



En ingeniørs drøm

Leyland Straight Eight.

TEKST/FOTO: LASSE AAS

I 1917 fikk sjefsingeniøren ved Leyland Motors Ltd., John Godfrey Parry Thomas, spørsmål fra ledelsen ved fabrikken om han kunne tenke seg å konstruere "den perfekte bil" – uten hensyn til hva den skulle koste. Han nølte ikke med å takke ja – og han tok med seg som sin assistent en viss Mr. Reid Railton, senere kjent for bl.a. utviklingen av Railton Terraplane basert på Hudsons Straight Eight. Resultatet ble "The Leyland Eight" – Englands første touringmodell med en rekke-åtter motor.

Den dyreste av alle

Det var fortsatt krig i verden, så jobben tok litt lenger tid enn beregnet. Men høsten 1920 var bilen klar for publikum og på London Motor Show ble den det store samtaleemnet.

Motoren var på 7 liter (på senere modeller ble volumet økt til 7,3). Med en Zenith forgasser utviklet den 60 bhp ved 1.000 omdreininger og 110 bhp ved 2.200 omdreininger. Maksimal ytelse var 145 bhp med to forgassere. (Senere modeller ble utstyrt med enten en eller to Smith forgassere).

Oppsiktsvekkende var det den gang at bilen bl.a. hadde torsjonsfjæring, vakuumporsterkede bremses og krenningsstabilisatorer. Rekkeåtterer var i stand til å bringe vognen opp i det som den gang var den svimlende topphastighet av 130 mph., eller litt over 200 km/t! Mange innenfor motorpressen mente at dette var den fineste av alle engelskproduserte biler – til og med overlegen i forhold til Rols-Royce Silver Ghost og dens rivaler.

Prisen for chassiset var alene 2.500 pund. Og det var den gangen pundet virkelig var verd noe. Komplet bil med touring-



karosseri kostet 3.050 pund – klart den høyeste pris som noen bil hadde på utstillingen i 1920. (Året før var den dyreste bilen på London Motor Show prototypen av Lanchester Sports Saloon 40 hp. Den som nå befinner seg i Norge).

Racing for alle pengene

Med en slik prislapp gikk det slett ikke med Leyland Straight Eight, som med de berømmelige varme hvetebrødene. Elendig etterspørsel kombinert med de trange tidene som oppsto etter krigen, gjorde at Leyland, som så mange andre motor- og bilfabrikker, måtte gi opp produksjonen av personbiler. Da hadde man bare rukket å ferdigstille i alt rundt 14 biler. De lærde strides om antallet. Ett er imidlertid sikkert, bare en av bilene vites å ha overlevd.

Men før det hadde Parry Thomas som var uheldelig bitt av fartsbasillen, fått ledelsen på fabrikken til å godta at han tok en av bilene til Brooklands. Motvillig - og under forutsetning at han kjørte en vanlig touring-utgave. En demonstrasjon av stillegående og pålitelig kjøring rundt banen i 150 km/t, mente administrasjonen ville være nok til å imponere tilskuerne.

Thomas stilte imidlertid i juli 1922 til start med en ribbet utgave, og kunne notere seg for topphastigheter rundt 175 km/t.

