



*Konfeksjonshandlerens Colonial*

---



TEKST/FOTO: LASSE AAS

En Australsk flyktning av typen Napier Six Cylinder Colonial har gledelig nok nettopp fått permanent oppholdstillatelse i Norge. Den startet sin karriere i 1912 som dagligbil for en veletablert "haberdashery"-handler, Mr.W.C. Catt, i Adelaide "down under". Nå venter den bare på å få møte sine nye landsmenn i Messingtrippen.

#### MED STAMTAVLEN I ORDEN

En skal ikke fordype seg mye i bilhistorien, før en støter på Napier. Det var det engelske bilmerket som på 1900-tallets begynnelse kjempet med Rolls-Royce og Lanchester om de mest kresne og bevisste bilkjøperne. Til forskjell fra de to andre, kunne Napier slå i bordet at det var det første engelske bilmerke som tok racing på alvor – og som med sine grønmalte vogner – ble opphavet til benevnelsen "British Racing Green". Det var den legendariske bilpioneren, racer-syklisten, racing-motor-syklisten, racerføreren og bilforhandleren S.F. Edge som bidro sterkt til at Napier raskt fikk et navn, ikke minst gjennom sine mange seire i tidens store løp.

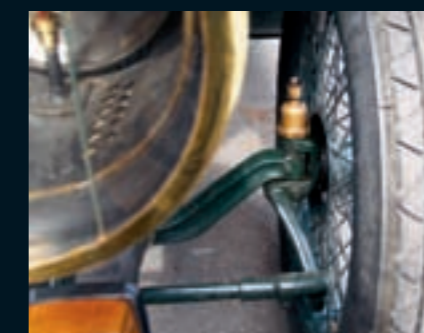
Så tidlig som i 1903 lanserte Napier sin første 6-sylindret motor.

Fleksibel og stillegående med innsugsventiler på topp, og en gearbox, som til forskjell fra de fleste andre merkers, var myk og behagelig å håndtere. Dette gjorde at Napier ble regnet som en av de aller beste vognene på veien – i en tid da det å kjøre automobil ikke var for amatører.

Fra 1906 til 1911 var Napiers modell utvalg dominert av 6-sylindrete vogner, selv om en 10 hp 2-sylindret og en 15 hp 4-sylindret versjon også inngikk i sortimentet. Felles for dem alle var at de var kraftfulle og i alle detaljer særdeles velbygde. Tiltross for at Napier var av det mest kostbare som kunne kjøpes på fire hjul, blomstret salget både i England og på eksportmarkedene. I 1911 ble årsproduksjonen hele 801 vogner – hvorav konfeksjonshandlerens Colonial var en av mange som gikk til eksport.

#### MODELL T36

13.mai 1911 rullet vår Napier ut av fabrikkens i Acton Vale London. Av akkurat denne 30 hp-modellen ble det ikke produsert mer enn 49 vogner. Senere utgaver med 30hp-motoren hadde typebenevnelse 43 og 44 og ble også levert i meget beskjedne antall. Den seks-sylindrete, sideventilerte motoren ble levert i fem forskjellige størrelser –



30, 40, 45, 65 og 90 hp – med sylindervolum fra 4,1 helt opp til 9,7 liter. Entusiaster som har fordyppet seg i materien mener at vår "norske" Napier er den eneste T36 som fortsatt eksisterer – og at det trolig ikke er mer enn åtte 30hp Napier-vogner i hele verden. Vår norske Napier har halv-elliptiske fjærer foran og trekvart-elliptiske bak – tiltross for at Napier-litteraturen sier at den har halv-elliptiske rundt baut. Dekkdimensjonen er 880x120 og hjulene er av Rudge Widthworth-typen. Forgasseren er Napiers egen konstruksjon.

#### KOSMETISK KIRURGI

Den gang som nå, var man opptatt av å følge moten, og å pynte på utseendet. Det gikk derfor ikke mer enn noen få år, så ville Mr. Catt la Napiere gjennomgå en modernisering.

