

# *Frederiks seks convertibles*

Bentley 1950-1972 (2004)

*Kærligheden til et bestemt engelsk bilmærke holdt resten af kongens liv.  
Bilerne var det ypperste der kunne købes for penge.*

I 1950 begyndte Frederik IX at fatte interesse for det engelske bilmærke Bentley. Kongen anskaffede sig den første af i alt seks Bentley's i 1950 og kørte derefter udelukkende Bentley resten af livet. Han følte sig hjemme i disse biler. De repræsenterede nøjagtigt den form for distingveret klasse, der er det danske kongehus' adelsmærke. Kongeparret skulle være synligt uden at være for synligt. De skulle udstråle en sikker kvalitetssans uden at kamme over og samtidig køre et mærke, som var klassisk og ikke leflede for modestrømninger eller var designmæssig ustabil. De kraftige Bentleyer osede ganske enkelt af stilsikker royal elegance uden at være prangende. Men der var kørt mange Bentleyer af transportbåndet, før den danske konge satte sig bag rattet i sin første "Silent sports car".

## **Walter Bentley**

Walter var den yngste af ni børn i familien Bentley. Han fik i 1909 arbejde som fyrbøder på damplokomotiver hos Great Northern Railway. Den voldsomme kraft og den høje fart, Bentley oplevede med disse kæmpe maskiner, antændte det, der skulle blive en livslang og glødende interesse for motorsport.

Sammen med en af sine brødre begyndte Bentley omkring 1913 at bygge racerbiler og deltage i løb over hele England. De to eksperimenterede med letmetaldele til motorer – og de vandt mange løb!

Under 1. verdenskrig byggede de to brødre flymotorer til Royal Air Force, og da krigen var forbi, begyndte de, sammen med en medarbejder fra Humber Motors, en fra Vauxhall Motors og en af de piloter, der havde fløjet i maskiner med Bentleys motorer, at bygge de biler, der stadig den dag i dag, næsten hun-

drede år efter, er nogle af de mest efterspurgte biler blandt samlere.

I et lille værksted ved Tottenham Court i det centrale London byggede Walter Bentley og hans lille gruppe udvalgte medarbejdere en tre liters motor, som de monterede i en bil og vandt nogle løb med. Derefter tog Bentleys deltagelse i motorløb fart, og de vandt masser af løb og havde mange topplaceringer. I kølvandet på de gode resultater begyndte de også at fremstille biler til almindeligt salg, og de gode løbsresultater var i høj grad med til at markedsføre bilerne, så salget gik godt i begyndelsen af tyverne.

Succes'en gik ikke upåagtet hen, så i 1922 blev Bentley kontaktet af John Duff, som var en af deres forhandlere i London og aktiv racerfører. Bl.a. satte han fart-rekorden på 165,9 km/t med en 18 liters FIAT på Fanø strand i 1921. Han ville gerne have modificeret sin Bentley, så han fik bedre chancer i et nyt 24 timers løb, som nogle franskmænd havde fundet på. Løbet var det første Le Mans, og det var i dette klassiske løb, Bentley kom til at heste langt de fleste og flotteste af sine sejre.

Duff kom ind som nr. fire i det første Le Mans, men allerede året efter vandt han guld. Det var Bentleys første af i alt seks sejre og et hav af andre gode placeringer i Le Mans. Men desværre var Walter Bentley og hans fartglade gruppe mere fokuseret på at deltage i løb end på at sælge biler, og i midten af tyverne var den ellers så gode start ved at være sat over styr.

## The Bentley Boys

Redningen kom i sidste øjeblik fra en af Bentleys tilfredse kunder, Woolf Barnato. Barnato havde arvet sin fars sydafrikanske diamantmillioner



Woolf "Babe" Barnato 12 maj 1928. Han stillede op i Essex Motor Club Six Hour Race på Brooklands Speedway i en Bentley 4 ½ liter. Han vandt ikke dette løb, men vandt senere bl.a. 24 timers løbet i Les Mans i 1928, 29 og 30 med en Bentley.  
Foto: Getty Images

og var særdeles utilfreds ved udsigten til, at det snart ville blive svært at få reservedele til hans Bentley. For at forhindre dette, købte han simpelthen fabrikken i 1926. Woolf Barnato og han velhavende venner begyndte nu at bruge Bentley som fast leverandør af biler til deres ekstravagante millionærhobby. Under navnet "The Bentley Boys" benyttede de nærmest de europæiske landeveje som deres egen racerbane, og de havde ingen skrupler ved at træde speederen helt i bund.

