

Nummer 2, 1995.  
Årgång 39.

Autohistorica är medlems-  
tidskrift för Automobil-  
historiska Klubben och  
utkommer för närvarande  
med fyra nummer om  
året.

REDAKTÖR: Jan Ströman

REDAKTION: Peter Haventon

LAYOUT: Anette Bienen

REPRO OCH TRYCK: Norra  
Skåne Offset



Automobilhistoriska  
Klubben bildades 1950 och  
är en ideell förening för  
personer intresserade av  
tekniskt och historiskt  
intressanta vägfordon.  
Klubben har 2 700 med-  
lemmar över hela landet.  
Om du vill veta mer om  
klubben, skriv eller ring till:

AHK, Odengatan 14,  
114 24 Stockholm,  
tel. 08-612 47 62  
måndagar 18-21.

# BERÄTTELSEN OM • *en unik Packard*

*I Autohistorica 1/93 började en serie om fyra Packard med specialkarosserier från 30-talet och som alla funnits i Sverige. Detta avsnitt handlar om den tredje av dem, den enda som ännu finns kvar och därtill den enda med V12-motor. Efter många skiftande öden såldes bilen 1993 till USA, där den väckt stor uppmärksamhet.*

Text och bildanskaffning: Jan Ströman

**N**ågra dagar före midsommarafton 1936 kördes en stor svart Packard-cabriolet ut på Norrbackagatan i centrala Stockholm från Karosseri AB Norrmalms fabriksområde. Den splitter nya bilen skulle tas ut på sin första längre provtur och föga anade de som var med vid detta tillfälle att samma bil, som ännu existerar, skulle väcka stor uppmärksamhet i USA nästan 60 år senare. Men låt mig börja från början.

1930 hade den danske generalkonsuln i Stockholm, Axel Jöhncke, beställt ett Packard-



Generalkonsul Axel Jöhncke vid sin Packard V12 cabriolet från 1936 utanför hotell Bellevue i Klampenborg, Danmark. Detta är det enda fotografi av bilen som hittills gått att få fram från tiden då den ägdes av familjen Jöhncke. Det finns ingen uppgift om när bilden är tagen, men troligen är det något av åren närmast före eller efter kriget. (Bilden från Bertil Jöhncke.)

chassi, som han låtit förse med ett exklusivt cabrioletkarosseri hos Karosseri AB Norrmalm. Denna bil finns beskriven i Autohistorica 1/93.

## YTTERLIGARE EN BIL BESTÄLLEDES

Uppenbarligen var han mycket nöjd med kombinationen, eftersom han sex år senare köpte ett nytt chassi av samma fabrikat och även denna gång beställde ett uppseendeväckande elegant cabrioletkarosseri från Norrmalms.

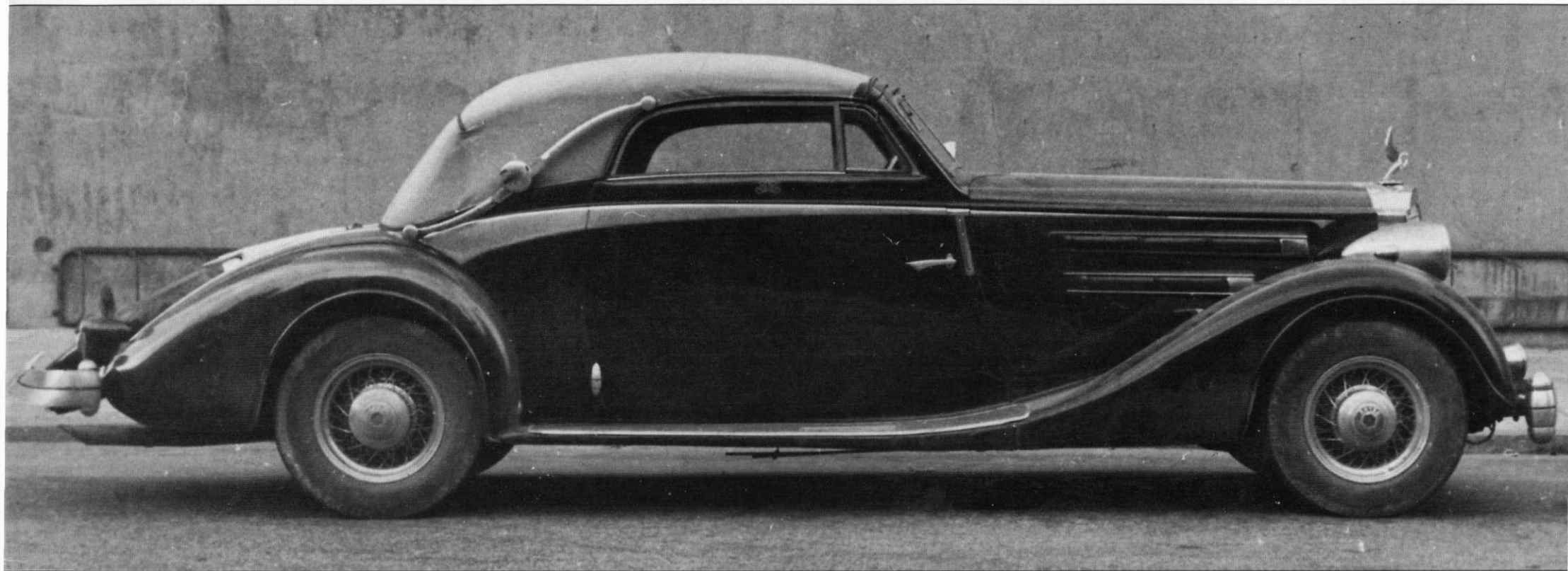
Läsaren har naturligtvis redan förstått att det är denna bil det talas om i inledningen.

