

Folkelig luksus
1934 Ford V8 Deluxe Phaeton



TEKST/FOTO: IVAR ENGERUD

A-Fordens korte levetid skulle gi verdens første serieproduserte lavprisbil med V8-motor – Ford V8. Ikke minst takket være Chevrolet's introduksjon av en rekkesekser i 1929.



A-Forden skulle være Henrys nye genistrek etter T-Fordens eventyrlige historie over 19 år og mer enn 15 millioner produserte. Han hadde nok sett for seg en modell med levetid på langt mer enn fire år da den ble introdusert som 1928-modell.

Men allerede etter et år kom Chevrolet med sin toppventilerte rekkesekser i 1929. Riktignok hadde A-Forden fått fordoblet T-Fordens effekt fra 20 til 40 hk, men han fikk en skikkelig kalddusj med Chevrolets 60 hk. Det som skulle vært en lang linje av firesylindrede modeller, fikk plutselig et annet mål: "We're going from a four to an eight, because Chevrolet is going to a six" uttalte Henry Ford.

Ingeniørene fikk det travelt med og utforske all tilgjengelig V8-teknologi, først og fremst fra Cadillac, LaSalle,

Cunningham og enkelte andre luksusbilmerker. Analysene var ganske klare: Ingen av motorene var i nærheten av å kunne produseres for de summer Mr. Ford så for seg. Målet hans var å få frem en bil til under \$600, som skulle produseres i et antall på 3.000 per dag. Til sammenligning kostet deres egen Lincoln Modell L med V8 fra \$4.600 til \$6.600 i forretningene. Her var det snakk om å lansere en V8 til 10-12% av prisen!

Frustrasjonsnivået var nok rimelig høyt i Ford-systemet ved utgangen av 1920-tallet. Markedet var svært vanskelig etter introduksjonen av den nye Chevrolet. Børskraket i oktober 1929 hjalp heller ikke på, og Henrys nærmeste teknikere kunne fortelle at det var umulig å masseprodusere en V8 med blokken støpt i ett stykke.

I mai 1930 begynte man imidlertid å eksperimentere med en V8 med sylindrene plassert i 60-graders vinkel. Prototypene ble flere, og etter hvert kom en 90 graders motor. Samtidig videreutviklet man den gamle rekkefireren med ny kamaksel, bedre oljepumpe, kraftigere veivaksel og forbedret topplokk. Resultatet var ti ekstra hk opp til 50.

Men det var V8-eren som var prioritert, og sluttproduktet ble en sideventilert utgave som skulle holde frem til 1950-tallet. 1932-modellen ble en umiddelbar suksess med over 200.000 solgte første året. For 1933 ble det gjort vesentlige endringer på utseendet, og også for 1934 kunne kundene glede seg over ytterligere moderniseringer, en policy som skulle fortsette utover hele tiåret frem til krigen. Hver enkelt årgang er lett å identifisere, og V8-entusiastene varierer kraftig hvilke



årgang som er deres personlige favoritt. Uansett smak er det vanskelig å ikke like 1934-modellen, som mest av alle markerer overgangen mellom den klassiske looken og mer strømlinjeinspirasjon fra 1935.

Og blant 1934-modellene er det vanskelig å ikke forelske seg i Phaeton-utgaven, som i tillegg til å være meget vakker også er tilsvarende sjelden. I Norge finnes så vidt oss bekjent bare dette eksemplaret på skilter og et er under restaurering.

Sannsynligvis er få eksemplarer i verden stort bedre enn Leif Augustins. Den ble restaurert av Åne Bøe i Horten på 1980-tallet. Åne var en av Norges og Nordens fremste Ford V8-eksperter med en nydelig 1935 Cabriolet på samvittigheten før han gikk på denne som var importert fra USA.

Leif og Åne gikk sammen på Tinius Olsen på Kongsberg på 1960-tallet og hadde vært venner i alle år etter. Så da Åne ville selge var det helt naturlig for Leif å overta den perfekte åpne femseteren. Leif holdt på med sin Wanderer, og i mellomtiden var det greit å ha noe å kjøre med.

Og en 1934 Ford V8 var – og er – en virkelig kjøremaskin. Med 85 hestekrefter og en vekt under et tonn var den raskere enn nesten alt på veien – også i USA på



1930-tallet. Noe som gjorde modellen populær hos så vel politiet som de som ikke ville ha kontakt med dem. Senere ble nærmest enhver V8-modell populær som basis for den enorme hotrod-interessen i USA, og ikke rent få har vært offer for relativt tunge modifikasjoner. Leifs eksemplar har overlevd og fremstår slik den kom fra fabrikken for 77 år siden etter en omfattende jobb.

Den har heller ikke noe problem med å følge dagens trafikk. Den 85 hestekrefters V8-eren overfører kreftene via en manuell tretrinns girkasse. Reservehjulet er plassert i hekken, det er ekstralamper på torpedoveggen og Greyhound ornament i fronten – alt ekstrautstyr på modellen.

Interiøret er i skinn. Felgene er lakkert røde, som matcher den tynne pinstrippingen på karosseriet. Phaeton var bare en av totalt ti ulike karosserityper for 1934, og en av de dyreste, og dermed en som ble produsert i relativt lite antall. Om lag 3.000 ble produsert i 1934, noe som gjør den til en av de mest ettertraktede karosseritypene sammen med Roadster-utgaven. Sannsynligvis finnes det mindre enn en håndfull slike 1934 Deluxe Phaetons i Europa.

