Bugatti sade att detta var världens snabbaste lastbil, själv gjorde han ju snabba racerbilar genom att göra dem lätt i vikt. För att tillgodose olika köregenskaper fanns modellen med inte mindre än 8 olika chassin.

1927 presenterades Speed Six som var en ren tävlingsvariant. Till skillnad från standardmodellen försågs denna med dubbla förgasare och en hjulbas på 138". En senare ändring av fjädringen fram, föranledd av en ny design av framvagnen resulterade i en hjulbas på 140".

En mindre bra egenskap hos båda modellerna visade sig under tävling. På grund av den höga vikten och hastigheten fick man problem med dåtidens däck: gummit lossnade från corden.

Bentley själv ansåg att detta var hans mästerverk. Om inte depressionen hade kommit efter den svarta fredagen i oktober 1929, skulle Bentley Speed Six blivit en kommersiell och teknisk framgång.

Bentley 4½l och 4½l Supercharged.

1927 introducerades även den 4-cylindriga 4½l modellen, som kanske blev den mest framgångsrika. Bilen byggdes i serier om 25 styck och modifieringar infördes innan en ny serie påbörjades. Endast smärre förändringar genomfördes dock.

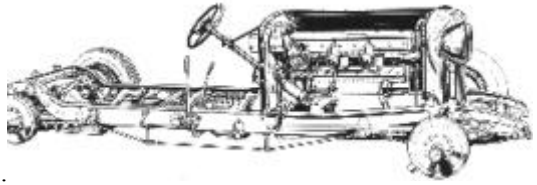
Det var ju Barnato pengar som höll Bentley under armarna ekonomiskt och en av ”Bentley Boys”, Tim Birkin övertalade Barnato att satsa på kompressormatning. 1929 försågs 4½l vagnen med Roots-kompressor. Detta ökade effekten till 175 hk, omkring 45 hk fler än i standardmodellen. Det visade sig dock att effektökningen gjordes på bekostnad av tillförlitligheten. W.O. Bentley själv kallade detta för konstgjord andning och han hade rätt, varje år de deltog på Le Mans med kompressormatade bilar gick dessa oerhört fort, men höll aldrig loppen ut, vanligtvis p.g.a. kylnings- eller smörjningsproblem. Annars måste man säga att de prestigefyllda Le Manstävlingarna var de, som kom att prägla och göra Bentleybilarna så omtalade. Man vann 1927 med en 3 liters bil och 1928 vann man med en 4½ liters. 1929 blev man såväl etta, tvåa, trea och fyra. 1930 vann man med en Speed Six.

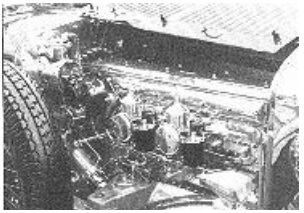
En stor del av de bilar, som man sålde på öppna marknaden hade sportigare karosserier, men det gjordes även täckta Salooner och liknande.

Bentley 8l.

På London Motor Show presenterade man ett mycket stort chassi med en 6-cylinders 8 l motor 1930, framför allt för att förses med mycket stora pampiga karosserier. Bilen nådde utan problem 100 mph (160 km/tim)

även med full last. På fjärde växeln kunde man utan problem accelerera från promenadhastighet till topphastighet. Bilen gick mycket mjukt och var lättkörd med välbalanserad motor och växellåda. Ingen av konkurrenterna, inkluderande Phantom II, kunde matcha prestanda hos denna modell. Priset för ett chassi var c:a £1850:-





Bentley 4l.

Det var kris i världen, Woolf Barnato hade åkt till U.S.A. för att ta hand om sina aktier på Wall Street, och lämnat Bentley. I ett sista desperat försök presenterade man 1931 ett litet 4 liters chassi. Tyvärr konkurrerade man direkt med Rolls-Royce 20/25. W.O. Bentley själv var skeptisk. Han ansåg inte att prestanda levde upp till vad Bentleys kundkrets förväntade, men blev ignorerad. Han hade liten påverkan på projektet då bilen baserades på 8l chassit och en motor som konstruerats av Harry Ricardo. Motorn bröt mot Bentleys alla traditioner, insugningsventiler i topplocket, avgasventiler i cylinderblocket, vevhus och oljesump i magnesiumlegering samt en enorm, sjulagrad vevaxel. Motorn gav 120 hk vid 4000 rpm. En nyhet var centralsmörjningen från Tecalemit som manövrerades med en fotpump.

Det dröjde bara ett litet tag så var Bentley på obestånd, och tvunget att säljas. En av Rolls-Royce huvudkonkurrenter, som också gjorde lyxiga och sportiga bilar var Napier. Då Rolls-Royce fick höra att dessa var intresserade av att köpa Bentley beslöt Rolls-Royce att bjuda över. Detta var både för att säkra detta mytomspunna namn, som att komma åt en duktig ingenjör, ty detta var Bentley även om han ej var någon ekonom.

I samband med övertagandet sålde Rolls-Royce hela lagret till Jack Barclay, den ledande säljaren i London. Denne lyckades sälja bilarna en och en, den sista i juni 1933.

Då Rolls-Royce tog över stannade Bentley dock bara några år hos dem. Det skar sig mellan Royce och Bentley och Bentley beslöt sig för att lämna Rolls-Royce och gå över till konkurrerande Lagonda. Dessa ville döpa sina bilar till Bentley, men kunde inte göra

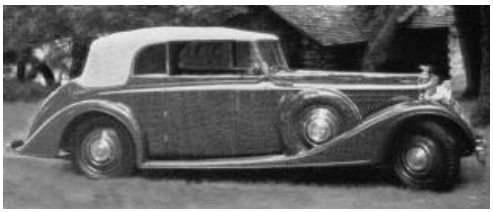
detta då Rolls-Royce ägde firmanamnet. Tyvärr lades också Bentleys hela modellprogram ned, då Rolls-Royce tog över. Bentley som märke kom inte tillbaka förrän 1933, då som en mer eller mindre förklädd Rolls-Royce.

Bentley 3½l.

Då Rolls-Royce tagit över Bentley Motors visste man egentligen inte riktigt, vad man skulle göra med märket. Två år efter övertagandet beslöt man dock, att göra en Bentley-variant på det lilla Rolls-Royce chassit, som redan var i produktion. Bilen döptes efter sin cylindervolym till Bentley 3½l. Tid och plats för premiärvisningen valdes med omsorg: på Ascot i augusti 1933. Nykomlingen var en kombination av chassit från Peregrine-projektet och den beprövade motorn från 20/25. Med Bentleys problem av kompressormatning i minnet modifierades i stället 20/25-motorn med ny kamaxel, dubbla förgasare varvid effekten ökades till 120 hkr. Den tillverkades i Derby-fabriken sida vid sida med Phantom II och 20/25.

Bentley 4¼l.

Liksom Rolls-Royce modeller gjordes även Bentley enbart som chassin. De försågs sedan med karosserier från någon separat karosserifirma. De mest eftertraktade modellerna i dag är Vanden Plas, som gjorde en del mycket sportiga Cabrioleter på dessa chassin. Man måste också komma ihåg, att dessa modeller ansågs mycket snabba på sin tid. De sista modellerna av 4¼1 kunde också fås med överväxel, vilket kunde vara bra på exempelvis resan till kontinenten. Bilarna var nämligen gjorda för att kunna köras långt och i relativt hög hastighet, utan att varken förare eller bil tröttnade.

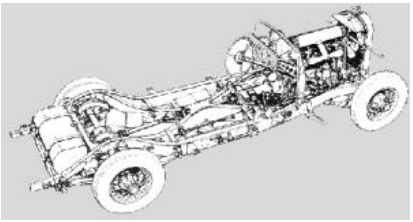


Bentley MK V.

1939 kom även Corniche och MK V ut. De tidigaste testbilarna hade motorer från Wraith, senare testbilar hade ett lättare chassi och motorn försågs med två SU-förgasare. En modifierad individuell fjädring förbättrade vägegenskaperna.

