



ROLLS-ROYCE ENTHUSIASTS' CLUB

CHASSIS CARD DETAILS

FOR CHASSIS NO

75 LF

75 L F

RR 399A (10-1) (SF 472 19-3-19) MP 203071

TYPE Standard (C-2 Series) INDIA.

Body Open Touring Weight 92/102 lbwt. Passengers, etc 6 or 4 Leg usual.

Springs—Front { O.S. 1154. Rear { O.S. 2030
 { N.S. 1104. { N.S. 1914.

Steering H. Fittings - Nickel.

Cn Test 10-5-27/9 Delivered 9-6-27. To Lillie Hall.

Customer India Stock Complete Car delivered 29-7-27.

8-4-27	Pl. 10048	Levers set-in standard	
"	"	Side lamp covering to front wings.	
"	"	White finish nickel radiator shutters	
"	87536	Long type chassis	
"	"	Extra spare Dunlop with base wire wheel (without exclude)	1/5224
"	"	6-33x6-75 Dunlop balloon tyres	"
"	"	Polish nickel-rad-iator shutters	"
"	"	1/2 Chassis instruments with black figures & nickel	"

8-4-27	87536	silver dials	1/5224
"	"	Locks to bonnet.	"
"	"	1/2 A.T. Speedometer with trip record, reading in black figures & nickel silver dial	"
"	"	Ivory white finish steering wheel & control knobs.	"
"	"	1/2 Bosch horn in lieu of Klaxon	"
"	"	Spare wheel carrier to each side	"
"	"	2 Centre bolts & discs.	"
"	"	Luggage grid	"
"	"	A.T. Mascot & cap.	"
"	"	Louvered bonnet	"
"	"	Wefco spring garters.	"
"	"	15x52 Cali	"
"	"	Ammeter no 342374	"
		Engine no T.H. 65	"
		Refr no 38V152.	"
Forwarded June 4/27 - 145387 For L.H.L. Goods		Tools Spare & tools with chassis.	"
SHIPPED PER SS RAIPUTANA LONDON-BOMBAY 11827		LA J P A R I A W H R I S T 14 1027	"

RR 399A (60H) (SF 472 19-3-19) MP 203891

TYPE 75 L.F. (Contd)

Body _____ Weight _____ Passengers, etc. _____

Springs—Front { O.S. _____
N.S. _____ } Rear { O.S. _____
N.S. _____ }

Steering _____ Fittings _____

On Test _____ Delivered _____ To _____

Customer _____ Complete Car delivered _____

15.7.27	1-12V 6RR 5/1 type	Slide battery sent direct to Barkers by Chlorides London			
		finally tested at Barkers 28.7.27			
		Coachbuilders Barkers.			
		Guarantee no 6366 issued w/c 31.3.28 effective from 25.2.28.			

R.R. 610 Revised (10H) (D.E. 584 19-11-26) J.H., Ltd.

GOODS SUPPLIED.

CHASSIS NO. *7527*

Date	Instruction Sheet No.	Description	Where sent	Order Ref.
<i>15-6-37</i>	<i>S 84206</i>	<i>1 Instruction book to life chassis</i>	<i>Sales Dept</i>	—
<i>16-6-37</i>	<i>S02092</i>	<i>1 N.P. Warning light to complete chassis</i>	<i>Lillie Hall</i>	—
<i>4-8-34</i>	<i>Ab 1143</i>	<i>2 Brake cables</i>	<i>Allua Moten</i>	<i>219/30 WM</i>
<i>18-3-35</i>	<i>Y24534</i>	<i>Spare</i>	<i>"</i>	<i>77/20 "</i>

R.R. 148 (1007) (S.D. 724. 10-8-17) M.P. 181584

Indian Stock ~~2 1/2~~ *10/30-8-24*

75 L7

Mr. C. E. Randle,
The Bank of Baroda,
Baroda,
INDIA.

Slip No. - 880.

Barker & Company (Coachbuilders) Ltd.

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Barker & Company (Coachbuilders) Ltd. (kurz **Barker**) war ein britischer Stellmacher, der anfänglich Kutschen und im 20. Jahrhundert individuelle Aufbauten für Oberklasseautomobile fertigte. Barker war zeitweise britischer Hoflieferant und zählte zu den vornehmsten Karosserieherstellern des Landes.^[1] Eine besondere Beziehung bestand zu Rolls-Royce, als dessen bevorzugter Karosseriehersteller Barker bis in die 1930er-Jahre hinein galt.^[2] Nach einer Insolvenz 1938 wurde der Name Barker zeitweise von dem bisherigen Konkurrenten Hooper genutzt.