Woolf var indbegrebet af en playboy fra de brølende tyvere. Han tilbragte gerne somrene med sine venner på det fashionable Hotel Carlton i Cannes. Flere af hotellets gæster og andre velhavere havde allerede kørt om kap med eksprestotet "Le Train Bleu" til Calais. Woolf tog naturligvis også imod udfordringen, men denne gang var det ikke nok at komme først til endestationen. Han mente, at hans Bentley var så hurtig, at han også kunne nå med færgen over den engelske kanal og til London, inden toget nåede frem til Calais!

Bag rattet af sin Bentley Speed Six startede han side om side med toget fra Cannes en martsdag i 1930. Fra Lyon kæmpede han mod

En af Fredriks første Bentleys  
hejses ombord på motorskibet *C.F.  
Tietgen* fra Århus til København.  
Kongen holder øje med bilen fra  
broen.  
Foto: Svwen Gjørting/Scanpix



kraftig regn, der gjorde vejene til mudderpløre og nedsatte sigtbarhed og hastighed betydeligt. En punktering sinkede ham kort efter Paris, og han fortsatte natten igennem på det eneste reservedæk, han havde. Kl. 10.30 næste morgen var han i Calais og blev hejst ombord på båden til Dover. Kl. 15.20 rullede Bentleyen op foran The Conservative Club i St. James' Street. Le Train Bleu ankom til banegården i Calais kl. 15.24 – fire minutter efter Woolfs ankomst til London! Sådan hyggede visse rigmænd sig i deres biler på tyvernes støvede europæiske landeveje.

Woolfs diamanter betalte både for udviklingen af nye Bentleys og for en massiv deltagelse i løb. Den finansiering gav hurtigt resultater. Ud over sejren i 1924 vandt Bentley Le Mans i 1927, 28, 29 og 30. Det var i løbet af disse få år, Bentley slog sit navn fast. Og det var gruppen af velhavende racerførere, der skabte bilens image som den sportsvogn, gentlemen foretrak - et image, som bilen stadig lever højt på den dag i dag. Sensationelt nok vandt Bentley Le Mans igen i 2003 – med danskeren Tom Kristensen bag rattet!

Bentleys glade liv i overhalingsbanen sluttede brat, da bunden blev slået ud af Woolf

Barnatos økonomi med børskrakket i New York i 1929. Uden Woolfs kapital i ryggen var Bentley nødt til at sælge fabrikken, og det blev deres største konkurrent, der løb med det hele. Rolls-Royce overtog Bentley i 1931 og fik dermed også fjernet den værste trussel mod deres otte cylindrede Phantom II Continental. Derefter blev Bentley-mærket det diskrete alternativ til Rolls-Royce, og forskellen på de to mærker forsvandt over årene, så der i mange tilfælde ikke var andet der skilte dem end kølergrillen og kølerfiguren. For Bentley var det et spørgsmål om at signalere diskretion og fart, hvor det for Rolls-Royces vedkommende snarere var et spørgsmål om at vise aristokratisk komfort.

Walter Bentley selv fortsatte med at arbejde for Bentley. Men da Rolls-Royce besluttede, at der ikke skulle køres løb længere, forlod han fabrikken. Han fortsatte herefter hos Lagonda, der stadig havde væddeløbsambitioner, og hans bil vandt Le Mans i 1935. Efter krigen købte Aston Martin Lagonda, og Walter Bentleys sekscylindrede motor lå i Aston Martins legendariske biler helt frem til 1959.

Efter 2. verdenskrig var Rolls-Royce hurtigt ude og lancerede i 1946 Bentley mark VI. Den havde en kraftig 4,3 liters sekscylindret motor, og det var denne model, Frederik IX anskaffede som sin første Bentley i 1950.

## **Park Ward & Co. Ltd.**

Selv om det ofte var Dansk Karosseri Fabrik på Østerbro i København, der byggede bilerne for kongehuset, havde Bentley deres foretrukne karosserifabriker, deriblandt engelske Park Ward. Det var dem, der byggede kongens første og anden Bentley.