Det gjordes dock endast 18 exemplar, sedan bröt kriget ut. MK V var tänkt att bli en bil med serieproducerat karosseri. Efter kriget modifierades denna bil och döptes till MK VI.

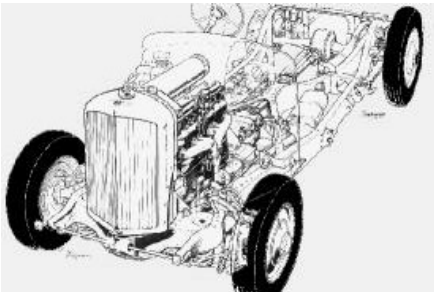
Cornich var en sportigare variant och man provkörde dessa bilar på snabba vägar i Frankrike. Tyvärr krockade man ett par stycken av bilarna där nere under dessa prov.



Bentley Mk VI.

Redan före andra världskriget 1939 började Rolls-Royce fundera på att göra en standardkaross. Man hade ju enbart gjort chassin tidigare, så kunden fick gå till en karosserimakare och där förse bilen med ett lämpligt karosseri. Man hade Bentley som man inte riktigt visste vad man skulle göra med. Den var ju i princip bara en förklädd Rolls-Royce. Tanken kom då att denna skulle serietillverkas med en standardkaross. Man gjorde några prototyper på Mk V chassi, men planerna skrinlades då andra världskriget bröt ut och man fick annat att tänka på. Detta blev dock till en fördel. Då kriget var slut hade man i princip en bil färdig. Denna kom 1946 och fick heta Bentley Mk VI. Motorn hade man kvar sedan före kriget, den 6-cylindriga motorn på 4¼l med toppventil-insug och sidventil-utblås och givetvis sitt mycket berömda aluminiumtopplock. Växellådan var till en början 4 växlad manuell, men kunde senare fås med 4-stegs automat från General Motors. Chassit var gjort av U-balk med en kraftig x-förstärkning på mitten. Bak hade bilen bladfjädrar men fram fick den separata spiralfjädrar. Man behöll centralsmörjningen.

Bilen var förhållandevis kompakt byggd. Den 5-sitsiga interiören bjöd på all lyx, såsom Conollys läder i sätena, Wiltons mattor på golvet, italiensk valnötspanel i riklig mängd med bland annat speglar bak, samt bord i framstolarnas ryggstöd och ett bord att dra ut i instrumentpanelen fram. Hela bilen ansågs för sin tid vara mycket snabb och mycket komfortabel och rönte stor uppmärksamhet i press över hela världen. Karosseriet var pressat helt i stål från Pressed steel Co, man köpte hela karosseriet färdigt från dem. Elaka tungor kallade det för press & rost, och det skulle senare visa sig att karosseriet var ganska rostbenäget. Till standardutrustningen hörde bl.a. radio och sollucka.

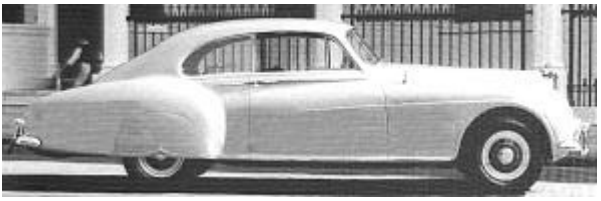


Bilen gjordes till att början endast i Bentleyversion, men efterfrågan från exportmarknaden var stor efter en likadan Rolls-Royce, och man beslöt 1949 att tillverka en Rolls-Royce-version, men enbart för export, då döpt till Silver Dawn. Efter en tid förstorade man motorn och ökade cylindervolymen till 4½ 1 från tidigare 4¼1. Det var också 1949 man kunde köpa den första vänsterstyrda Mark VI.

Bentley R-type och R-type Continental.

En nackdel med Mark VI var bristen på bagageutrymme. John Blachley designade efteråt en ny bakdel med rymligare koffert och en vidare öppning. Bentleyversionen döptes då om till R-type. 1954 ökade man cylindervolymen ytterligare till 4,9 1.

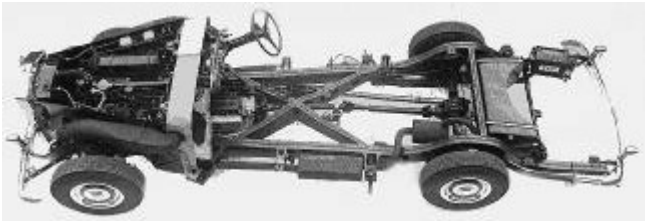
Man kunde få sin Mk VI eller R-type med specialkaross också, framför allt från Mulliner, Park Ward, Hooper, Freestone & Webb samt James Young. Äldre Bentley-fantaster tyckte dock att det var tråkigt, att Bentley nu endast var en förklädd Rolls-Royce, som tappat sin sportiga image från det glada 20-talet, då man vann så många tävlingar på Le Mans.



Rolls-Royce lyssnade på kritiken och kom ut med en modell, som man döpte till Bentley R-type Continental. Det var en mycket avancerad bil. Den hade en något trimmad motor lite annan fjädring och en annan

bakaxelutväxling. Samtliga försågs med specialkaross. Man byggde 208 st varav 193 st fick karosseri från H.J. Mulliner en så kallad fastback kaross. Hela interiören gjordes också mycket sportigare. Denna modell blev mycket omtalad och mycket positivt bemött av alla.

Bentley S1 och S1 Continental.



1955 presenterades andra generationen egna karosserier. Dessa Bentley S och Rolls-Royce Silver Cloud räknas som den mest klassiska standardkarossen, som någonsin tillverkats. Bilarna var betydligt större än föregångarna R-type och Silver Dawn.

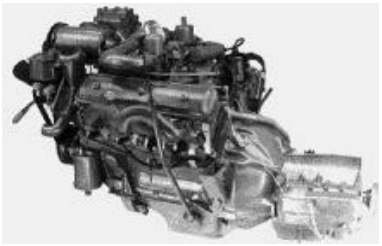
På Bentleybilarna kunde man nu också få ett så kallat Continental-chassi, vilket innebar något trimmad motor annan bakhjulsutväxling och lite styvare chassi. Alla Continental var försedda med specialkaross.

I övrigt se Rolls-Royce Silver Cloud I.

Bentley S2 och S2 Continental.

1959 ersattes den mycket slitstarka 6-cylindriga motorn av en V8-motor av egen konstruktion helt gjord i aluminium och med en cylindervolym på 6230cm^3. Bilarna döptes då om till Bentley S2.

I övrigt se Rolls-Royce Silver Cloud II.



Bentley S3 och S3 Continental.

1962 introducerades S3. Dessa var förbättrade på en rad punkter, men utseendemässigt skiljs de åt genom att de fick 4 strålkastare i fronten mot tidigare 2. Grillen och skärmarna blev också lägre än tidigare. Även stötfångarhornen blev av annan typ.

I övrigt se Rolls-Royce Silver Cloud III.

S-modellen kom att tillverkas i stort antal år 1955-65, och blev synnerligen populär även med specialkaross. H.J. Mulliner kom med en 4-dörrars Sport Saloon kallad Flying Spur. Denna gjordes också i en 2-dörrars version samt även som Cabriolet på serie 1. 1959 ersattes den dock av en mycket vacker 2-dörrars Cabriolet, som hade samma sidodesign som standardkarossen. Den var egentligen konverterad från en 4-dörrars standardkaross.

James Young var något ovanligare än Mulliner och Park Ward. Man gjorde en variant av Mulliners Flying Spur i såväl 2- som 4-dörrars utförande, dessutom gjorde man en del mycket vackra Limousiner även i Coupe-utförande.

Man kunde dessutom köpa standardkarossen i förlängd version med eller utan mellanruta.

Bentley Corniche I-II.

