

## MIG OG MIN BIL

Hvorledes skal man beskrive et forhold mellem et menneske af kød og blod og følelser og en iskold teknisk sag som en bil? For der er jo en hel masse inden i en selv, som relaterer sig til den bil, som vi hver i sær har anskaffet os.

Først og fremmest er det mærket, der er alderen, der er formålet med at have denne bil og så er der et hundrede og sytten andre faktorer, der spiller ind.

Da jeg var fyldt tres blev jeg spurgt, hvad jeg ønskede mig mere af det ellers privilegerede liv, som jeg er blevet tildelt. Tilværelsen har jo givet mig både i pose og sæk, så jeg måtte være opfindsom, hvis jeg skulle komme med et rimeligt svar. Jo, jeg ønskede mig et kunstværk af Picasso og en Rolls Royce, altså en gammel veteran Rolls Royce fra dengang, at Rolls Royce var forsynet med det røde logo på kølerfronten.

Nu er det sådan, at min viden om biler helt generelt kun strækker sig til, at jeg ved, at der i hovedsagen skal være et hjul i hvert hjørne og et i midten til at styre med – samt at der er tre pedaler, som skal fodbetjenes. Der hører min viden op. Kære læser, her kommer altså en "bilhistorie" totalt uden tekniske data. Ja, jeg kender da en masse relevante ord om ting og sager under motorhjelm, men hvad der er hvad, aner jeg ikke. Jeg kan naturligvis fylde benzin på og jeg kan efterse oliestanden – og vandstanden. Med en så begrænset viden er det et must at have et udvidet Falck-abonnement, så jeg kan tilkalde frelse, om galt skal være. Nå ja, jeg ved at min bil er af typen "20/25 hp", at den har 6 cylindere, og at den ikke er udstyret med en oliemålepind men med en viser, som sidder uden på bundkarret og fortæller om olieniveauet. Det er også lykkedes mig at lokalisere batteriet under gulvet bag førersædet og fundet frem til knappen, som reguleret frontlyset.

Ved den runde fødselsdag havde jeg allerede anskaffet mig en veteranbil – en dejlig Mercedes 300d cabriolet 1953 (Adenaur model)– og hvorfor netop denne bil? Ganske enkelt, jeg er højtændt, når jeg ser noget gult, og denne bil var og er gul, så den købte jeg. Men så var der altså det med Rolls Royce. Dem er der jo ikke det store udvalg af her i Danmark, så jeg gik på nettet for at finde en forhandler med et godt volumen. Det fandt jeg i Wales, i en lille flække kaldet Bethesda i det nordlige ude ved kysten. Der ligger Real Car Company Ltd., og der har det ligget i 25 år. Oprettet i 1987 lige som min egen virksomhed. Jeg begyndte at følge deres hjemmeside, men inderst inde havde jeg jo nogle forestillinger om, hvad det skulle være.

Det siger sig selv, at bilen skulle være højrestyret. Det kunne jo være herligt at sidde dér i vejsiden og se frem for sig – med udsynet til den meget berømte kølerfigur: The Ecstasy. Denne kvindefigur i forsvøvet metal med armene bagud og kropnære flagrende gevanter. Jeg vidste også, at det skulle være en åben model, og at den skulle være bygget af en karossemager med fantasi og skræv i bukserne. Den skulle ikke være for meget tøf-tøf at se på, nej, der skulle være sving over designet.