Karosseriet ble gjort bredere, panser og torpedo ble strømlinjeformet – og bilen fikk nye skjermer. Rattstamme og styresnekke ble erstattet med en uoriginal for å passe til det lavere karosseriet. Det lille sort/hvitt bildet viser den stolte eier i 1916, med den foryngede Napier. Som med så mange ansiktsløftninger, ble resultat etter vår smak kanskje ikke helt vellykket.

Etter nok noen år, var Mr. Catt klar for noe helt nytt. Bilen ble solgt til en kar som drev med veddeløpshester – som i sin tid igjen overlot den til en bonde. Kanskje som betaling for havren?

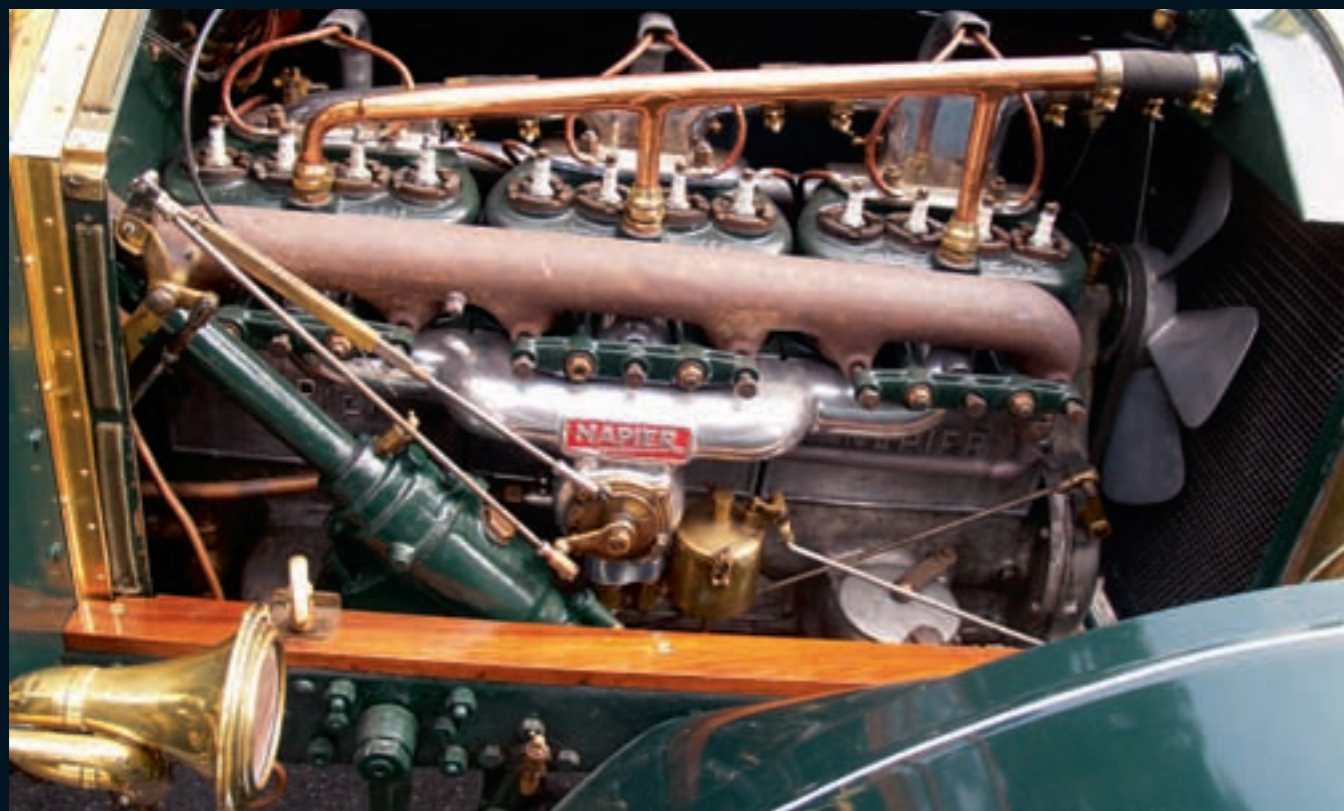
Her ble det tøffe tider for Napiere. Karosseriet ble løftet av og bilen fikk gjøre tjeneste som en blanding av laste-

Modernisert i 1916.