Introduktionen av Silver Shadow och Bentley T1 hösten 1965 blev dödsstöten för de få kvarvarande karosserifirmorna, då bilen nu försågs med självbärande kaross.

Rolls-Royce ägda Mulliner Park Ward i London tillverkade dock en 2-dörrars version, dels som FHC och dels som DHC. Från och med 1971 döptes bilarna om till Corniche. Dessa får en mycket vacker design och blir snart väldigt populära

1977 får bilen samma förändring som Silver Shadow och T-modellen och döps då om till Corniche II. 1981 upphör Fix Head varianten.

I övrigt se Rolls-Royce Corniche I – II

Bentley T1 – T2.

Hösten 1965 var det dags, att presentera den tredje generationen egna karosserier från Rolls-Royce Motors. S-modellens bulliga men mycket klassiska linje ansågs inte längre ligga i tiden varför den nya modellen fick en mycket stramare linjeföring. Bilen fick självbärande kaross och kunde i och med det inte längre köpas som chassi, något som de få kvarvarande karosserimakarna inte tyckte om. Liksom tidigare hade karosseriet dörrar, bagagelucka och motorhuv i aluminium.

1977 introducerades Bentley T2. Utseendemässigt är dessa lätta att känna igen på att stötfångarna saknar horn och i stället är gummiklädda.

Bentley T1 och T2 gick att få i long wheel base (LWB) version.

I övrigt se Rolls-Royce Silver Shadow I - II

Bentley Mulsanne.

1980 kom Rolls-Royce Motors med en helt ny bilmodell. I Bentleyversion fick den heta Mulsanne efter Mulsannerakan på Le Mans. Bilarna hade i princip samma mekanik som sina föregångare.

Bentley Mulsanne Turbo.

Bentley Mulsanne Turbo kom våren 1982. En high-tech produkt gömde sig i den förövrigt oförändrade karossen. Den familjära V8-motorn hade försetts med turboaggregat från Garret AiResearch och dubbla Solexförgasare. Effektökningen blev 50% och accelerationen från 0 – 100 km/tim var under 8 sekunder.

På grund av bilens vikt och de däck som fanns till förfogande ströps topphastigheten vid 220 km/tim. Bilen blev mycket populär, även bland kriminella. I Tyskland blev det den proportionellt till marknadsandelen mest stulna bilen.

Bentley Eight.

Grundmodellen har genomgått en del förändringar genom åren såsom 1984 då det kom ut en förenklad version och endast i Bentley utförande. Denna döptes till Eight. Skillnaderna var utseendemässiga, grillen försågs med ett rutigt nät för att associera till Le Mans-bilarna på 20 talet. Invändigt hade bilen lite enklare mittpanel och endast valnöt inte valnötsrot i panelerna. I övrigt saknades lite utsmyckning här och där. Man sänkte priset på denna modell med 100.000:- kr gentemot en vanlig Mulsanne.

1987 förändras inredningen lite grann och bilarna får Bosch K-jetronic insprutning som standard. Bentley modellen döps då om till Mulsanne S.

Bentley Continental.

1985 får Bentleys cabriolet målade backspeglar, stötfångargummin och grillgaller för att ge en sportigare ton. Den döps då om till Bentley Continental. Den modifierade V8:an från Brooklands, nu med förbättrade prestanda, användes. Den 4-växlade automaten förbättrades och i kombination med ARC, Automatic Ride Control, fick man oöverträffade köregenskaper. Låsningsfria bromsar, stora bromsskivor runt om, ventilerade i fram kompletterade bilden.

Continental är en sällsynt lyckad fyrsitsig cabriolet. För att underlätta i- och urstigning för baksätespassagerarnas flyttas t.ex. framstolarna automatiskt fram. Med uppfälld sufflett erbjuds samma komfort som i en saloon. Det går åt tio arbetsdagar för att färdigställa den automatiska cabrioleten med den patenterade sträckningsmekanismen. Resultatet är en interiör som inte skiljer sig från en coupe.

Att köra Continental är förföriskt. Man sitter nedsjunken i finaste skinn omgiven av valnötsfanér som glänser i solskenet och accelererar mot horisonten. Rätt dag är det inget som går upp mot den känslan. Varje dag är rätt dag i Bentley Continental.

Bentley Turbo R.

1985 kom Turbo R där R står för roadholding. Denna har betydligt hårdare fjädring, stötdämpare och krängningshämmare än tidigare. En del andra detaljer ändrades också. Utseendemässigt kan man se att det är en Turbo på att den har en målad grill och grillgaller och på de dubbla, runda strålkastarna. Turbon utrustas med intercooler och instrumentpanelen kompletteras med varvräknare.

Bentley Turbo är mycket accelerationssnabb, den nästan 2,5 ton tunga bilen skjuter iväg till 100 km/tim på cirka 7,5 sekunder. Topphastighet 235 km/h. Till skillnad från andra turbobilar är det ingen fördröjning då man trycker gasen i bott, utan turbon börjar verka omedelbart. Detta är möjligt genom att man gjort en bypass kanal i turbon, vilket gör att turbinhjulet i turbon, även utan belastning, snurrar med en högre hastighet.

1989 genomfördes smärre modifieringar. Grillen förändrades, luftintagen och stötfångarna underströk bilens kraft och nya lättmetallfälgar med 255/55WR17" däck svarade för kontakten med vägbanan.

Motorn försågs med vattenkyld turboladdning och och visade imponerande prestanda, 385 hkr med ett vridmoment av 750Nm. Accelerationen från 0 till 100 gick under 6 sek.

Turbo R gick också att köpa med long wheel base s.k. Silver Spur karosseri.

Bentley Mulsanne S.

Introducerades i oktober 1987 med Turbo R influerad mittkonsol och instrumentbräda för att förstärka Mulsannes sportiga karaktär. En enklare valnötsinredning var standard men den vanliga valnöten kunde fås mot pristillägg. Mulsanne lanserades med framgång i USA där det blev den första Bentley-modellen på över 10 år.

Bentley Continental R.

Continental R blev en sensation på bilsalongen i Geneve i mars 1991. Det är en två dörrars Coupé från H.J. Mulliner Park Ward och går endast att köpa i Bentley version, samtliga försedda med Turbo. Som tidigare Continental-modeller är den strömlinjeformad. Interiören var lik den i Turbo R, dock fortsatte mittkonsolen till baksätet. Den elektriska växelväljaren placerades i mittkonsolen – första gången den placerats någon annanstans än på rattstången på en automatväxlad Bentley. Den automatiska växellådan modifierades och prestanda höjdes genom den nyutvecklade Electronic Transient Boost Control som momentant tar över turbons normala maxladdningstryck och genom ytterligare överladdning tillför extra prestanda t.ex. vid omkörningar.

Bilen har fått många designpris över hela världen och är onekligen elegant att titta på. Karosserifirman Hooper & Company i London gjorde sin sista specialkaross 1959, men har blommat upp på 80 talet igen genom att förse Spirit och Mulsanne karosser framför allt Turbo med en konvertering till två dörrars Saloon. Man bygger också

om bilar genom att sätta på trösklar, kromade skärmkanter, mindre bakfönster, andra inredningar mm. Man har också gjort en helt egen kaross på Bentley Turbo i 6 exemplar. Denna kallas Empress two. Det är en Fast-back kaross framtagen framför allt för Arabmarknaden.

Bentley Brooklands.

1992 beslutar man att renodla Bentley programmet, man lägger då ner Mulsanne S och Bentley Eight, båda ersätts med en ny modell som får namnet Brooklands.

Brooklands får samma fina inredning som Silver Spirit och Turbo och förses med en målad grill med kromat galler. Detta blev sedan basversionen för Rolls-Royce - Bentley, då den håller ett betydligt lägre pris utan att för den skull vara enklare, Man har dock tagit bort det flygande B:et samt kromlisten på motorhuven.

Bentley Turbo S.