W.H. Park og C.W. Ward begyndte at bygge karosserier i 1919 og holdt fra starten en utrolig høj standard. Kun det bedste var godt nok, men det var ikke ensbetydende med økonomisk succes. I 1924 var Park Ward på randen af lukning flere gange, men endelig en dag var heldet med dem. En af Park Wards biler holdt på gaden, da den ene af grundlæggerne af Rolls-Royce, Henry Royce, tilfældig-

vis så den. Han stoppede op og blev med det samme imponeret over den høje håndværksmæssige kvalitet og det elegante design. Han sendte derfor straks en af sine medarbejdere på besøg hos Park Ward med det formål at finde ud af, hvad de kunne og eventuelt få en samarbejdsaftale i stand. Resultatet blev, at Park Ward indgik i et tæt samarbejde med Rolls-Royce. På den måde kom Park Ward til at bygge biler for stort set alle kongelige og velhavende mennesker i hele verden.

Park Ward byggede Frederiks IX's to næsten idéntiske mark VI convertibles, og det var kraftige biler. Designet var elegant ude som inde, og de lange strømlinede former vidnede om fart og distingveret elegance. Den håndværksmæssige side af sagen var naturligvis helt i top, og selv om mark VI var den første Bentley med et standardkarrosseri, blev mere end 20 % af de i alt 5202 Bentley mark VI håndbygget af blandt andre Park Ward. De var nu ikke helt ene om det. Flere andre velestimerede karrosserifabrikker gav deres bud på mark VI-modellen. Italienske Pininfarina og Carrosserie Graber fra Schweiz byggede nogle af de smukkeste versioner. Mark VI blev også bygget i en Rolls-Royce-version



Kong Frederik tog selv dette foto af sin første Bentley mark VI. Foto: H.M. Dronning Margrethes Håndbibliotek/ Frederik IX's samling.

med navnet "Silver Dawn", en klassiker, som kongehuset anskaffede nogle år senere.

Kongen kørte i sin første Bentley i to år, hvorefter han skiftede den ud med en ny. Det var samme model, blot med et par små ændringer såsom en lidt kraftigere motor på 4,6 liter i stedet for 4,3. Den havde stadig afviservinger bygget ind i karossen og var natur-



Frederik IX og dronning Ingrid i kongens allerførste Bentley. Bilen blev indregistreret i Danmark i juni samme år, så den var helt ny, da den rullede op foran Sankt Mortens Kirke i Randers den 7. august 1950. Læg mærke til, at det er chaufføren, der sidder på bagsædet og kongen selv, der kører bilen. Foto: Kulturhistorisk Museum Randers

Frederiks Bentley fra 1952  
fotograferet hos Jørgen Strøjer. I  
baggrunden ses kongens Bentley S1  
fra 1956, som Jørgen Strøjer også  
ejer, og kongens sidste Bentley  
T-model, som kongehuset stadig  
ejer, men som Strøjer opbevarer  
og udstiller.  
Foto: Michael Koch



ligvis også højrestyret, som kongen foretrak. Desværre havde fabrikken stadig placeret gearstangen til højre for førersædet som i en venstrestyret bil, og det betød, at det var temmelig besværligt at komme ud og ind af bilens højre side. Det forsvandt med den næste model, der havde automatgear.

Bilen ankom til København den 24. april 1952 om bord på fragtskibet *S/S Aristo*, og kongen kørte i den til 1957. Derefter blev den solgt videre til amerikaneren Peter Cusick. Han fragtede den til New York, hvorefter bilen for et stykke tid forsvandt fra offentlighedens søgelys, indtil den flere år senere pludseligt dukkede op i stumper og stykker i London. Englænderen John Condon og hans søn hyggede sig med at renovere den og satte den til salg i november 1995 gennem Robert Brooks Auctioneers. Den danske veteranbilsamler Jørgen Strøjer Hansen var til stede i auktionslokalet og købte bilen til sin samling.

## **H.J.Mulliner & Co. Ltd.**

I 1956 blev det en anden af de store engelske karosserifabrikker, H.J. Mulliner, der fik lov at

bygge kongens tredje Bentley. Det var en S1 på 4,9 liter med seks cylindre og en tophastighed på 160 km/t.

