

1932 Packard 902 Sport Phaeton

TEKST/FOTO: MORTEN GJERSØE

Noen amerikanske førkrigsbiler kan med rette kalles luksusbiler. Cadillac og Lincoln er opplagte kandidater, og likedan bilene tilhørende Cordgruppen: Auburn, Cord og Duesenberg. Et annet trekløver som heller ikke står tilbake, omtales ofte som de tre P er: Packard, Peerless og Pierce Arrow. Av disse tre var det bare Packard som overlevde den økonomiske depresjonen på 30-tallet. Og selv om det nå er over 50 år siden den siste Packard forlot fabrikken i Detroit, lever flere av bilene i beste velgående. Rune Aschims 32 902 Sport Phaeton er et fremragende eksempel på dette.



Barskap for bakesetepassasjerene. Friskluftinntak til venstre.



Motorrommet er like rent og ryddig som resten av bilen, korrekt restaurert ned til minste skruer.



skjerm for bakesetepassasjerene er blant de mest ettertraktede.

Rune Aschim har hatt spesiell sans for amerikanske biler helt siden ungdomstiden. Det startet med at vennegjengen på gymnaset skaffet seg en '29 modell Chevrolet som russebil. De hadde mye moro med den, men det var stadig ting som måtte fikses, og verktøykassen besto grovt sett av en skiftenøkkel, ståltråd og et par skrujern. Og da russetiden var over hadde Rune blitt en ivrig hobbymekaniker sterkt tiltrukket av kjøretøy fra den andre siden av Atlanteren. Det ble



Filmdivaen Jean Harlow kjent fra sine mange filmer med Clark Gable, her ved sin '32 Packard 902.



I 1932 besto Packards 902-serie av hele 12 ulike karosserivarianter, alle basert på et 136,5 tomers chassi. Det forlengete understellet var en kraftig forbedring av det som ble benyttet på den foregående årgangen, og fikk betegnelsen "double-drop" fordi det fikk bilen til å virke lavere uten at det gikk på bekostning av bakkeklaring og fjæring. Sporvidden var økt både foran og bak, noe som bidro til noen av de beste kjøregenskaper som var å oppdrive på den tiden. I tillegg hadde 902-serien flere avanserte funksjoner, blant annet et automatisk smøringssystem koblet til 40 ulike smøringpunkter. En annen smart løsning var støtdempere som kunne justeres via en hendel ved rattstammen, alt etter veiforhold og kjørestil. Utseendemessig var det nok den nye grillen i V-form man la mest merke

til. Grillen ble videreført på senere Packard-modeller frem til etter krigen. Av 902-modellene ble det i perioden juni 1931 til januar 1933 produsert 7659 eksemplarer. Hvor mange av disse som var utgaven Sport Phaeton vites ikke, men sikkert er at denne modellen med to separate sittebrønner og egen vind-



Skiltet på dashbordet viser at bilen ble levert av Earle C. Anthony i California.



Magasinannonse fra 1932.



Rune Aschim smiler tilfreds med god grunn.



Frontlykten i midten svinger i takt med bilens rattutslag.



flere USA-biler med årene, blant annet en '33 Chevrolet og en '37 Packard. Disse ble etter hvert solgt og erstattet med nye prosjekter. I garasjen hjemme på Ullern i Oslo har han foruten bilen vi har kommet for å se også en annen Packard, en V-12 motorisert utgave fra 1916. I tillegg har han en '32 Buick og en Beckmann fra 1911. Sistnevnte er riktig nok av tysk fabrikat og befinner seg i deler. Den optimistiske eieren håper å få denne på veien i løpet av et par års tid. Runes '32 Sport Phaeton ble solgt ny fra forhandleren i Beverly Hills i oktober 1933, prisen var 3150 dollar. Årsaken til at bilen var blitt stående i butikken fra året før var sannsynligvis at dette var midt i depresjonstiden, og selv de velbeslåtte måtte bremse pengebruken. Forhandleren måtte for øvrig bytte forgasser og manifold for å få solgt bilen. Packard kom nemlig med fallforgasser i 1933, og da ble stigeforgasseren fort umoderne. Det er lite historikk å oppdrive om bilen før den havnet hos sin forrige eier i San Francisco i 1955. I 1999 sto den annonsert i Hemings Motor News, eieren ønsket å kvitte seg med prosjektet som tydelig hadde vokst ham over hodet. Rune kom over annonsen og tok kontakt. Selgeren la ikke skjul på at dette var et restaureringsprosjekt av dimensjoner, men Rune dro allikevel til California for å ta bilen i nærmere øyesyn. Det var et nedslående skue som møtte han, bilen var i langt dårligere forfatning enn hva eieren hadde gitt inntrykk av og hva salgsprisen tilsa. Rune kjente allikevel at det begynte å klø i fingrene, og etter noen timer med inspeksjon og forhandlinger ble de enige om en akseptabel sum. Bilen



ble fraktet til havneområdet og plassert i en container med adresse Oslo.