Bentley Turbo S som introducerades 1994 hade högre, integrerade stötfångare och lägre kylare. Kraftuttaget hade ökats i förhållande till tidigare modeller. Aluminiumfälgarna på 17" var desamma som på 1994 års Continental R.

Bentley Azure.

På Genevesalongen i mars 1995 visades en cabriolet-version av Continental R som döptes till Bentley Azure. Detta var den första helt nya cabrioleten sedan 1967. För formgivningen svarade italienska Pininfarina. Även Bentley Azure var utrustad med den numer välkända V8-motorn på 6,75 liter.

Bentley Continental T.

1996 kom Continental T, en 2+2 sitsig sportcoupe. Med sitt något kortare axelavstånd men med större spårvidd och sänkt chassi ger utstrålar den koncentrerad kraft. V8:an utvecklar 420 hkr och har ett vridmoment på 875 Nm vilket är mest i personbilsvärlden och dubbelt så mycket som t.ex. Ferrari 550 Maranello. Högsta hastighet är mer än 270 km/tim och accelerationen 0-100 går på 5,8 sekunder. Trots sin enorma styrka är motorljudet knappt hörbart och växlingarna nästan omöjliga att förnimma

Bentley Turbo R Sport.

1996 kom Bentley Turbo R Sport. Den har designats för kontinentala motorvägar utan hastighetsbegränsning och krävande alpina bergspass. En hel del ny teknik har använts, såsom kolfiber, optofiber och satellitnavigeringssystem. Både interiör och exteriör framhäver bilens prestandaorienterade karaktär. På instrumentbrädan framträder de kromade kontakterna i bjärt kontrast mot den mörka Kevlarytan. Musikanläggning och mobiltelefon är tillsammans med satellitnavigeringssystemet smakfullt integrerade i inredningen.

Tekniska data:

Motoreffekt	385 hkr vid 4000 rpm
Vridmoment	750 Nm
Topphastighet	240 km/tim

Bentley Brooklands Trophy Edition.

Introducerad 1997 för att högtidlighålla 75 års tävlingserfarenhet. Minnet från tidiga tävlingsvinster har bidragit till att dagens snabba Bentley-bilar har kvar glansen.

I Trophy Edition sitter en ny 300 hkr lättrycksturbo som accelererar från 0 till 100 under 8 sekunder och har en toppfart av 225 km/tim. En elastisk motor understryker bilens användning som både glidar- och sportbil. Nya 5-ekrade 17” aluminiumfälgar, tvåfärgade sportsäten och en färganpassad ratt framhäver den eleganta sportigheten.

Bentley Turbo RT.

Även Turbo RT kom 1997. Motorn levererar nu 400 hkr vilket är mer än föregångaren, Turbo R. Men ännu mer imponerar vridmomentet som ingenjörerna lyckats lirka ur V8-motorn, otroliga 800Nm. För föraren är det en sensation att köra Turbo RT, något långt utöver varje referensram. Den otroliga kraftreserven och körupplevelsen när man pressas bakåt vid acceleration och hör motorns dova muller är enastående.

Exteriört är det mest detaljförändringar som grillgaller, aluminiumfälgar och färgmatchande stötfångare som märks.

Bentley Arnage.

Bentley Arnage som döpts efter Arnage-kurvan på Le Mans kom 1998. Denna 4-dörrars skönhet har fått en V8-motor på 4,5 liter från BMW på 350 hkr och med 570 Nm vridmoment. Motorn, som vidareutvecklats av Bentley och Cosworth Engineering, har dubbla vattenkylda turboaggregat. Accelerationen från 0 till 100 är c:a 6,3 sekunder och topphastigheten ligger vid 240 km/tim. Växlingen sker mjukt med en ny 5-stegs automatlåda och ett nyutvecklad fjädringssystem svarar för att väghållningen är optimal och balanserad.

Bromssystemet, som är 4-krets, är utrustad med både ABS och Automatisk Stabilitets Kontroll (ASC). Fyra ventilerade skivbromsar ger en bromssträcka på bara 42 meter vid 100 km/tim.

Interiören har en sportig framtoning med anknytning till tidiga tävlings-Bentley. Speciell omsorg har lagts vid att körställning och kontroller är ergonomiskt utformade.

Bentley Continental SC.

1998 kom Continental SC, en sedanca coupe med ett spännande, avtagbart glastak. Det härdade glaset är framtaget för att ge maximalt ljusgenomsläpp samtidigt som 84% av solstrålningen stoppas för att ge maximalt skydd mot skadlig UV-strålning. Glastaket ovanför föraren och framsätespassageraren kan lätt demonteras och förvaras i bakluckan. En tredje, fast glasyta över baksätet skyddar passagerarna men tillåter panoramavyer.

För att bibehålla den luftiga känslan är inredningen tvåfärgad och reglagen kromade. Exteriört har Continental SC fått nya aluminiumfälgar och luftintag som utstrålar kraft och ger den speciella Bentley-känslan.

Den turboladdade V8:an utvecklar 400 hkr och har ett vridmoment på 800 Nm vilket lovar spännande prestanda. Högsta hastighet är 250 km/tim och accelerationen 0-100 går

Med sitt speciella, röda, bevingade B ovanför den karakteristiska grillen är Continental SC redo att möta det kommande milleniet.

KÖPGUIDER ROLLS-ROYCE

Köpguide Rolls-Royce 1904 - 1906.

Det är svårt att komma med några speciella köpråd för dessa tidiga Rolls-Royce bilar. Det finns bara sju av dessa bilar bevarade, så de dyker sällan eller aldrig upp på marknaden. Den äldsta ägs för övrigt av Tekniska museet i London, den näst äldsta av Rolls-Royce Motors. Man ska dock komma ihåg, att de här bilarna är gjorda i bilhistoriens barndom och man får till stor del se dem som tekniska experiment.

Köpguide Rolls-Royce 1907 - 1925.

Rolls-Royce 40/50 HP Silver Ghost är tillverkad i stort antal och ganska så lätt att finna på marknaden. Tyvärr har merparten Replicakarosser. Dessa är betydligt mindre värda än en äkta kaross. Chassina är ganska lättrenoverade, men ändå ganska kostsamma att renovera även om nästan alla delar finns att köpa nya i dag från olika specialfirmor. En motorrenovering kostar t.ex. ofta bortåt 200.000:- kronor i enbart maskinbearbetning och reservdelar. De "riktiga" samlarna föredrar Silver Ghost före första världskriget. Dessa kan i dag kosta 10 miljoner SEK eller mer om de har äkta karosser.

Beroende på karosseri och skick kan efterkrigsbilarna kosta allt ifrån 500.000:- för ett komplett körbart objekt av Limousinetyp till ca 2 miljoner för en fint renoverad bil försedd med Sedanca de Ville karosseri. Karosserierna är för det mesta gjorda i aluminium och dessa kan korrodera speciellt där kontakt finns mot vanligt stål. Ofta är också karosserna uppbyggda på en trästomme som det kan vara ganska komplicerat och dyrt att renovera. En skinninredning är inte heller så billigt att renovera. Rent mekaniskt är detta dock en mycket fin bil, och förhållandevis lättmekad för den som är tekniskt intresserad.

Köpguide Rolls-Royce 1922 - 1939.

Dessa små Rolls-Royce chassin har liksom sina storebröder en mycket hög kvalitet och är försedda med många raffinerade lösningar. Det tar dock ganska lång tid att göra ett sådant chassi, framför allt beroende på att det är så många delar. Det är 10 till 20 gånger så många skruvar i ett Rolls-Royce chassi som i en normal bil från samma tidsepok. Dock skall sägas, att alla bultar och muttrar är i en legering så att de ej kan rosta, vilket underlättar arbetet och framför allt priset då man ska renovera ett sådant här chassi.
När det gäller chassit, bör man dock se upp med följande saker: Spindeltappsbussningar, fjäderhänksbussningar samt sprickor i ramen fram och bak bredvid fjäderhänkena. Ibland kan även växellådorna vålla lite bekymmer. Motorerna håller en mycket hög kvalitet, men trots allt är ju bilarna gamla och viss förslitning får man anse normal. Cylindertopplocken är gjorda i aluminium och kan vålla en del bekymmer med sprickbildning och att de korroderar. Även ventiler och ventilstyrningar är ofta slitna. Alla delar går dock att få tag i till chassit säga att som håller en mycket hög kvalitet.