Inhaltsverzeichnis

- 1 Hintergrund
- 2 Unternehmensgeschichte
- 3 Der Goldfinger-Phantom III
- 4 Literatur
- 5 Weblinks
- 6 Einzelnachweise

Hintergrund

Bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts war es im Automobilbau üblich, das Fahrwerk und die Karosserie getrennt voneinander zu produzieren. Die Automobilhersteller beschränkten sich anfänglich darauf, fahrbereite Chassis, bestehend aus Rahmen, Aufhängung und vielfach auch dem Motor, zu fertigen, während die Aufbauten von selbständigen Karosseriebauunternehmen gestaltet und hergestellt wurden. Diese Trennung blieb insbesondere bei Automobilherstellern der Oberklasse bis zum Zweiten Weltkrieg üblich. In allen Ländern mit eigenständiger Automobilproduktion gab es zahlreiche Karosseriebauunternehmen, die teils standardisierte, teils individuelle und stilistisch auf Kundenwünsche abgestimmte Fahrzeugaufbauten anboten. Einige dieser Unternehmen hatten eine Tradition von mehreren hundert Jahren,^[3] sie hatten ihre Wurzeln üblicherweise im Kutschenbau, seltener auch im Bau von Eisenbahnwagen. Einer dieser etablierten Karosseriehersteller war Barker & Company.

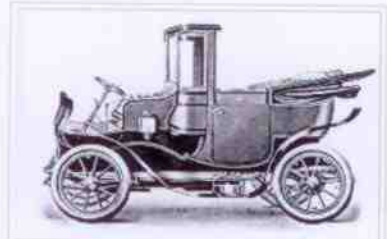
Unternehmensgeschichte

Barker wurde 1710 von einem Offizier der Königlichen Garde gegründet. Im 18. und 19. Jahrhundert fertigte Barker hochwertige Kutschen für den Personentransport. Das Unternehmen hatte bereits in dieser Zeit hohes Prestige.^[2]

Ab 1905 produzierte das anfänglich in Covent Garden und später im Stadtteil Shepherd’s Bush ansässige Unternehmen Karosserien für Automobile. Einer der ersten Entwürfe Barkers entstand für ein Chassis von Henry Royce. Noch bevor Royce zusammen mit dem Autohändler Charles Stewart Rolls die Rolls-Royce Ltd. gründete, empfahl er seinen Kunden, die Royce-Chassis bevorzugt von Barker einkleiden zu lassen.^[2] Barkers Aufbauten galten als handwerklich hochwertig und stilvoll. Einige der Aufbauten Barkers erlangten internationale Berühmtheit. Dazu gehört die *Semi-Roi des Belges* genannte Version eines Rolls-Royce 40/50 von

Barker & Company

Rechtsform	Limited Company
Gründung	1710
Auflösung	1938
Auflösungsgrund	Insolvenz
Sitz	London, Großbritannien
Branche	Karosseriebauunternehmen



Erster Barker-Entwurf für Rolls-Royce: Landaulet von 1905



Rolls-Royce 40/50 Semi-Roi des Belges „Silver Ghost“



Rolls-Royce Phantom III mit Limousinen-Aufbau von Barker



Bentley 3½ Litre Saloon mit Barker-Karosserie (1935)

1907, dessen äußere Blechteile silbern glänzten. Wegen seiner besonderen Erscheinung erhielt dieses Modell den Beinamen Silver Ghost (silberner Geist). Rolls-Royce übernahm die Bezeichnung bald für die gesamte Baureihe.^[4] Zwar kleidete Barker in den folgenden Jahrzehnten auch Chassis von Bentley, Daimler, Packard^[5] und anderen Oberklasseherstellern ein; die Beziehung zu Rolls-Royce blieb aber von besonderer Bedeutung. Bis 1937 fand sich auf jedem Messestand Barkers mindestens ein Rolls-Royce mit besonderer Karosserie.

Barkers Konkurrenten waren in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg vor allem Hooper und Park Ward; mit Ausnahme des wesentlich kleineren Unternehmens Rippon Bros.^[6] erreichten die meisten anderen britischen Karosseriehersteller das Niveau dieser drei weder in qualitativer noch in stilistischer Hinsicht.^[2]

In den 1930er-Jahren rückte Rolls-Royce allerdings zunehmend von Barker ab. Anlass hierfür waren einerseits handwerkliche Defizite, die sich ab etwa 1932 bemerkbar machten: Barkers Aufbauten waren in dieser Zeit gleichermaßen schwer und instabil. Andererseits war Barker nicht bereit, seine Fertigungsprozesse an die Vorgaben von Rolls-Royce anzupassen: Barker hielt unverändert an den Arbeitsweisen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg fest. Als Rolls-Royce in den 1930er-Jahren neue Produktionstechniken erprobte, wandte sich das Unternehmen daher nicht an Barker, sondern an den Konkurrenten Park Ward, den Rolls-Royce für innovativer und flexibler hielt.^[2] Rolls-Royce empfahl Barker schließlich auch nicht mehr ausdrücklich seinen Kunden. In der Folge gingen die Aufträge für Barker deutlich zurück. Das Unternehmen wurde 1938 zahlungsunfähig und geriet in Insolvenzverwaltung.

