

Gjenskapt storhet
1926 Rolls-Royce Phantom I Barker Tourer



TEKST/FOTO: IVAR ENGERUD

Nesten alle drømmer om en Rolls-Royce. Det gjorde Ole Bjerknes i Oslo også. Men i motsetning til de fleste av oss andre har han gjort noen med drømmen. Nylig kunne han rulle sin totalt gjenoppbygde og praktfulle 1926 Phantom I Barker Tourer ut av garasjen - etter mer enn ti års arbeid.

Ole Bjerknæs er ingen novise i det norske veteranbilmiljøet. Helt fra han var forholdsvis ung var han i gang med restaurering og mekking på eldre biler som en 1937 Citroën B11 Sport og diverse Jaguarer. Et par MGA-modeller rakk også gjennom prosessen før han gikk til innkjøp av sin første Rolls-Royce – en 1933 20/25.

Men det ble satt litt på vent tidlig på 1990-tallet da han satte i gang et restaureringsprosjekt som den gang knapt hadde sett sitt like i Norge. Da 1928 Packard 443 Roadster sto ferdig etter et par år tok resultatet pusten fra et samlet publikum i både Norge og Sverige. Premiesamlingen fra de største utstillingene i Norden med den bilen fyller neste hele endeveggen av garasjen.

Men Ole hadde lenge hatt en drøm om å kjøre en Rolls-Royce, og da han kom over en herlig patinert, original 1928 Phantom I Brewster Trouville som hadde tilhørt Vanderbilt-familien i USA, byttet han ut Packarden. Den rødbrune bilen kunne stort sett bare tas i bruk, så restaureringsinnsatsen ble i første omgang viet et omfattende arbeid med å restaurere en 1933-modell av typen 20/25 med nybygd



Ole Bjerknæs sitt vakre Rolls-Royce-trekløver. Fra venstre 1933 20/25 Sedan De Ville, 1928 Phantom I Brewster Trouville og 1926 Phantom I Barker Tourer.

karosseri designet etter modell av en fantastisk 1934 Phantom II bygget i kun et eksemplar til filmen "The Corus Girl".

I frykt for snarlig å gå tom for arbeid gikk han i 1999 til anskaffelse av enda en Phantom I – eller rettere sagt en ramme med et mislykket forsøk på å bygge nytt karosseri og en haug deler.

New Phantom

New Phantom ble lansert i mai 1925 og den skulle erstatte Silver Ghost. Den var en verdig, om enn ikke revolusjonerende forbedring etter 18 års produksjon av Silver Ghost. Først og fremst på motorsiden hvor man hadde utviklet en helt ny toppventilert 6-sylindret motor på 7,7 liter som utviklet 108 hestekrefter ved 2.300 omdreininger.

Den firetrinns girkassen var bare i bruk når du startet eller i meget krappe svinger og bakker, du kan holde den på høygir fra gangfart til toppfarten på vel 140 km/t. Ramma var nærmest identisk med Silver Ghost, men clutchen var forbedret, og ikke minst hadde man fått servobremser på alle fire hjul.

I likhet med forgjengeren ble Phantom produsert både i Storbritannia og i USA. Rolls-Royce hadde startet produksjon for det amerikanske markedet i 1921 i en egen fabrikk i Springfield, Massachusetts, og i 1926 hadde de tatt over karosseri byggeren Brewster i New York.

Underveis i produksjonen ble det gjort enkelte forbedringer som at støpejernstoppene ble erstattet med aluminiums sylindertopper i 1929.



Det var først når Phantom II ble lansert i 1929 at den tidligere New Phantom fikk navnet som brukes i dag: Phantom I. Det ble ikke produsert mer enn vel 3.500 Phantom I fra 1925 til 1931, hvorav 2.269 ble bygd i England.

Skandinavisk rundreise

En av disse bar chassisnummeret 52NC med leveringsadresse København, hvor en velhavende margarinprodusent ved navn Monsted hadde bestilt en lukket Barker-bygd sedan høsten 1926. Han fikk dessverre ingen glede av bilen da han





døde før levering, og enken levde heller ikke lenge. Dermed ble den staselige bilen solgt videre til en godseier i Roskilde utenfor København, før Baron Juel-Brockdorff på Valdemar Slot overtok den lett aldrende bilen.

Det sannsynligvis noe umoderne Barker-karosseriet ble erstattet med noe mer moderne linjer av dansk opprinnelse da Dansk Karosserifabrik i København fikk oppgaven å kle den i et nytt lukket karosseri til baronen. Det var på ingen måte karosserifabrikkens første karosseri på Rolls-Royce, og de gode håndverkerne hadde også kunnet vise sine kunster på så vel Packard, som Isotta-Fraschini og Kong Christian Xs 1933 Cadillac V12.

Selv om dette måtte vært en gedigen bil, eller kanskje akkurat derfor, ble den etter krigen brukt lite, og da den ble delvis skadet i en brann i et bruktbillokale i 1953, var bilens danske historie beseglet for alltid. Etter flere år med dårlig lagring og eierskifter, havnet restene i 1978 i Sverige. De nye eierne drømte om å bygge et lavt og sportslig karosseri, og de kom så langt at de fikk laget et slags rammeverk til et karosseri før prosjektet stoppet fullstendig opp. I 1984 ender den så opp hos Trygve Brandshaug, som dessverre heller ikke får gjort spesielt mye annet enn demontering før han døde.

Redningsaksjonen

Det skulle gå mange år hvor prosjektet

ble liggende i dvale, inntil Ole Bjerkes altså overtok restene av chassisnummer 52NC i 1999. Gjennom sin erfaring med tunge prosjekter, flinke hjelpere og gode Rolls-Royce-kontakter har man forvandlet delehaugen til en skinnende grønn Barker Tourer.

Siden det ikke var noe karosseri på prosjektet, brukte Ole mye tid på å studere bilder med ulike karosserier som kunne være aktuelle for å kopiere. For det som var aktuelt var å bygge en eksakt kopi.

Valget falt til slutt på en Barker Tourer som det var mulig å få gå fullstendig etter i sømmene for å måle og dokumentere alle tenkelige og utenkelige detaljer før reproduksjonen kunne begynne. Trygve

Krogseter bisto med arbeidet som skulle gi grunnlaget for fullskala tegning av karosseriet før reproduksjon. Samtidig ble delesøkingen intensivert over hele verden.

Ingemar Edlund i Sverige snekret sammen treverket til karosseriet som ble banket først av Atle Berg og fullført av Øivind Henriksen på Hot Rod Service før Autolakk i Moss kledde det hele (unntatt det polerte panseret) i mellomgrønt. I mens ble chassiset overhålt hjemme i garasjen etter alle kunstens regler. Her ble også det vakre interiøret sydd og tilpasset med alle detaljer, slik at det praktfulle resultatet kunne tas ut av verkstedet nå på sensommeren.

Litt småjusteringer har det blitt og vil det sikkert fortsatt bli i forbindelse med innkjøringen av den gedigne



bilen, men det vanket en fullt fortjent Restaurerings-premie fra NVK i forbindelse med Sandvigen – Sundvolden-løpet i september.

Det er bare å stille seg i køen av gratulanter til en fantastisk restaurering!