Karosserierna till dessa bilar gjordes ju inte av Rolls-Royce, då man enbart gjorde chassin. Det blev dock samma problem med dessa specialkarosser som med alla andra. De vilar på en trästomme, som kan ha rötskador. Detta är svårt och komplicerat att åtgärda. Ofta är karosserna gjorda i aluminium som kan oxidera, framför allt om de ligger an mot förstärkningar gjorda i stål. Många chassin har dessutom ombyggda eller helt nybyggda karosserier. Många bilar byggdes om till likbilar eller ambulanser, då chassits mycket höga kvalitet gjorde att bilarna hade mycket kvar att ge även när en kaross hade blivit omodern, och bilen ratades av sina första ägare. Det blev modernt att modifiera dem för att kunna använda dem som nyttoföremål under många år.

Det är alltid betydligt högre pris på en orginalkaross än på en replicakaross. En täckt bil med ett karosseri från Mulliner, Park Ward eller någon annan vanlig firma i renoveringsskick är överkomlig. En mycket fint renoverad bil kan kosta cirka 4 gånger mer. Chassin försedda med 2 dörrars Drop Head, 2 dörrars Fix Head Coupé karosser eller Sedanca De Ville höjer priserna avsevärt.

Köpguide Phantom I - III.

Dessa bilar kommer att uppskattas av teknikintresserade ägare framöver, då de håller mycket fina konstruktioner tekniskt sett, framförallt i fråga om kvalitet. Chassina vållar inga stora bekymmer, med undantag av topplock, som kan spricka liksom blocken på Phantom I och II, Dessa finns dock att köpa nytillverkade, men kostar ca 40.000:- kr styck. V-12 motorn finns allting att köpa till också i dag, men en renovering kostar över 100.000:- kr i delar, då är den dock modifierad i jämförelse med de tidiga Phantom III-orna, vilket ger betydligt bättre kvalitet. Viktigt med dessa bilar är också, att man haft rätt glykol och vatten i kylsystemet, då det annars kan bli stora korrigeringsskador på motordelar, fed dyra skador som följd. Chassit i övrigt vållar väldigt få bekymmer. Däremot karosserierna, som med alla handbyggda karosserier kan det vara problem med trästomme, som är omfattande och svår att byta, liksom korrigering i aluminiumplåt. Ett inrede kostar också mycket pengar att byta. Det är annars mycket stora trevliga bilar, som har ett pampigt utseende och är relativt lättkörda och det går att hänga med i dagens trafik trots bilens ålder.

Köpguide Rolls-Royce Silver Dawn .

Rolls-Royce Silver Dawn är gjord i betydligt färre exemplar än Bentley Mk VI och R-type och kostar därför ca 50% mer än en Bentley.

Man bör se upp med rost. Även om det finns ekonomiplåt att köpa i dag, så är det mycket kostsamt att renovera ett karosseri, om man ska få ett riktigt fint resultat.

Bilen rostar framför allt på bakskärmarna runt baklyktorna, hela hjulhuset bak, trösklar, hela framskärmarna framför allt frontpartiet och runt parkeringslamporna på toppen på skärmarna. Även dörrarna är gjorda i stål och rostar friskt liksom runt solluckan.

En skinninredning kostar cirka 50.000:- kr att byta, vilket man bör tänka på. Innertak och mattor kostar ganska stora pengar. Den manuella växellådan anses vara bra. Automatlådan, om bilen är försedd med en sådan, ger dock lite problem ibland. Det märks framför allt vid uppväxling från tvåan till trean, där den alltid slår något. Är slaget kraftigt är växellådan i behov av renovering, vilket kostar cirka 25.000:- kr. Det går fortfarande att köpa alla detaljer nya till bilen, även kromdetaljer. En del kromdetaljer är gjorda i zink och går då inte att förkroma om på ett tillfredsställande sätt utan måste köpas nya.

Täckta specialkarosser kostar cirka 25-50% mer än en standardkaross. Cabrioleter cirka 100% mer.

Köpguide Rolls-Royce Silver Wraith.

Även om de flesta karosserna är gjorda i aluminium kan större korrosionsskador förekomma. Likaså är det vanligt att trästommen under aluminiumplåten är upprutten. Detta märks ofta, genom att man kan lyfta dörrarna upp och ned , då man öppnar dem. Titta gärna under sidopaneler, bagageutrymme, under mattorna på sidorna fram vid A-stolpen, under bakrutan och liknande.

Korrosion och rötskador kan to flera hundra timmar att reparera och är mycket dyrt att reparera om man ska leja bort arbetet.
Till specialkarosser finns det ingen färdig plåtpanel att köpa, utan allt måste tillverkas för hand. Till chassit går dock allting att köpa.

Köpguide Rolls-Royce Phantom IV.

Rolls-Royce Phantom IV är så ovanlig och har i princip aldrig förekommit på marknaden, vilket gör den mycket svårt att bedöma, men det torde handla om miljonbelopp även för exemplar i bruksskick.

Köpguide Rolls-Royce Silver Cloud I - III.

Silver Cloud: Dessa får anses vara de mest klassiska Rolls-Royce-bilar som byggs. De är dock gjorda i relativt stora serier (som standard karosser) vilket gör att man kan inhandla dem till ett rimligt pris.

Standardkarossen har dörrar och luckor i aluminium, vilket håller rosten borta här. Dock kan rost förekomma i skärmkanter bak, trösklar, framskärmarnas bakparti och runt

positionslyktorna. Liksom tidigare modeller är det dyrt att renovera en dåligt inredning. Den 6-cylindriga motorn får anses ha en mycket bra kvalitet. Även V8 är en bra motor, men lite mer komplicerad och hade i början lite barnsjukdomar. Motorblocket på V8 har vid varje cylinder ett hål på sidan där det ofta läcker vatten eller olja. Man måste då riva motorn för att byta packningar runt cylinderfodren. I samband med en sådan renovering brukar man även byta vevlager, ramlager, kolvringar och/eller kolvar.

En motorrenovering är dyr. Liksom tidigare så krånglar ibland den 4-växlade GM lådan. Detta känns genom ett kraftigt ryck vid uppväxling från 2:an till 3:an. Att plocka ned och renovera en sådan här låda är inte heller billigt. Bilen håller annars en mycket hög kvalitet. Väljer man specialkaross får man se upp med aluminiumkorrosion. De så kallade Chinees eys modellerna förekommer är rätt så utsatta för korrosion och röta. Standardbilar går att få till rimliga priser. Väljer man en specialkaross blir det betydligt dyrare. En Flying Spur kostar tre till tio gånger så mycket, en Coupé något mer. En cabriolet av Chinees eys kostar 5 till 10 gånger standard-modellen. Övriga cabrioleter kostar 8 och upp till 20 gånger standardmodellen.

Köpguide Rolls-Royce Phantom V och VI.

Några större problem på chassit på dessa bilar föreligger inte. Ofta har bilarna använts mest vid högtidliga tillfällen och körts som chaufförsbilar. De har därför ett mycket lågt miltal och skall inte vålla några större bekymmer.

Karosserierna kan dock ha vissa problem framför allt Park Ward byggda bilar, som kan rosta i trösklar, golv, skärmar mm.

Den billigaste Phantom som går att köpa är en Park Ward Limousine med lite rostskador. Ett Mulliner karosseri är betydligt dyrare. En Estate Landaulet kostar mellan 2 och 4 miljoner. James Youngs karosserier kostar något mer än Mulliners Limousine.