Enligt Stockholms Stads bilregister inregistrerades denna Axel Jöhnckes andra Packard-

cabriolet första gången den 19 juni 1936, samma dag som den besiktigades, och fick då registreringsnumret A 513. Jöhnckes adress var Valhallavägen 86. På registreringsbladet kan man vidare läsa att chassinumret är 225893 och motornumret 904397. Cylinderantal: 12 och cylinderdimensioner: 87x114 mm. Antal hk: 175. Axelavståndet är 365 cm. Längd och bredd 590 resp 190 cm. Däcksdimension: 7,50x17 tum. Tjänstevikten anges till 2800 kg och på ett senare registerkort till hela 3020 kg. Trots de ansevärdiga måtten är antalet passagerare bara fyra, föraren inräknad.

Med ledning av några av de nämnda uppgifterna från bilregistret är det möjligt att bestäm-





ma typen med hjälp av boken "Packard, a History of the Motor Car and the Company", en utomordentligt förnämlig märkeshistorik, utgiven av Automobile Quarterly Publications. I boken framgår att motorerna med numren 90400-904719 fanns i Packard Series Fourteen, introducerad den 10 augusti 1935 och avslutad den 2 september 1936. Årsmodellen är alltså 1936. Hjulbasen på 365 cm, eller 144 1/4 tum visar att chassiet är av typ 1408, som var det längsta Packardchassiet 1936. Motorn i detta mäktiga chassi är en V12, en motortyp som Packard återtog på sitt program 1932, och som med beteckningen Twin Six hade tillverkats 1916 -23.

Vid den omtalade provturen kördes bilen av Axel Jöhnckes framlidne äldste son Torsten, som var en duktig ishockeyspelare, framstående golfspelare mm.

### I HISKELIG FART

Trots att bilen var alldeles ny och alltså borde köras med en viss försiktighet, gick det undan ordentligt på den då tämligen kurviga Södertäljevägen, berättar Lars Torsmark, sedermera chef för karosseri AB Norrmalm och som var med i bilen. Torsmark berättar också att han och Norrmalms skickliga bilsadelmakare Knut Espelund vid leveransen av Packarden fick var sitt kuvert innehållande 200 kr, en inte

föraktlig summa år 1936. Men så hade Espelund haft sitt värsta arbete någonsin med att få suffletten snygg, då den var utförd i ett blankt svårarbetat specialläder, som tagits från England.

Axel Jöhnckes andre son, Lennart, var även han en framstående idrottsman, ett arv efter fadern som var olympiaman i fäktning 1912, och introducerade bollsporten squash i Sverige. Han deltog även i en del motortävlingar, bl a i Novemberkåsan 1935 med en Norton. Lennart Jöhncke berättar att han ofta fick köra den stora Packarden vid faderns affärsresor på kontinenten, i bl a Polen och det dåvarande Tjeckoslovakien. Bilen användes också vid

**Den stora Packard-cabriolerten väckte alltid uppmärksamhet och fotograferades av många bilintresserade personer under årens lopp. Detta fotografi togs av AHK-medlemmen och Packard-entusiasten Sigge Wennberg i slutet av 50-talet vid Åsögatan. Bilen är ännu i gott skick och "kylarkräkan", the Cormorant (skarv), är fortfarande tillåten. En sufflett av tyg har ersatt den ursprungliga av läder.**



En vårdag 1960 hade Ragnar Heldt parkerat sin Packard vid Nynäsvägen. Tarras Blom, sedermera medlem i AHK, passerade platsen och passade lyckligtvis på att ta några fotografier. Ett visst förfall hos vagnen kan nu märkas, som en bucklig bakskärm och en trasig sökarlykta, samt en del skador i lackeringen.



åtskilliga resor till sommarhuset i Danmark.

