

# ROLLS-ROYCE

PHANTOM II SPORT SALOON BY PARK WARD 1929



# Rolls-Royce Phantom II

Reg NR JNP 173

*Håkan Nordquist*

Bilen är en Phantom II med chassi nr 174XJ, vilket betyder andra delserien K2B och tillverkad hösten 1929. Hon är en parant dam i sina bästa år! Motorn en rak 6:a om 7668 cc med motornumret KW95 och betjänas av en dubbelförgasare med separat snapsreglage, dvs direkt insprutning istället för choke, vilket innebär en kickstart. Tändningssystemet är dubbelt med dels en konventionell magnetotändning på ena sidan och den modernare varianten med tändspole och fördelare på den andra. Vagnen registrerades 1930 i England med numret LE7418 (garanti utfärdad i mars 1930 till förste ägaren I Jackson).

Bilen var ursprungligen försedd med en Close Coupled Saloon-kaross av Thrupp &

Maberly och brukades som privatbil. Den har en fyradörrars kaross avsedd för "owner driving", dvs den saknar mellanruta och extrastolar och är en sportig familjebil. Oftast är takhöjden lägre än i formella karosser och



avsedd för en förare utrustad med keps. Han kan bakåtlutad glädja sig åt en bekvämt lägre rattstängslutning (E-rake) och högre fart. Under krigsåren rekvirerades vagnen till armén och tjänade där som stabsbil. Efter kriget monterades karossen av för att på egen hand göra en ärofull karriär som hönshus på landet. Istället byggdes vagnen om för att under ett

antal år tjäna som begravningsbil.

På 1960-talet återgick vagnen till civil tjänst och utrustades med en nygammal liknande kaross - Saloon av Park Ward nr 3345. Den





kommer från en systerbil med chassinummer 36GY. Denna bil såldes ny till Lt L.E. Rebeck vid Royal Navy och är avbildad i Dalton Watsons bok "The 1930 London Motor Show and Paris Salon". Park Ward tillverkade totalt tre exemplar av denna kaross, förutom 36GY även till 34GN och 117GN. Bilder på dessa finns i Dalton Watson böckerna "Those elegant Rolls-Royce" (Saloon-kaross på 117GN, sidan 175) och "The Derby Phantoms" (Saloon-kaross nr 3390 på 34GN, sid 207). Den

här avbildade är sannolikt den enda som är bevarad. Siste brittiske brukare var 1972 Mr Anthony Bramall i Highgate.

En ny tid randades 1973 när klubbmedlemmen Olle Ljungström i Saltsjöbaden från The Waterloo Carriage Co Ltd i London köpte in vagnen som renoveringsobjekt. Då han två år senare köpte en Vintage Bentley överläts vagnen till konstnären Gösta Josefsson i Sunnersta utanför Uppsala. Såsom konstnär bekymrade sig Gösta främst för karossens



yttre och inre. Det blev ny läderklädsel och lackering i färgställningen benvitt mot svart tak och stänkskärmar inspirerat av Raymond Gentiles bok "Rolls-Royce Phantom II Continental", sid 71. Vagnen kom dock att obrukad stå i Josefssons garage i 20 år. Motor och drivlina fick istället näste ägare 1994 civing Håkan Nordquist i Täby ta sig an, vilket blev en segsliten och dyrbar process avslutad med en totalrenovering hos Rhodins i Trollhättan. Från att tidigare ha dragit 4 l/mil av såväl bensin som olja och kylarvatten är vagnen nu nere på modesta 3.2 l/mil och enbart bensin. Under detta arbete har vagnen moderniserats med en champagnekyl på förarsidan i ett schatull av mahogny – en livsnödvändighet för krävande kvinnliga passagerare, vars törst ligger i nivå med bilens. Verktygslådan på det vänstra fotsteget är en påminnelse om ägarens omsorger att lyckligt kunna ta sig hem. I kofferten bak finns annars diskret en rullande mekanisk verkstad.

Denna bil kräver sin man. Växellådan är osynkad och styrningen saknar servo. Å andra sidan har vagnen automatiskt hastighetsreglerade mekaniska servobromsar på alla fyra hjulen. Bland egenheterna må nämnas att vagnen försetts med rejält tilltagna strålkastare. Trots en generator som i storlek motsvarar fem av dagens standard kunde aldrig lyktorna användas på grund av otillräcklig strömförsörjning. Å andra sidan avsåg man bara att köra dagtid. Stockholms trafikpoliser har dock visat stor förståelse och handfickklampa för nattlig hemfärd har godkänts. Modern teknik med LED-lampor har löst problemet. Trafiksäkerhetsverket har vid registreringsbesiktningen accepterat säkerhetsutrustning i ursprunglig omfattning modellåret 1930, dvs ingen alls.

Till skillnad mot SAAB-ar av 90-tals modell som gjorde reklam att de var större inuti än utanpå gäller för Phantom II att den uppvisar motsatt egenskap. Inuti finns ingen plats alls. Sålunda har vagnen utrustats med en bagagehållare bakpå. Hela ekipaget mäter då anständiga 6.1 m och kräver normalt fyra







parkeringsplatser – två i följd och så två vid sidan om. Att fickparkera är inte att tänka på. I sin hemmahamn – garaget på Visinge gård i Täby – har en vägg flyttats för att bereda plats. Vagnen har 2009 upphöjts till Ordensåk – det enda i sitt slag - i ett hemligt dito sällskap – vilket detta är förblir en hemlighet. Inför denna utmärkelse har bifogade porträtt (se sidan 62). utförts av art director Hans von Corswant så att åket kan inta sin rättmätiga plats bland övriga celebriteter.