Köpguide Rolls-Royce Silver Shadow I och II.

Silver Shadow är i dag de billigaste Rolls-Royce - modeller man kan köpa. Ändå är det en mycket bekväm bil att åka i och köra. Den räknas ännu inte som veteranbil och har heller inte nybilsstatus och har dessutom tillverkats i mycket stora serier.

En dålig men körbar bil kan man, om man har tur, hitta under 100.000:- kr. En mycket fin originalbil eller perfekt renoverad kostar upp till 3 gånger mer. Prisskillnad på höger- respektive vänsterstyrd bil är cirka 50.000:- kr. Ofta är det billigare, att köpa en fin bil från början även om man tycker, att det är lite dyrt, då Silver Shadow inte är en lättmekad bil. Väldigt komplicerade är framför allt hydraulsystem och elsystem som kan bli mycket dyra att reparera eller renovera.

Vad behöver man då se upp med? Motorn håller en mycket hög kvalitet och håller säkert 25 till 30000 mil, ibland mer. De kan dra lite olja, får dock dra cirka 2 1 på 100 mil. En annan sak med motorn som kan vålla bekymmer, är tätningarna mellan foder och block. Om dessa är dåliga kan man se på motorblockets sida, där det är små hål borrade. Läcker det vatten ur dessa är det dags för renovering. Lite antydan till fukt kan man däremot acceptera. Ett dåligt avgassystem kan kosta upp till 15.000:- kr att byta.

Framvagnen bör kontrolleras, då dessa detaljer är relativt dyra. Bakre bromsskivorna kan vara rostangripna. Även hydraulsystemet kan vara mycket dyrt att reparera. Det består av många pumpar, bromsackumulatorer, nivåventiler mm. Ett enkelt sätt att se om funktionen är bra, är att titta i bromsbehållarens siktglas och där se om bromsvätskan har en klar färg. Man kan även varmköra bilen, stänga av den, slå på tändningen och börja bromsa. Ingen kontrollampa får tändas de första 20 bromsningarna. Hydraulikproblem kan kosta från 10.000:- kr att renovera. Allt brukar dock inte gå sönder på en gång.

Även inredningen bör vara fin, då en ny är ganska kostsam. Rost förekommer förstås, dock i betydligt mindre omfattning än på andra lyxbilar från samma tidsepok. Känsliga ställen är framskärmarnas hörn fram, liksom framskärmens infästning mot tröskeln tröskellådor, skärmkanter bak, plåten på sidan av bakskärmen under stötfångaren samt bakplåten. Dessa delar finns dock att köpa som ekonomidetaljer.

En dålig lackering är också dyr att åtgärda. Det är inte att rekommendera, att matta bilen och lackera över som man gör på andra bilar. Färgen blir så tjock, att den kommer att spricka med tiden. En riktig lackering måste alltså göras från bar metall och i lösa delar.

Silver Shadow är en fantastisk bil att åka i och mycket trevlig att köra.

Köpguide Rolls-Royce Corniche I - IV.

En Corniche Fix Head kostar ungefär 50% mer än en motsvarande Silver Shadow modell. För en cabriolet måste man lägga till ytterligare en slant.

På 80 talets senare del och i början av 90 talet importerades väldigt många begagnade Corniche till Sverige framför allt från U.S.A. Dessa håller nu till stor del på att exporteras igen. Detta kan komma att påverka prisbilden framöver. Dessutom går det numera inte att importera någon bil av årsmodell 1976-1989 på grund av avgasreningen, såvida de inte inkommer som flyttgods till Sverige.

Problemen med Cornichen mekaniskt och karosserimässigt är desamma som på Silver Shadow. Corniche DHC är en mycket bra bil för den, som vill ha en fin och bekväm bil att åka i och ändå till ett resonabelt pris. Alternativet är ju att välja en Silver Cloud Cabriolet, denna blir dock av äldre konstruktion med vad det medför samt att prisbilden är betydligt högre.

Köpguide Rolls-Royce Camargue.

Karosseriet är mycket välbyggt och vållar inga större bekymmer. Även inredningen är välgjord och problemfri. Bilar som har gått i Arabvärlden kan däremot ibland vara starkt slitna i inredningen.

Mekaniskt sett kan hela bilen liknas vid Silver Shadow eller Corniche och där hänvisas till dessa. Framför allt är det ju hydraulik, som kan vara besvärligt även på dessa. 1980 kom en ny typ av nivåventiler bak. Dessa krånglar mycket och de flesta modifieras i dag till en helt ny typ. Detta arbetet kostar cirka 25.000:- kr. De flesta kännare tror dock att det är en väldigt bra investering att inhandla en Camargue, då de är gjorda i en starkt begränsad upplaga och skiljer sig så dramatiskt från alla andra lyx och sportbilar utseendemässigt.

Köpguide Rolls-Royce Silver Spirit I-III, Silver Spur I-III.

Silver Spirit och Silver Spur modellerna håller mycket hög kvalitet. Den bygger till största delen på Silver Shadow konstruktion, och därför hänvisas också till köpguiden för denna. Det är samma sak med motorerna. Man bör titta så att inte cylinderfodret läcker vatten genom de små hålen på motorblockets sida. Man bör se till att man inte har några hydraulikproblem på broms och nivåregleringssystemen. På de första årsmodellerna 1980-81 förekom en typ av nivåregleringsventil vid bakhjulen, som inte höll så hög kvalitet. Dessa modifieras i dag till en ny typ.

Ett avgassystem är ganska kostsamt, cirka 25.000:- kr och håller cirka 10 år. Även bromsskivor går ibland sönder, framför allt av rostangrepp. Det är viktigt att man får en snygg inredning, då det är kostsamt att byta en skinninredning.

En del bilar som finns i Sverige är importerade från Arabländer. Dessa kan vara bra, men man bör se upp med sprickor i lack, gummidetaljer som har krympt av värmen mm på dessa bilar. Vissa av dessa bilar är också dåligt servade, vilket kan vålla bekymmer längre fram.

Rost är inte vanligt på dessa modeller, men kan förekomma på framskärmens nederkant mot tröskeln liksom skärmkanten bak. Den kromade listen, som sitter på stötfångarna lossade på tidigare årsmodeller. Det finns dock ett ombyggnads-kit för detta.

Kontrollera också alla elektriska funktioner på säten, elhissar, centrallås mm. Även farthållaren kan ibland sluta att fungera.

Totalt sett är detta dock en mycket bra bil att såväl äga som att köra eller åka i.

KÖPGUIDER BENTLEY.

Köpguide Bentley 3l, 4½l, 4½l Supercharged, 6½l, Speed Six, 8l och 4l.

Om man önskar sig en snabb 20-tals bil, som man vill göra långfärder i t.ex. under semestern, finns det knappast någon bil som är mer lämpad än en Bentley. Hela konstruktionen är mycket robust. Dess fantastiska egenskaper gör den dock så attraktiv, att priserna på alla modeller är mycket höga.

Billigast är 3 liters modellen. En 4½ liters bil kostar ytterligare en slant. Är bilen försedd med kompressor kostar den ännu mer. En 6½ liters maskin kostar ungefär dubbelt så mycket som en 3l. Är det en Speed Six blir det dyrare. Samma prisbild som Speed Six har de ovanliga (endast 100 tillverkade) 8 liters bilarna. 4-liters bilen, som kom 1931 tillverkades endast i 50 exemplar, men är dock betydligt billigare och ligger på samma pris som 3 liters modellen.

Tyvärr har det under alla år varit stor efterfrågan på Bentley med s k Le Mans-kaross vilket gjort det lönsamt att köpa fina Saloonbilar, riva av dessa karosserier och ersätta dem med replikakarosserier av Vanden Plas-typ. Detta har nästan utrotat hela beståndet av Bentley med mycket fina Salooner och andra lyxigare karosserier. De flesta Bentleybilar man ser i dag har tyvärr replikakarosserier. De få kvarvarande äkta Saloonbilarna kommer i framtiden att stiga kraftigt i värde liksom de få bilarna med äkta öppna Vanden Plas-karosserier.