Familien Mulliner havde bygget fornemme hestevogne siden 1760, så det faldt ikke Henry Mulliner vanskeligt at begynde at bygge karosserier til biler i en tid med spirende automobilinteresse allerede i år 1900. Under navnet H.J. Mulliner & Co. Ltd. åbnede han sit første værksted i det velhavende Mayfair-kvarter i midten af London. Mulliner havde samarbejde med stort set alle bilfabrikanter i England på den tid, deriblandt også Rolls-Royce. Blandt andet byggede Mulliner mange af de legendariske "Silver Ghost"-modeller, der for alvor slog Rolls-Royces navn fast som det ypperste. Op gennem 20'erne byggede de også mere end 240 biler for Woolf Barnatos Bentley og en række andre mærker.

Efter 2. verdenskrig var det sværere at finde bilfabrikker, der satsede på de specialbyggede biler. Det var stort set kun Daimler og Rolls Royce der tilbød deres kunder denne luksus som standard. Mulliners ca. 250 specialister arbejdede bl.a for Rolls-Royce frem til



Det kongelige instrumentbræt i mark VI modellen fra 1955 var naturligvis i elegant træ og med indbygget radio.  
Foto: Michael Koch

Frederik IX fotograferet i Sønderjylland. Han er netop steget ud af sin Bentley S1.  
Foto: Privat



► Ved Kong Frederik og Dronning Ingrids sølvbryllup i 1960 kører de gennem byens gader og modtager folkets hyldest. Her er de i Istedgade på Vesterbro. Et par betjente holder styr på folkemasserne, og den kongelige bil triller ensomt afsted i den regnvåde gade.  
Foto: Privat



H.M.Dronning Margrethe og H.K.H.Prins Henrik besøgte Assens i 1974. De var med til at fejre byens 450 år som købstad. Det var automobilsamler Jørgen Støjer, der kørte de kongelige en tur i kong Frederiks gamle Bentley S1. Det gentog sig ved et besøg i 2003.  
Foto: Jørgen Strøjer Hansen



1959 hvor Mulliner blev en del af Rolls-Royce og sammenlagt med Park Ward.

Kongen bestilte den første af sine tre "S"-modeller i 1956. Modellen var næsten idéntisk med Rolls-Royces "Silver Cloud" og adskilte sig kun ved kølergitter og kølerfigur. I instrukserne til H.J. Mulliner skrev den kongelige vognmester, at den skulle lakeres i farven "King of Denmark Blue", og at saddelema-

gerne skulle "gøre sig umage, da den skulle leveres til den danske konge".

Frederik IX's nye Bentley S var den sidste model, der forlod H.J. Mulliner som selvstændig karosserifabrik, inden de begyndte produktionen af den nye S2 sammen med Park Ward under navnet Mulliner Park Ward. Frederik beholdt sin S-model i seks år på trods af, at han også anskaffede den nye Bentley S2 allerede året efter.

Den 8. april 1965 købte professor Palle Sørensen fra Kunstakademiet kongens Bentley S, og i dag ejes den af veteranbilsamleren Jørgen Strøjer Hansen og står i hans private automobilmuseum ved Assens.

Frederiks nye S2 var udstyret med en let aluminiums V8-motor i stedet for den gamle på kun seks cylindere og var på 6,2 liter i stedet for 4,9. Den havde 200 hestekræfter og en tophastighed på 185 km/t. Det var altså en væsentligt kraftigere motor og den hurtigste bil,

Kongelig hoffotograf Elfelt fulgte med kong Frederik IX ud i Dyrehaven nord for København en dag i begyndelsen af 1960'erne for at fotografere kongen i sin nye Bentley S2.  
Foto: Peter Elfelt



kongen endnu havde ejet. Designet var en videreudvikling af den forrige Bentley S og baserede sig på Rolls-Royces "Silver Cloud II".

Kongen beholdt den frem til 1964, hvor prins Georg tog bilen med til London. Han kørte den i otte år og solgte den derefter til den danske ambassade i London, som i 1978 solgte den videre til en schweizisk samler. På et eller andet tidspunkt i bilens historie blev den bygget om til venstrestyring og lakeret i en babyblå farve. Sådan så den ud, da den i august 2001 var under hammeren hos auktionshuset Bonham and Brooks til vurderingen 1,6 millioner kr. Bilen blev ikke solgt ved den lejlighed, men senere til en privat samler i Wien.