Det var ikke lige til. Var der ikke det ene i vejen, var der noget andet, som ikke faldt i min smag. Meget ofte var det nogle farver, som jeg overhovedet ikke kunne acceptere til en bil fra ca. 1930, f.eks. en metallic blå eller endnu værre: en English racing green med sorte skærme – det er jo som bekendt en Bentley kombination og hører ikke hjemme på en Rolls Royce. I 2003 tonede der en passende model frem på skærmen. En 1930 drop head coupé bygget af det belgisk/engelske firma Vanden Plas. Den var elegant med et meget fin svajet bagparti. Farverne på bilen var beige med brune og skærme og ditto kølerhjul. Jeg røg op i det røde felt og så begyndte den mest besværlige rejse. Først fløj jeg til London, så kørte jeg med tog vest på, lidt nord på, lidt syd på, jeg måtte skifte fire gange. Efter det meste af 12-14 timers rejse kom jeg da frem – og blev hentet af Ray Arnold, en af indehaverne af forretningen. Når mit valg var faldet på netop Real Car Company skyldes det, at firmaet omsætter ca. 100 gamle Rolls Royce'ere og Bentley'ere om året. Det fortolkede jeg som en vis garanti for, at deres prisniveau var i overensstemmelse med det relevante for den slags køretøjer.

Jeg kom ud at køre i det smukke landskab omkring Mount Snowdon – og jeg havde det rigtig godt med den bil. Næste dag kom jeg tilbage til Real Car Co. og gik omkring bilen, kiggede, spurgte, åbnede og lukkede alt, hvad jeg kunne få op og i. Men prisen var altså ikke helt den, som jeg havde forventet – den lå faktisk noget over de ca. 48.000 GBP, som antydte. Nu må jeg jo sige, at når jeg så på de andre drop head coupé'ere til ca. 40-45.000 kunne jeg godt se, at der var klasser til forskel mellem dem, og den af Vanden Plas designede. Og standen var også væsentlig bedre. Jeg var overbevist om, at jeg kunne få det godt med den bil. Jeg rejste hjem og spekulerede over sagen – og i mellemtiden blev bilen solgt.....

Jeg havde set på Rolls Royce biler i mere end tre år – og så kørte drømmen altså lige for næsen af mig.

Jeg slog projektet ud af hoved i lutter fornærmethed. Der skulle gå fire år, før jeg genoptog de jævnlige besøg på Real Car Co's hjemmeside. I år var jeg så moden til at være seriøs – og jeg havde sparet en sum sammen til at imødegå en god "lille" Rolls Royce. Den kom så her i dette efterår. En dag tonede den frem på siden "Arriving Soon" – og straks henvendte jeg mig via nettet og fik alle de oplysninger, som jeg kunne ønske mig. Nu var jeg på mærkerne. Jeg overførte et beløb som depositum, så jeg ikke blev rendt over ende denne gang. Derefter undersøgte jeg nøje rejsemulighederne og fandt frem til, at jeg skulle flyve til Manchester og tage toget derfra – kun et par timer. Fint. Jeg inviterede min allernærmeste ven, Hans Henrik Poulsen (S64), med mig – han har forståelsen for veteranbiler uden at have følelsen af at skulle besidde en sådan. Vi havde et par dejlige dage og ikke mindst var indlogeringen i Bethesda tiltalende. Jeg var lidt utilfreds med bilens dimensioner, for det var svært at komme ind og ud af den med min højde på 190 cm og dertil lange ben. Af en eller anden komplet uforståelig grund sidder gearstang og håndbremse i alle gamle Rolls Royce biler og Bentley'ere i højre – ja, i højre side og man skal forcere denne forhindring for at komme på plads i førersædet. Man kan selvfølgelig stige ind i venstre side, men det har jeg en vis aversion imod. Jeg tog ret fornærmet hjem. HH og jeg talte meget om bilen på hjemturen. Enighed var der over hele linien: bilen var fra