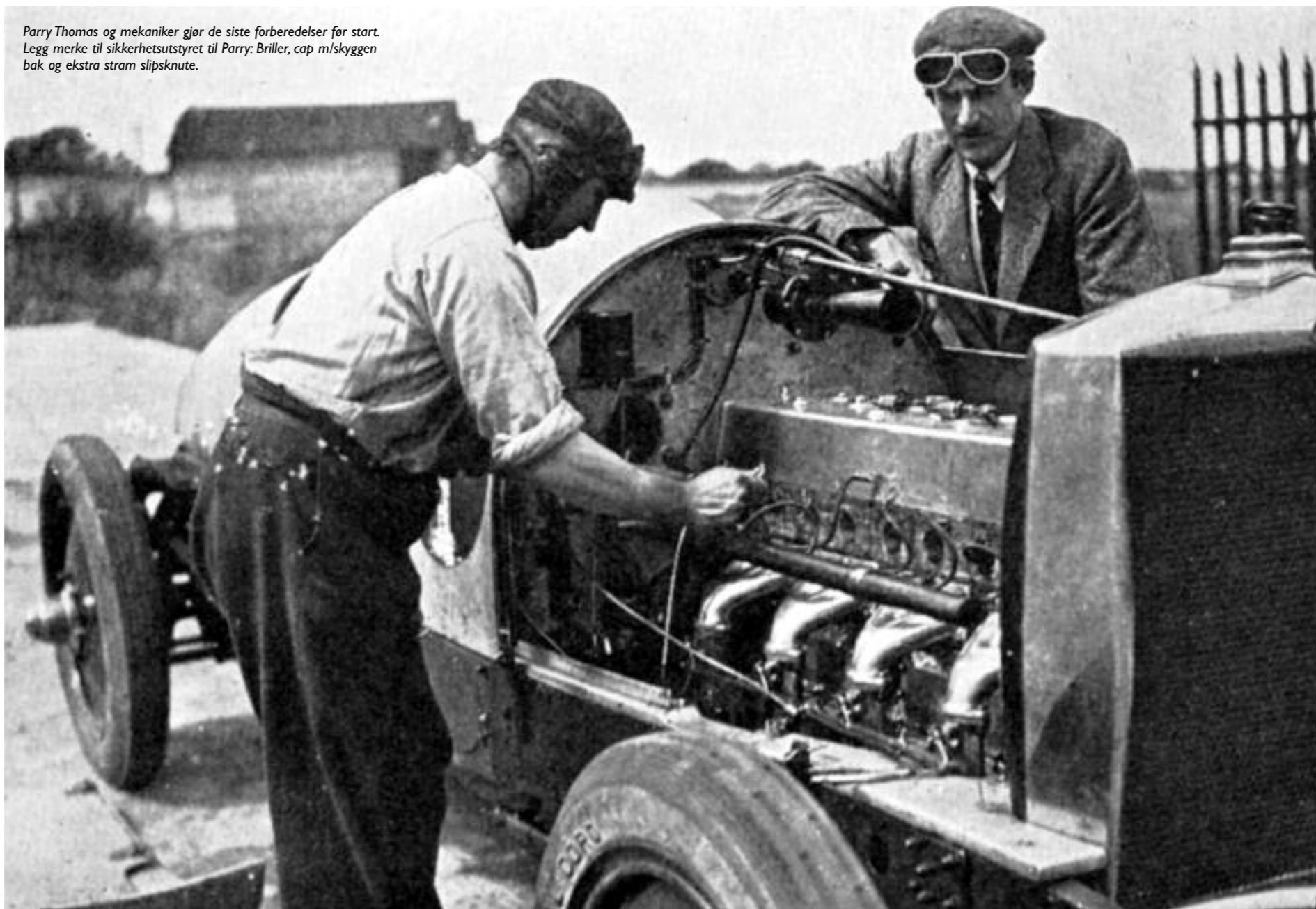
I de neste par årene var ulike utgaver av Leyland-vognen med å dominere i engelske løp, med stadig forbedring av fartsrekorder.

Jobben som sjefsingeniør og nærmest heltids racerkjører, lot seg ikke helt kombinere, og Thomas forlot fabrikken i full forståelse med ledelsen. Med seg fikk han en masse ubrukte deler som han brukte til å produsere sin senere så legendariske "Leyland-Thomas No. 1".

Det var med denne bilen han i juni 1924 satte verdensrekord på Brooklands med 129,73 mph, tilsvarende ca. 208 km/t.

Under forsøk med å slå sin egen verdensrekord på Pendine Sand i Wales i mars

Parry Thomas og mekaniker gjør de siste forberedelser før start. Legg merke til sikkerhetsutstyret til Parry: Briller, cap m/skyggen bak og ekstra stram slipsknute.