Funnet som vrak i 1953.





bil og trekkvogn, med en trekasse som forsete. De originale skinnsetene ble forfremmet til møblement på bondens veranda.

Bilen skifte igjen eier, og fikk nå det lite ærefulle verv å kjøre stein fra et steinbrudd. Det sies at den i flere år kjørte med opptil 3 tonn på planet, helt til differensialen sa stopp.

Men det var ikke helt slutt for Napieren av den grunn. Nå fikk motoren gjøre tjeneste som stasjonærmotor til en diger sirkelsag som kuttet fyringsved.

Som det fremgår av bildet tatt da bilen ble funnet som veteranbilprosjekt i 1953, var det ikke stort igjen. Chassis, med radiator, torpedo og forskjermer



var der, mens setene hadde overlevd på den overbygde verandaen hos den tidligere bonde-eieren, og dørene ble funnet på gårdens søppeldyng. Motoren ble fritatt fra jobben på "sagbruket". Prisen for hele det mangelfulle byggesettet ble forhandlet frem til rundt 200 kroner. Den nye eier tenkte neppe da at det skulle ta rundt 50 år å fullføre gjen-



skapningen av denne modell T36.

### LANG VEI

Før Napieren tok den lange veien til Norge, var det også et godt stykke vei før den fant helt frem til seg selv. Vi nøyer oss her med et raskt resymé: Allerede etter et par år var bilen på veien. Satt

sammen av tilgjengelige og ikke nødvendigvis originale deler. Etter hvert som den stilte i lokale løp, var det der som her, mange som var opptatt av å påpeke alt som var uoriginalt på bilen. Men heldigvis var det ofte slik at kritikerne også kunne supplere med de riktige delene. Slik fikk den korrekt foraksel.

Den ødelagte differensialen ble reparert, og den originale bakakselen kunne erstatte en midlertidig fra Chrysler. Det moderniserte karosseriet ble etter hvert brakt tilbake til sin opprinnelig fasong med rett panser og torpedovegg og flate skjermmer med sarg. Original Napier forgasser ble skaffet tilveie fra en Napier entusiast i Kenya og en

Panhard som hadde gått i mange år helt syd i Australia kunne med glede avse sin Napier-styresnekke og rattstamme, etter at dens eier hadde funnet den korrekte franske som skulle sitte på Panharden...

Med full restaurering av eksteriør og interiør, fremstår bilen i dag som den gjorde som ny. Kanskje noen hakk bedre. Blant annet var den siste australske eieren så pass makelig anlagt i forhold til vedlikehold av messing, at en rekke av detaljene som lister og beslag ble belagt med gull. Så var de pusset en gang for alle!

De nye norske eiere, far og sønn Per og Mads Gjerdrum er forøvrig ikke helt uvant med Napier. De som husker en 20 års tid tilbake vil sikkert minnes den praktfulle 4-sylindretre Napier 1908, som Per restaurerte. Det var bilen som i en lang mannsalder hadde stått i takdryppet en plass i Gudbrandsdalen og blitt redusert til bortimot ingenting og derfor heller ingen trodde kunne bli bil igjen. Den historien er å lese i Veteran & Sportsbil nr. 2 i 1989 – og bilen som i sin tid tilhørte kammerherre Haaken Mathiesen er i dag å finne der den hørte hjemme som ny – på Eidsvolds Værk.