1931 og havde altså et rødt logo på køleren – og denne er af den lille design, som passer godt til en lille Rolls Royce. Den var bygget af det hæderskronede firma Hoover, som er grundlagt omkring 1805. Karossen har adskillige raffinementer såsom et trindbræt, der ikke går i forening med skærmene. Disse har til gengæld, hvad jeg kalder "pressefolder". Det ser meget elegant ud. Sidespejlene sidder ikke helt ude på forskærmen, som det ofte er tilfældet og hvor de ikke gør nogen nytte, da man ikke kan se noget i dem på den lange afstand, men på vindspejlets ramme i hver side; den har et par gigantiske forlygter og et mindre sæt nedenunder (nærlyset), de gamle afviservinger fungerer, den har "svigermorsæde" bag til samt dobbelt kofanger bagpå. Under den øverste har bilen den mest charmerende afviseranordning, jeg nogensinde har set: to røde pile, som var synkroniseret med afviservingerne og som blinkede fornøjeligt, når jeg skiftede kørselsretning. Motoren har netop fået nyt topstykke, og der er installeret en overdrivemekanisme, som ikke er standard i en model 20/25 hp.

Jeg burde være tilfreds, men det var jeg altså ikke. Det var det med ind- og udstigning. Jeg skulle med hånden krumme mine ben for at forcere de elendige to stænger dér i højre side. Ja, jeg var altså fornærmet på bilen. Et par dage efter hjemkomsten var HH og jeg sammen, og naturligvis faldt talen igen på Rolls Roycen i Wales. Ganske tørt kom det fra HH: hvorfor har du så meget mod at hjælpe dine lange ben forbi de to stænger – når du kravler ind i din Jaguar XK120 skal du jo også lige hjælpe det venstre ben inden for, inden du starter. Han så på mig med et ironisk smil. Jeg så lige frem for mig – "you got a point, man." Hvad var den reelle forskel?? Jeg kontaktede de rare herrer i Wales og spurgte til mulighederne for at skubbe førersædet baglæns og efter udveksling af diverse mails og samtaler fandt jeg ud af, at sådan skulle det problem altså løses – så jeg skyndte mig at bekræfte handlen ved at sende 50% af prisen. Så kunne de testkøre bilen lige så længe, de fandt det nødvendigt, for nu var vi allerede sidst i oktober måned, og sæson'en var ved at være slut. Jeg solgte min Jaguar og "vekslede" pengene til Rolls Royce valuta....

En mandag formiddag tidligt i november ankom så transportbilen fra Wales, og ud trillede "min Rolls Royce". Jeg gik i gang med at køre frem og tilbage med førersædet med skinnerne indsmurt i WD40 – og efter et halvt hundrede gange køren frem og tilbage var sædet rimeligt medgørligt – og nu kan jeg uden det store besvær kravle ind og ud af mit køretøj. Jeg var ikke længere fornærmet på det fjollede design med gear og bremse. Jeg nød tværtimod alle en 1930-Rolls Royces charme og finurligheder. Dens patina er bare helt i top, ikke en funklende concourbil, men en fornem ældre dame med lidt smilerynker ved øjnene og en stolt, skinnende lak, som har et par revner.

Med til historien hører, at bilen i 1937 blev købt af hr. Richard Turnbull, som var ansat i den britiske imperieadministration og stationeret i Østafrika. Hvor længe min Rolls Royce kørte på de mudrede veje i Kenya og det nuværende Tanzania, ved jeg ikke. Richard Turnbull blev slået til ridder i 1950'erne, og som Sir Richard Turnbull blev han udnævnt til generalguvernør i Tanganyika og senere i den engelske koloni i Sydarabien – Aden – og førte den frem til selvstændighed i første halvdel af 1960'erne lige som han havde forberedt både Kenya og Tanganyika til deres selvstændighed. En 500 siders biografi over Sir Richard

Turnbull's liv og levned – "Excit from Empire" - fik jeg foræret af Real Car Company til sysselsætning i de lange vinteraftener.

Min bil kom først tilbage til Storbritannien i 1979. Blandt dens senere ejere var sikkerhedschefen for Al Fayad, ejeren af Harrods i London. Nu står "den gamle dame" altså i min velisolerede garage. En berejst dame, som jeg ser på med forelskede øjne – sit tåbelige gear og håndbremse til trods.

Nu mangler jeg altså *kun* et kunstværk af Picasso.....

Jens S. Bork, november 2012