Köpguide Bentley 3½l, 4¼l och MK V.

Om man vill ha en bil, som är gjord före andra världskriget med bulliga skärmar, separata lampor och ett i övrigt mycket fint utseende, men ändå kunna färdas i dagens trafik långa sträckor utan större bekymmer, är troligen dessa Derby Bentley det bästa man kan köpa i veteranbilsväg.

En bra originalbil eller ett fint renoverat exemplar vållar väldigt små bekymmer. På ett objekt bör man dock se över karosseri och karosseristomme. Det kan vara stora bekymmer med röta i trästommar och korroderat aluminium i karosseriet. Mekaniskt sett är bilarna mycket bra, men har förstås samma bekymmer som motsvarande Rolls-Royce modeller, t.ex. ett topplock som kan krångla. Detta går dock att köpa nytt i dag, även om det är tämligen kostsamt. Likaså kan slitage uppstå i fjäderhängsbussningar och liknande leder.

De täckta bilarna kan fås till mycket förmånliga priser. En bil i extremt fint originalskick eller en totalrenoverad bil kostar det dubbla.

En Coupé eller Sedanca de Ville kostar ytterligare cirka 50% mer. Väljer man en öppen bil stiger priserna naturligtvis.

Vissa Vanden Plas karosserier kostar dock fantasisummor om de är i fint skick. Är bilen försedd med en replikakaross sjunker dock priset avsevärt.

Köpguide Bentley Mk VI, R-type och R-type Continental.

Bentley Mk VI och R-type Standardversion är gjord i relativt stort antal, vilket hållit priserna nere. Under hela 80-talet blev dock bilen mer och mer populär och steg därmed i pris.

Man bör se upp med rost. Även om det finns ekonomiplåt att köpa i dag, så är det mycket kostsamt att renovera ett karosseri, om man ska få ett riktigt fint resultat. Bilen rostar framför allt på bakskärmarna runt baklyktorna, hela hjulhuset bak, trösklar, hela framskärmarna framför allt frontpartiet och runt parkeringslamporna på toppen på skärmarna. Även dörrarna är gjorda i stål och rostar friskt liksom runt solluckan.

En skinninredning går på cirka 50.000:- kr att byta, vilket man bör beakta. Även innertak och mattor kostar ganska stora pengar. Den manuella växellådan anses vara bra. Automatlådan, om bilen är försedd med en sådan, kan dock ge lite problem ibland. Detta märks framför allt vid uppväxling från tvåan till trean. Den slår alltid något där, men är slaget kraftigt är växellådan i behov av renovering. I dag går i princip alla detaljer att köpa nya till bilen även kromdetaljer. En del kromdetaljer är gjorda i zink och går då inte att kroma om på ett tillfredsställande sätt utan måste köpas nya.

En R-type standardkaross går att få till rimlig kostnad. Täckta specialkarosser kostar cirka 25-50% mer. Cabrioleter cirka 100% mer. R-type Continental är betydligt dyrare.

Köpguide Bentley SI-III och Continental.

Dessa får anses vara de mest klassiska Bentley bilar som byggs. De är dock gjorda i relativt stora serier, vilket gör att man kan köpa dem till ett rimligt pris.

Standardkarossen har aluminium i dörrar och luckor, vilket håller rosten borta. Dock kan rost förekomma i skärmkanter bak, trösklar, framskärmarnas bakparti och runt positionslyktorna. Liksom tidigare är det dyrt att renovera en dålig inredning. Den 6-cylindriga motorn får anses ha en mycket bra kvalitet. Även V8 är en bra motor, men lite mer komplicerad och med en del barnsjukdomar i början.
Se även Köpguide Rolls-Royce Silver Cloud I - III.

Köpguide Bentley T1 – T2.

Bentley T-serie är i dag de billigaste Bentleymodeller man kan köpa. Ändå är det en mycket bekväm bil att åka i och köra. Den räknas ännu inte som veteranbil, har inte nybilsstatus och har dessutom gjorts i mycket stor serie.

Se även Köpguide Rolls-Royce Silver Shadow I – II

Köpguide Bentley Corniche I-II och Continental.

En Corniche Fix Head kostar ungefär 50% mer än en motsvarande Bentley T modell.
På 70 talet hade de flesta glömt bort Bentleys Le Manssegrar på 20 talet och tyckte att Bentley bara var en förklädd Rolls-Royce. Därför kom märket att föra en tynande tillvaro och endast 5-6% av produktionen var Bentley bilar. Detta höll i sig fram till dess Bentley Turbo introducerades i början på 80 talet. Detta gör att priserna på Bentley bilar har stigit, då det finns så få tillverkade. Det är en mycket bra investering, att köpa en av de få Bentley bilar, som är tillverkade, då dessa förmodligen kommer att bli betydligt dyrare än en motsvarande Rolls-Royce i framtiden.

Se även Köpguide Rolls-Royce Corniche I - IV

Köpguide Bentley Mulsanne, Eight och Brooklands.

Se Köpguide Rolls-Royce Silver Spirit I-III, Silver Spur I-III.

Köpguide Bentley Turbo, Turbo R och Continental R.

Turbon vållar som sådan sällan bekymmer. På de första Turbo bilarna kunde dock en del hydraulikslangar brinna av på grund av hetta, vilket orsakade en del motorbränder, men dessa bilar är i dag för det mesta modifierade.

Vill Ni ha världens bästa bil i racerutförande, ja, då ska Ni köpa en Bentley Turbo R eller en Continental R.

I övrigt se Köpguide Rolls-Royce Silver Spirit I-III, Silver Spur I-III.

Modell	Tillv.år	Antal tillv.	Antal kvar
Royce 10hp.	1904	3	0
Rolls-Royce 10hp.	1904 - 1907	17	3
Rolls-Royce 15hp.	1905 - 1906	6	1
Rolls-Royce 20hp.	1905 - 1906	40	3
Rolls-Royce 30hp.	1905 - 1907	37	1
Rolls-Royce Legalimit.	1906	3	0
Rolls-Royce 40/50hp (Silver Ghost).	1907 - 1918	2805	285
Rolls-Royce 40/50hp (Silver Ghost).	1920 - 1925	3368	580
Rolls-Royce Springfield Silver Ghost	1921 - 1926	1703	220
Rolls-Royce 20hp.	1922 - 1929	2940	970
Rolls-Royce New Phantom.	1925 - 1929	2212	420
Rolls-Royce Springfield Phantom I.	1926 - 1929	1241	310
Rolls-Royce 20/25hp.	1929 - 1936	3827	1600
Rolls-Royce Phantom II.	1929 - 1935	1768	740
Rolls-Royce 25/30hp.	1936 - 1938	1240	550
Rolls-Royce Phantom III.	1936 - 1939	727	628
Rolls-Royce Wraith.	1938 - 1939	492	370
Rolls-Royce Silver Wraith.	1947 - 1959	1244	933
Rolls-Royce Silver Wraith lwb.	1947 - 1959	639	436
Rolls-Royce Silver Dawn.	1949 - 1955	761	410
Rolls-Royce Phantom IV.	1950 - 1956	18	14
Rolls-Royce Silver Cloud I.	1955 - 1959	2238	1460
Rolls-Royce Silver Cloud I lwb.	1955 - 1959	122	80
Rolls-Royce Silver Cloud II.	1959 - 1962	2418	1650
Rolls-Royce Silver Cloud II lwb.	1959 - 1962	299	250
Rolls-Royce Phantom V.	1959 - 1968	516	440
Rolls-Royce Silver Cloud III.	1962 - 1965	2556	1920
Rolls-Royce Silver Cloud III lwb.	1962 - 1965	254	180
Rolls-Royce Silver Shadow I.	1965 - 1977	16717	15200
Rolls-Royce Silver Shadow I lwb.	1965 - 1977	2776	2500
Rolls-Royce 2 door Saloon James Young	1966 - 1971	35	30
Rolls-Royce 2 door Saloon HJM Park Ward	1966 - 1971	571	530