Da bilen ankom Norge var det champagneparty med venner fra veteranbilmiljøet på gårdsplassen hjemme. Tradisjonene tro fikk også nykommeren en smak i radiatoren. Deretter begynte det møysommelige arbeidet med å tømme den for skrot, registrere deler og å avgjøre hva som skulle tas vare på og settes i stand, og hva som kunne brukes som maler for deler som måtte lages på nytt. Rune tok selv hånd om det meste av lister og kromdetaljer, og delene ble etter hvert sendt til forkromming både i Norge, USA og Danmark. Rammen til frontruten måtte lages på ny, det samme måtte diverse beslag og bolter. Per Johansen i Horten sto for alt av det mekaniske

arbeidet inkludert motorrenoveringen. Han tok også hånd om alt av treverk. Johansen satte som betingelse at han selv skulle bestemme hva som skulle gjøres før han gikk i gang med arbeidet. Målet var å bringe bilen tilbake i samme tilstand bilen var da den forlot Detroit i 1932, og da nytter det ikke med snarveier. Rune kan knapt få fullrost Per for den innsatsen han la ned i restaureringen av bilen. Fra å være et vrak de færreste trodde skulle rulle på veien igjen har han skapt et smykke av en bil som kan måle seg med de flotteste veterankjøretøy både her hjemme og i utlandet.

Salmakerarbeidet sto Jean Sørensen for. Som tidligere ansatt i busskarosserifabrikken VBK i Borre hadde han mange års fartstid i faget. Seter, tepper og ikke minst kalesjen, var et svært tidkrevende arbeid som krevde kyndige hender. Originaltrekk og kalesjesepe ble innlånt fra en bekjent i Trondheim.

Totalt brukte Rune og gjengen tre vintre før bilen kunne sendes til Harald Helgesen i Sandefjord for lakkering. Hvor mange tusen timer og hvilket kronebeløp som har gått med har han ingen eksakt oversikt over. Dette er uansett ikke noe overskuddsprosjekt med ønske om økonomisk gevinst. Drivkraften er en genuin lidenskap for veterankjøretøy og den spennende, men til tider frustrerende, veien frem til bilen står klar og nøkkelen kan vriss om.

Resultatet har blitt en bil restaurert med nitid og grundig ned til minste detalj. Alt fra den skinnende hvite lakken og de

lekre kromdetaljene, til motorblokken i støpejern som er korrekt lakkert i Packard-grønn farge. Motoren er for øvrig en rekkeåtter på 5,7 liter som yter 120 hester. Den har et rikelig moment som sikrer et solid bunndrag fra lavt turtall tross i at bilen veier drøye to tonn.

Den dyprøde kanvastoppen står i flott kontrast til den lyse lakken. Treverket og spilene i kalesjen måtte lages på nytt da de originale var i elendig forfatning. Dashboard og dørlistene ble woodgrainet hos en spesialist i USA.

De elegante 19 tommers eikefelgene var standardutstyr på 902 Sport Phaeton, og gir bilen et klart mer sportslig preg enn alternativet i støpt stål. Felgene har gitt Rune hodebry ved flere anledninger. Ikke bare er det et mareritt å få dem strammet og tilpasset korrekt, på en langtur til et treff på Vestlandet brakk flere av de rustfrie eikene, og det var på nippen at ikke hjemturen endte bakpå en av NAF's bergingsbiler.

En artig detalj er den midtre frontlykten som dreies i takt med bilens rattutslag og sørger for bedret sikt på svingete veier. En annen er kvinnefiguren i slepet krysstall på radiatorkappen med innebygget lys som tennes samtidig som bilens øvrige lys. I hanskerommet ligger den originale pelikanfiguren og Rune veksler mellom å bruke disse, alt etter vei og føreforhold, som han muntert sier.

Flere premier og pokaler i garasjen hjemme er håndfaste bevis på at bilen har vært gjest på mange arrangementer. Som gammelbileiere flest med mange prosjekter i luften, klager Rune på for liten tid og for korte sommere. At han i tillegg har to andre ferdigrestaurerte førkrigsbiler som venter på luftetur gjør ikke saken lettere. Hansarallyene som vekselvis arrangeres i Tyskland og Skandinavia, er et klart høydepunkt på trefffronten. Stemningen ombord på Kielfergen på vei sydover når den er fylt med veteranbiler og eiere som utveksler erfaringer fra vinterens timer i garasjen, er noe helt spesielt som bare må oppleves.

Vi tviler ikke og henger oss gjerne på ved neste anledning.



Bildene viser hvilket enormt arbeid som er lagt ned i å tilbakeføre bilen til fordums glans.