Ända till några år in på 60-talet fortsatte Djurholmståget förbi Östra Station i Stockholm in bland bebyggelsen ned till Birger Jarlsgatan, där det var slutstation. En sommar dag 1937 råkade Axel Jöhncke kollidera med tåget vid Karlavägen. Skadorna inskränkte sig dessbättre till ett demolerat bakhjul. Men förargligt nog skedde kollisionen då Jöhncke bjudit flickorna från danska konsulatet på åktur.

Axel Jöhnckes första Packard blev fotograferad åtskilliga gånger medan den ägdes av famil-

jen. Däremot finns det ytterst få bilder föreställande V-tolvan. Lennart Jöhncke förklarar detta faktum med att då var nyhetens behag borta, varför man inte var lika angelägen att fotografera den.

1953 avled generalkonsul Axel Jöhncke och året därefter såldes Packard-bilen för 4000 kr till snickare Ragnar Heldt på Åsögatan 87 i Stockholm. Den 14 juni 1954 registrerades Heldt som ägare. Under de närmaste åren såg jag ofta sommartid denna exklusiva vagn i stockholmstrafiken. Bilen var alltid tvättad och

välpolerad, men omkring 1961 tycks Heldt helt ha tappat intresset för bilen. Den stod länge parkerad vid Södra Stationsområdet och verkade övergiven. Till slut blev den tillhåll för A-lagare och den gamla skönheten blev alltmer bedagad. Bilen passerades då och då av någon AHK-medlem som tyckte att bilen var värd ett bättre öde, bland andra Curt Borgenstam, som träffade ägaren vilken var helt ovillig att sälja, och Kjell Gejbrant, som lade tillbaka de svårersättliga delar som slängts ut ur bilen. Dessbättre hade de objudna gästerna inte skadat