Barkers Konkurrent Hooper kaufte die Namensrechte aus der Insolvenzmasse. Vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurde der Name Barker nicht reaktiviert. Während des Krieges wurde Hooper von der Birmingham Small Arms Company (BSA) übernommen, zu der auch der Rolls-Royce-Konkurrent Daimler und der traditionsreiche Automobilhersteller Lanchester gehörten. Als Folge dieser Übernahme war nach Kriegsende eine Wiederbelebung der Beziehung Barkers zu Rolls-Royce ausgeschlossen. Bis 1954 fertigte Hooper noch Aufbauten mit dem Markennamen Barker; es blieben aber Einzelstücke. Die verwendeten Chassis kamen ausschließlich von Daimler und Lanchester. Der Versuch, den Lanchester LD10 in größerer Serie mit Karosserien zu versehen, die als Barker bezeichnet waren, scheiterte 1953. Die Aufbauten des LD10 wurden stattdessen ganz überwiegend von Briggs bezogen.

Der Goldfinger-Phantom III

Eine der bekanntesten Kreationen Barkers ist ein Rolls-Royce Phantom III Sedan de Ville, der 1964 in dem Kinofilm *James Bond 007 – Goldfinger* eingesetzt wurde. Im Film wird er von Bonds Gegenspieler Auric Goldfinger (Gert Fröbe) gefahren und hat, der Filmdramaturgie folgend, angeblich eine Karosserie aus reinem Gold. Auf diese Weise betrieb Goldfinger den Schmuggel von Edelmetallen.



Im James-Bond-Film „Goldfinger“ eingesetzt: Rolls-Royce Phantom III mit Barker-Karosserie

Barker gestaltete das Auto mit der Chassisnummer 3BU168 im Jahr 1937 als Auftragsarbeit für Lord Fairhaven. Das Design griff eine klassische Grundlinie mit freiem Fahrer- und geschlossenem Fahrgastabteil („Sedan“) auf, die Barker in der Vergangenheit bereits mehrfach für Phantom-III-Chassis umgesetzt hatte. Entgegen den Behauptungen im Kinofilm besteht die Karosserie aus Stahlblech, woran auch während des Einsatzes als Filmrequisit nichts geändert wurde.

Das Auto existiert noch. Es wird wiederholt auf Ausstellungen und in Museen gezeigt.^{[7][8]}

Literatur

Nick Walker: *A–Z of British Coachbuilders 1919–1960*. Shebbear 2007 (Herridge & Sons Ltd.) ISBN 978-0-9549981-6-5.

Weblinks

Commons: Barker Coachwork (https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Barker_Coachwork?uselang=de) – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

- Geschichte Barkers auf der Internetseite www.coachbuild.com (http://www.coachbuild.com/index.php?option=com_gallery2&Itemid=50&g2_itemId=43613&g2_GALLERYSID=2405b8334441067713e69d74fab4bb83)

Einzelnachweise

1. Geschichte Barkers auf der Internetseite www.coachbuild.com (http://www.coachbuild.com/index.php?option=com_gallery2&Itemid=50&g2_itemId=43613&g2_GALLERYSID=2405b8334441067713e69d74fab4bb83) (abgerufen am 25. Juni 2015).
2. Nick Walker: *A–Z of British Coachbuilders 1919–1960*. Shebbear 2007 (Herridge & Sons Ltd.) ISBN 978-0-9549981-6-5, S. 77 f.
3. Rippon Bros. beispielsweise wurde 1555 gegründet und bestand bis 1970.
4. Eingehende Beschreibung des Barker Rolls-Royce 40/50HP Silver Ghost Phaeton auf der Internetseite www.coachbuild.com (http://www.coachbuild.com/index.php?option=com_gallery2&Itemid=50&g2_itemId=51031) (abgerufen am 25. Juni 2015).
5. Dennis Adler, Jay Leno: *Packard*. Motorbooks International, 2004, ISBN 9780760319284, S. 100.
6. Walker, A-Z of British Coachbuilders 1919-1960, S. 168: "luxurious and graceful".
7. Beschreibung des Rolls-Royce Phantom III Barker Sedanca auf der Internetseite www.imcdb.org (http://www.imcdb.org/vehicle_2640-Rolls-Royce-Phantom-III-3BU168-1937.html) (abgerufen am 25. Juni 2015).
8. Beschreibung des Rolls-Royce Phantom III Barker Sedanca auf der Internetseite www.jamesbondlifestyle.com (<http://www.jamesbondlifestyle.com/product/rolls-royce-phantom-iii>) (abgerufen am 25. Juni 2015).

Von „[https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Barker_%26_Company_\(Coachbuilders\)_Ltd.&oldid=144953916](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Barker_%26_Company_(Coachbuilders)_Ltd.&oldid=144953916)“

Kategorien: Karosseriehersteller | Ehemaliges Unternehmen (London) | Gegründet 1710 | Aufgelöst 1938

- Diese Seite wurde zuletzt am 12. August 2015 um 00:30 Uhr geändert.
- Abrufstatistik

Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar; Informationen zu den Urhebern und zum Lizenzstatus eingebundener Mediendateien (etwa Bilder oder Videos) können im Regelfall durch Anklicken dieser abgerufen werden. Möglicherweise unterliegen die Inhalte jeweils zusätzlichen Bedingungen. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit den Nutzungsbedingungen und der Datenschutzrichtlinie einverstanden.

Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.