1927 omkom imidlertid Parry Thomas. Rekorden var da på 171.09 mph (ca. 274 km/t) satt med hans "Babs", et monstrum av en spesialkonstruert bil med en Liberty flymotor på 27 liter! Bilen gikk rundt og Thomas ble drept momentant.

Det hører med til den historien at bilen ble gravlagt på stranden der ulykken skjedde, for så mange ti-år senere å bli gravet opp igjen og restaurert. Vi har sett "Babs" i aksjon bl.a. på Goodwood i de siste årene – uten at den der har klart å vise gamle takter. Vi lover imidlertid å komme tilbake til denne del av historien i et senere nummer.



"Babs" m/27 liters Liberty fly-motor.

"No. 1" levde videre

"Leyland-Thomas No. 1" ble etter den tragiske "Babs"-ulykken solgt til et ektepar ved navn Scott, som deltok i flere løp på Brooklands et par års tid fremover. Da dens storhetstid på banen syntes over, ble den levert til velrenommerte Vanden Plas hvor den ble utstyrt med et sportslig to-seters touring-karosseri. Dette var tidlig på året i 1931.

Tross "moderniseringen" falt berømmelsen etter hvert for aldersgrensen og havnet som en litt spesiell bruktbil hos firmaet Thomson & Taylor som holdt til på Brookland-banen.

I bladet The Autocar sto den avertert med følgende tekst:

"Leyland-Thomas No.1"

The late J.G. Parry Thomas's Famous Racing Car

Konvertert for touring-bruk med et elegant 2-seters karosseri levert av Messrs. Vanden Plas Ltd. Karosseriet kan lett bygges om til en 4-seters touring ved å flytte plasseringen av bensintanken.

DENNE BILEN HAR INNEHATT VERDENSREKORDEN PÅ LAND.

*Fullt utstyr – 2 reservehjul – 6 nye dekk
Hastighet 110 mph – Pris 675 pund
Kan prøvekjøres på Brooklands"*

Bilen ble kjøpt av en racing-entusiast, som igjen modifiserte karosseriet bl.a. ved å gjenskape den opprinnelige lange, spisse bakstussen.



"Leyland-Thomas No. 1" på Brooklands.



Englands første rekkeåtter motor – på 7,3 liter.

Under et løp på Brooklands i 1936, blåste motoren og bilen tok fyr.

Eieren tok vare på restene, for på et senere tidspunkt å restaurere bilen. Det ble imidlertid ikke noe av, og under 2. Verdenskrig endte den definitivt sine dager som sårt tiltrengt skrapjern.

En gjenlevende

Med mindre det skjer et mirakel, er det bare en av disse Leyland-vognene som har overlevd til i dag.

Denne ble bygget på slutten av året 1927 hos Thomson & Taylor på Brooklands, med utgangspunkt i et chassis og deler som lå igjen etter Parry Thomas. Karosseriet som på ble beskrevet som "sporting two-seater" var på mange måter lik det som senere Vanden Plas bygget på "No.1".

Thomson & Talyor-bilen ble solgt til en adelsmann, som sikkert kjørte sportslig og dessuten fikk mye oppmerksomhet, så lenge bilen var noenlunde moderne.

Deretter fulgte den det vanlig livsløp, som tilsidesatt, senere gryende veteran og



deretter prosjekt. På slutten av 1950-tallet ble bilen kjøpt tilbake til Leyland Motors Ltd. hvor en omfattende restaurering ble gjennomført.

Vil du ta den i mer direkte øyesyn, må du legge turen til vakre og interessante "Heritage Motor Center" i Warwickshire. Her har Leyland'en det trygt og godt, men kanskje litt kjedelig?

Jeg vil jo tro at en bil med så mye potens hadde trives med å få strekke bena, sånn av og til...