Frederik valgte altså at skille sig af med begge sine Bentleys stort set samtidig – sjovt nok beholdt han den ældste af dem længst og kørte i den, indtil han overtog den nye Bentley S3 i 1965. S3 havde samme motor som S2 modellen. Bilen var tegnet af den norske designer Vilhelm Koren, og det var ham der gav den de karakteristisk skrånede lygter, der hurtigt gav den tilnavnet "Chinese eyes".



Sådan så Kong Frederiks Bentley S2 ud i 2006 hos sin nuværende ejer i Wien. Bilen er ændret på flere punkter, bl.a. er den nu venstrestyret, dog planlægger den nuværende ejer at føre den tilbage til sit oprindelige udseende.

Foto: Peter V. Bertalanffy

Der blev kun bygget ganske få eksemplarer af convertiblemodellen, som kongen havde.

Frederiks sidste bil var en Bentley T1. Modellen var næsten idéntisk med Rolls-Royces "Silver Shadow" og havde kun frontens under-spillede design til forskel. Begge biler havde en General Motors tre gears automatisk gearkasse koblet til motoren, der var en kraftig V8, der for Bentleys vedkommende gav en top-hastighed på 187 km/t. Og så havde den det samme geniale hydrauliske selvnivelerende affjedringssystem, som Citroën opfandt til deres ID 19-serie. Men selv om Bentley T1 som



Kong Frederik IX's Bentley S3 "Chinese eyes" fotograferet foran Fredensborg i 2004. Bilen er malet om i den klassiske British racing green af en senere ejer. Den lange kromliste, der løb langs begge sider, er også pillet af, men ellers står bilen flot og er den eneste af kongens Bentleys, der jævnligt bruges som privatbil af dens nuværende ejer.

Foto: Michael Koch





Kongens Bentley T1 tilhører stadig kongehuset, men opbevares og udstilles i øjeblikket af Jørgen Strøjer Hansen.  
Foto: Michael Koch

Et par af de pedaler, som betjener kongens specielle horn og klokker i T1.

Foto: Michael Koch



► Kongen nåede at køre ca. 71.000 kilometer i sin Bentley T1.

Foto: Michael Koch

Mulliner Park Ward har fotograferet, hvordan de har udformet kongens specielle ønske mht. sæderne i hans Bentley S3.

Der blev fremstillet specielle, sofa-agtige forsæder med et midter-armlæn, der kunne vippe op. Sæderne var i lyst læder med mørke kanter og stoffelter i midten af ryggen og sædet. En type sæder, der normalt blev brugt til Rolls Royce Phantom V.

Foto: Mulliner Park Ward



standarddesign og med standardudrustning var populær, var der alligevel et par kongelige justeringer:

Bestilt hos Mr. R. Young fra Rolls-Royce den 25. marts 1968 specificerede Skandinavisk Motor Co. i et brev til Rolls-Royce export dept., hvad majestæten havde besluttet vedrørende den nye bil:

1. *The car has to be right hand driven*
2. *Color and trim similar to that previously delivered to His Majesty Chassis nr. BC16XD.  
Color: Special Hilux Blue HO-48-4419  
Hood: Boyriven 5357/DH (sand color)  
Hood cloth inside the car: TRA 12*
3. *Seats have to be made exactly as on the previous cars, witch is a combination of leather and cloth and the materials to be used shall be leather VM3244 piped with VM 3282 and cloth Boyriven 10184 WA.  
Carpets: Boyriven Ambassador Blue. It is requested that a square leather mat*
4. *The top must be automatically operated. It is requested that in the room for the hood leather-straps should be mounted for the fastening of the hood so that one can drive in an adequate way with the hood down without using the hood cover.*
5. *Radio should have AM and FM range.*
6. *Windows to be automatically operated.*
7. *There should be NO folding tables in the back of the front seats.*
8. *Like on previous cars delivered, we would ask you to take special care that the front seats are mounted as low as possible, as his majesty is a tall man. –*

*Maybe you will have to fit special sliding arrangements or maybe making the seats as thin as possible without making them uncomfortable.*