Rolls-Royce Drophead Coupe HJM Park Ward	1966 - 1971	504	470
Rolls-Royce Phantom VI.	1968 - 1991	374	340
Rolls-Royce Corniche 2 door Saloon	1971 - 1987	1108	1050
Rolls-Royce Corniche Convertible	1971 - 1987	1938	1840
Rolls-Royce Camargue.	1975 - 1986	530	500
Rolls-Royce Silver Shadow II.	1977 - 1980	8425	8000
Rolls-Royce Silver Wraith II.	1977 - 1980	2135	2030
Rolls-Royce Silver Spirit I.	1980 - 1989	8126	7885
Rolls-Royce Silver Spur I.	1980 - 1989	6240	6080
Rolls-Royce Silver Spur Centenary (100.000:e R-R)	1985	1	1
Rolls-Royce Silver Spur Centenary Replica	1985	25	25
Rolls-Royce Corniche II.	1987 - 1989	1226	1210
Rolls-Royce Silver Spirit II.	1989 - 1993	1152	1140
Rolls-Royce Silver Spur II.	1989 - 1993	1658	1640
Rolls-Royce Silver Spur II MPW.	1989 - 1993	71	71
Rolls-Royce Corniche III.	1989 - 1993	452	447
Rolls-Royce Anniversary Corniche	1989 - 1993	25	25
Rolls-Royce Silver Spur II Limousine 14 ".	1990 - 1993	1	1
Rolls-Royce Silver Spur II Limousine 36".	1990 - 1993	16	15
Rolls-Royce Silver Spur II Limousine 42".	1990 - 1993	84	83
Rolls-Royce Touring Limousine.	1991 - 1994	99	98
Rolls-Royce Corniche IV.	1993 - 1994	170	154
Rolls-Royce Corniche V.	1994 - 1995	25	25
Rolls-Royce Flying Spur lwb.	1993 - 1998	133	133
Rolls-Royce Silver Spirit III.	1994 - 1996	379	377
Rolls-Royce Silver Spur III.	1994 - 1996	1192	1190
Rolls-Royce Silver Dawn.	1994 - 1998	237	237
Rolls-Royce Silver Spur turbocharged lwb.	1996 - 1998	361	361
Rolls-Royce Silver Spur Park Ward Limo with division.	1996 - 2002	36	36
Rolls-Royce Silver Spur Park Ward Limo no division.	1996 - 2002	70	70
Rolls-Royce Silver Seraph.	1997 - 2002	2815	2805
Rolls-Royce Silver Seraph lwb Park Ward.	1997 - 2002	155	155
Rolls-Royce Anniversay Corniche.	2002	50	50

Bentley 3l.	1919 - 1929	1619	650
Bentley 6½l.	1926 - 1930	363	175
Bentley Speed Six.	1929 - 1930	182	154
Bentley 4½l.	1928 - 1931	665	390
Bentley 8l.	1931	100	78
Bentley 4½l Blower.	1928 - 1931	55	40
Bentley 4l.	1931	50	21
	Bentley	köps av	Rolls-Royce
Bentley 3½l.	1933 - 1936	1191	830
Bentley 4¼l.	1936 - 1939	1241	925
Bentley MK V.	1939 - 1941	19	6
Bentley Mk VI.	1946 - 1952	5201	3875
Bentley R-type.	1952 - 1955	2320	1985
Bentley R-type Continental.	1952 - 1955	208	169
Bentley S1.	1955 - 1959	3072	1995
Bentley S1 lwb.	1955 - 1959	35	30
Bentley S1 Continental.	1955 - 1959	431	345
Bentley S2.	1959 - 1962	1865	1760
Bentley S2 lwb.	1959 - 1962	57	46
Bentley S2 Continental.	1959 - 1962	388	310
Bentley S3.	1962 - 1965	1286	950
Bentley S3 lwb.	1962 - 1965	32	30
Bentley S3 Continental.	1962 - 1965	312	305
Bentley T1.	1965 - 1977	1703	1540
Bentley T1 lwb.	1965 - 1977	9	6
Bentley 2 door Saloon James Young.	1966 - 1971	15	14
Bentley 2 door Saloon Pininfarina.	1966 - 1971	1	1
Bentley 2 door Saloon HJM Park Ward.	1966 - 1971	98	90
Bentley Drop Head Coupe HJM Park Ward.	1966 - 1971	41	38
Bentley Corniche 2 door Saloon.	1971 - 1987	74	72
Bentley Corniche.	1982 - 1985	30	30
Bentley Corniche Convertible.	1982 - 1985	88	86
Bentley Camargue.	1975 - 1986	1	1
Bentley T2.	1977 - 1980	558	530

Bentley T2 lwb.	1977 - 1980	10	8
Bentley Mulsanne.	1980 - 1989	482	465
Bentley Mulsanne lwb.	1980 - 1989	47	45
Bentley Mulsanne limousine.	1980 - 1989	2	2
Bentley Mulsanne Turbo.	1982 - 1985	496	490
Bentley Mulsanne Turbo lwb.	1982 - 1985	24	22
Bentley Mulsanne S.	1987 - 1992	905	900
Bentley Mulsanne S lwb.	1987 - 1992	61	60
Bentley Continental.	1984 - 1994	439	436
Bentley Continental Turbo.	1992	3	3
Bentley Turbo R.	1985 - 1998	4657	1650
Bentley Turbo R lwb.	1985 - 1998	1508	1500
Bentley Eight.	1984 - 1993	1734	1725
Bentley Mulsanne L Limousine.	1988	2	0
Bentley Brooklands.	1992 - 1998	1429	1420
Bentley Brooklands lwb.	1992 - 1998	191	187
Bentley Turbo S	1994 - 1996	60	60
Bentley Turbo RT lwb.	1997 - 1998	252	243
Bentley Turbo RT Mulliner.	1997 - 1998	7	7
Bentley Turbo RT Mulliner lwb.	1997 - 1998	49	49
Bentley Brooklands R Mulliner	1997 - 1998	100	98
Bentley Continental R.	1991 - 2003	1335	1330
Bentley Continental R Mulliner.	1998 - 2003	158	157
Bentley Continental R Le Mans.	2001 - 2003	44	44
Bentley Continental R Final Series.	2003	11	11
Bentley Continental S.	1991 - 1995	18	18
Bentley Continental T.	1996 - 2003	321	320
Bentley Continental T Mulliner.	1999 - 2003	28	28
Bentley Continental SC Mulliner.	1999	6	6
Bentley Continental SC.	1999 - 2003	73	73
Bentley Azure.	1995 - 2003	1088	1087
Bentley Azure Mulliner.	1999 - 2003	158	157
Bentley Azure Final Performance.	2002 - 2003	62	62
Bentley Azure Final Series Luxury.	2003	3	3

Bentley Arnage.	1997 - 1999	1114	1113
Bentley Arnage Red Label.	1999 - 2002	2273	2271
Bentley Arnage Green Label.	1999 - 2001	59	59
Bentley Arnage lwb.	2000 - 2001	100	100
Bentley Arnage Le Mans.	2001	153	152
Bentley Arnage T.	2001 -	944	943
Bentley Arnage T 24 Mulliner.	2003 -	1	1
Bentley Arnage R.	2001 -	447	447
Bentley Arnage RL.	2002 -	53	53
Bentley Arnage Limousine.	2002 -	12	12
Ant Rolls-Royce tillverkade av Rolls-Royce		**93406**	**71258**
Ant Bentley tillverkade av Rolls-Royce		**41195**	**33786**
	Totalt	**134601**	**105044**
Ant Bentley tillverkade WO Bentley före uppköp		**3034**	**1508**