9. *The car has to be fitted with black side wall Firestone tyres.*
10. *Aerial shall be automatically operated.*
11. *Kindly fit a foot-switch as His Majesty will fit in a special horn, witch is already in his possession. The standard horn shall be operated from the steering wheel.*
12. *You are not to fit any outside mirrors as we have to fit them locally according to His Majesty's instructions. We would ask you to forward together with the car and packed in the luggage locker two wing mirrors, self aligning.*
13. *The car has to be fitted with sundym glass (tonede ruder) in the windscreen.*
14. *For the passengers on the back-seat it is requested that ash-trays with cigar lighters are mounted in both sides.*
15. *The car must be undercarriage-treated with Tectyl.*
16. *The flash-installation must be mounted in such a way that it also contains 4-way emergency flashers (like on cars in the United States)*
17. *Hood-rest for both front seats (His Majesty will later decide on whether these will be requested).*
18. *Seat belts*

*His Majesty the King attaches great importance to the delivery of the car being effected in Copenhagen before February 15th of 1969.*

Som den sidste af Frederik IX's biler repræsenterede Bentley T1 på mange måder essensen af hans køreglæde. Kongen kørte alle dage med en nummerplade med tallet 461, der var hans banjenummer på kongeskibet *Dannebrog*. Han kørte altid åbne biler og sad altid i højre side, selv om det var åbenlyst upraktisk alle andre steder end i England, hvor han i øvrigt aldrig tog sin bil med over. Han foretrak

sæder af stof, i hvert fald som indlæg i ryg og sæde. Han forlangte, at der skulle ligge en læderforstærkning under pedalerne, så der ikke blev slidt mærker i det originale gulvtæppe. Bilerne var malet "King of Denmark Blue", og endelig var kongens personlige maritime monogram med kronen, ankeret og det spejlede "F" altid at se i guld på hans bildøre. Men ikke nok med det. Alle kongens Bentleyer var monteret med en klokke fra en sporvogn, og flere havde også monteret et horn i stil med hornet fra en færge! Ekstraudstyret kunne betjenes via et par pedaler i bunden af bilen. Kongens sidste Bentley var som noget særligt også forsynet med en højdemåler, så han selv kunne kontrollere højderne i de tyske bjerge omkring Berleburg.

## **Trafikuheld på Østerbro**

Selv det bedste udstyr kan dog ikke altid beskytte mod færdselsuheld. En forårsdag i 1970 landede Frederik IX og dronning Ingrid i Kastrup lufthavn efter en stor rundrejse i Afrika. Samme eftermiddag besluttede kongen at køre en tur. Efter et par timer var majestæten på vej hjem igen, og som så ofte før sad den 71-årige konge selv bag rattet med den kongelige førstechauffør O.P. Jørgensen på passagersædet. Et par hundrede meter inden Århusgade munder ud i Kalkbrænderihavns-gade mistede kongen herredømmet over den tunge bil og kørte galt.

Dagen efter, den 6. april, skrev dagbladet Politiken:

*Den første melding om et uheld indløb til Københavns Brandvæsen kl. 15.46. Vognen var kommet i skred på den regnfedtede vej og kørt op på kantstenen, hvor den ramte et vejskilt. Skiltet blev bøjet mod jorden, og den store bil fortsatte med den ene side ude i rabatten. Få meter længere henne ramte vognen et vejtræ, der blev væltet. Endnu et træ blev væltet, og det faldt ned over bilen, der også væltede om på siden. Flere ægtepar, der var ude og gå søndagstur, overværede ulykken. En kvinde løb til toldvagt 14 nær uheldsstedet og bad om en ambulance. Personalet ringede til Københavns*

5. april 1970 kørte kong Frederik IX galt på Østerbro i København.  
Foto: Polfoto



*Brandvæsen, og først derefter gik det op for dem, at der var tale om en bil fra kongehuset. Frederik sad selv bag rattet – der i Bentleyen sidder i højre side – netop den side, der ramte vejskilte og træer. Majestæten greb – lige så snart vognen havde lagt sig til rette på venstre side – håndtaget til kalechen, og få sekunder senere var både han og chaufføren ude på gaden. Da ambulancen kom med udrykning, stod kongen og betragtede den beskadigede vogn. Så vidt det er oplyst, ønskede majestæten først at tage en hyrevogn tilbage til Amalienborg, men valgte så alligevel at lade sig transportere i ambulancen. Under turen til Amalienborg sad kongen – ifølge det oplyste – i bårekabinen. Han bad dog om at blive sat af i Amaliegade, så han selv kunne gå det sidste stykke – for ikke at forskrække dronning Ingrid.*

*Chauffør O.P. Jørgensen så efter bilen, indtil den blev afhentet af Falck-Zonen. Det var en*

*udbredt opfattelse blandt personer på uheldsstedet, at den tunge Bentley, der har et endog meget kraftigt karosseri, må have ydet Frederik og chauffør Jørgensen stor beskyttelse under kollisionen med træerne. En standardvogn ville efter alt at dømme have fået langt alvorligere skader.*

Kongen forklarer selv senere, at “der kom et tog ved stationen på et tidspunkt, der ikke passede med køreplanen”. Kongen havde stort talent for at huske tal og gik meget op i at kende DSB's køreplan og sejlplan for færgerne. Han fik altid DSB's meget detaljerede tjeneste-køreplan og studerede den nøje. Derfor undrede det ham at se et tog uden for køreplanen ved Nordhavn. Han kiggede på uret og holdt piben med den anden hånd, og så gik det galt.

Skandinavisk Motor Co. sendte bilen til Rolls-Royce i England, hvor Mulliner Park

Ward reparerede den og sendte den tilbage til kongen, der ikke nåede at køre ret meget i den, inden han døde den 14. januar 1972. Efter kongens død forlangte dronning Ingrid, at bilen ikke måtte sælges, men skulle bevares i den kongelige garage. Ikke fordi hun selv eller andre skulle bruge den, men fordi den repræsenterede den afdøde kongens store bilinteresse. Bilen blev derfor klodset op i en stald ved siden af den kongelige karetsamling på Christiansborg Ridebane. Der stod den i 30 år. En gang imellem kontrollerede den kongelige mekaniker Bernt Hansen den almene tilstand og tørnede motoren, så den ikke satte sig. Bilen kunne bese af publikum i en årrække. Men opbevarings- og udstillingsfaciliteterne var dog langt fra optimale i den fugtige og kolde stald, så direktør og autombilsamler Jørgen Strøjer Hansen tilbød at passe på den. Han havde i forvejen to af Frederik IX's Bentleyer i sin samling, så det var naturligt, at kongens sidste bil gjorde de to andre selskab.

Nu kunne man så tro, at Bentley havde kørt sin sidste tur for de kongelige. Men da prinsgemalen, i 2004 skilte sig af med sin Rolls-Royce Silver Spur (der i øvrigt også kan ses hos Jørgen Strøjer), besluttede kongehuset i samråd med vognmesteren at anskaffe en tilsvarende, men mere moderne model. Efter at have undersøgt markedet kunne kongehuset kun finde en enkelt model, der matchede alle kravene. Det var den nye Bentley Arnage.

Bentley og Rolls-Royce var i mellemtiden kommet i klemme mellem Volkswagen og BMW, der begge var interesserede i at overtage de gamle engelske mærker og fabriksanlægget i Crewe, Cheshire. Det endte med, at BMW fik Rolls-Royce og Volkswagen beholdt Bentley.

Også de to gamle karosserifabriker Mulliner og Park Ward, der havde været sammen i mange år, måtte skilles og følge hver deres mærke. Mulliner med Bentley og Park Ward



Dronning Margrethes Bentley Arnage RL.  
Fotos: Privat



med Rolls-Royce. BMW flyttede ikke produktionen af Rolls-Royce til Tyskland, men valgte at opføre en helt ny fabrik i Goodwood i den sydlige del af England.

Arnage var den første helt nye designserie fra Bentley i næsten 20 år. Den nye bil er for alvor et skridt ind i en ny tidsalder og er spækket med elektronik, sikkerhed og luksus. Arnage er en stor bil. Den er fem meter lang og to meter bred, og selv om den vejer 2,5 tons, er den hurtig. En overgang var det den hurtigste firedørs bil på markedet.

Den model, kongehuset anskaffede i 2004, er en såkaldt RL model der også findes som Rolls-Royce under navnet Silver Seraph.

Således vendte kongehuset tilbage til Frederiks IX's gamle mærke efter mere end 30 år. Bentley er på den måde det mærke, der endnu har kørt flest år for det danske kongehus.