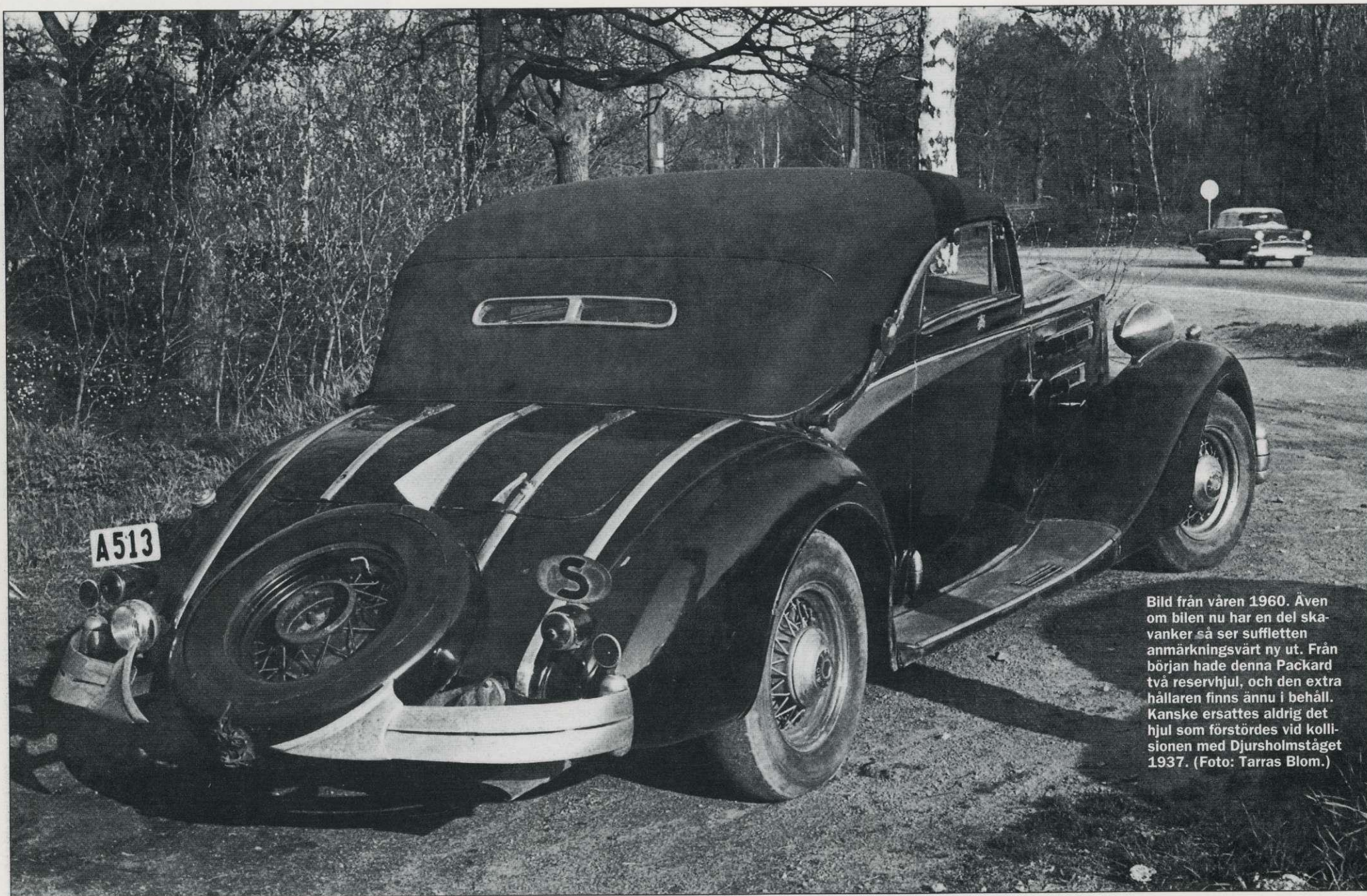
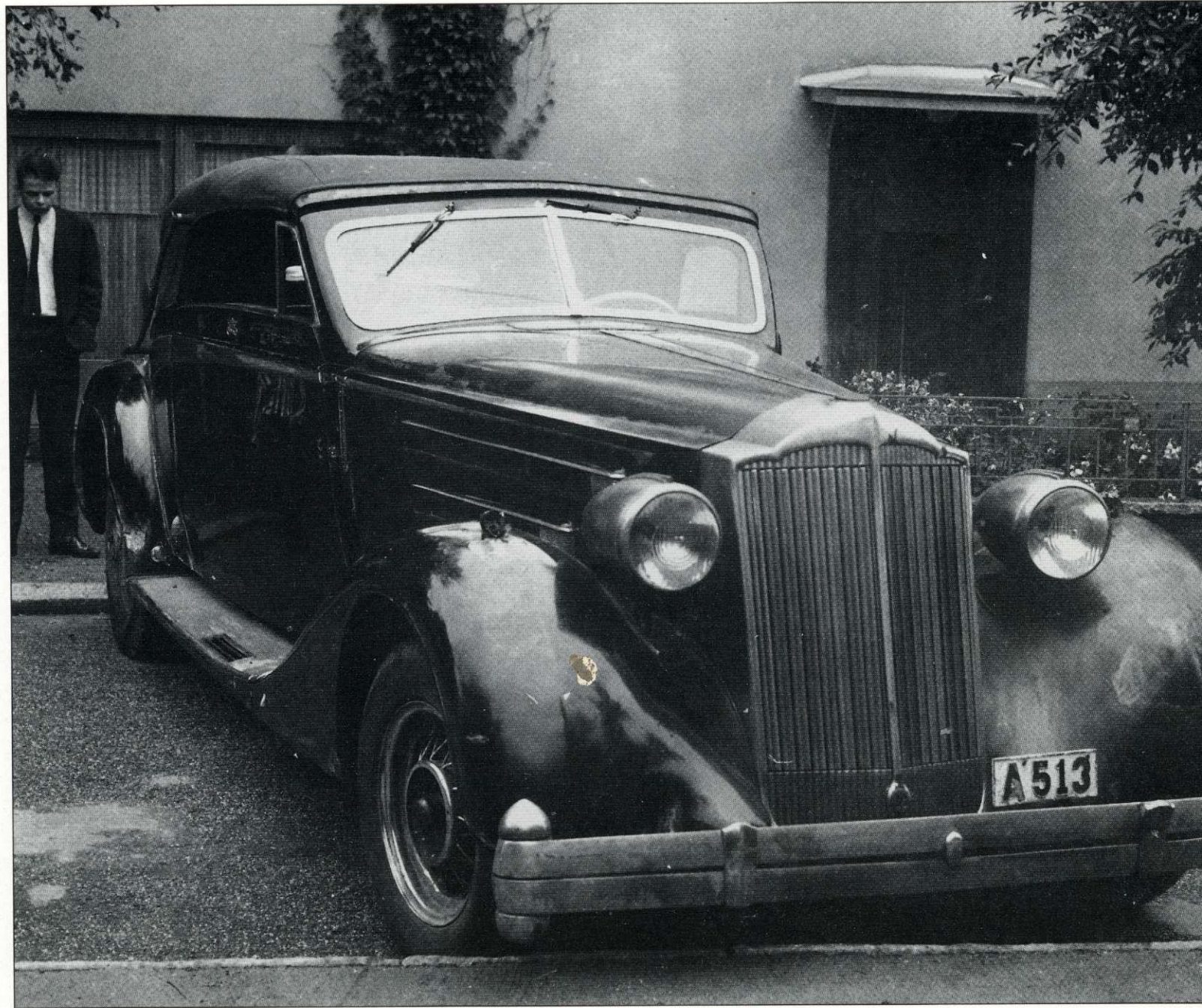


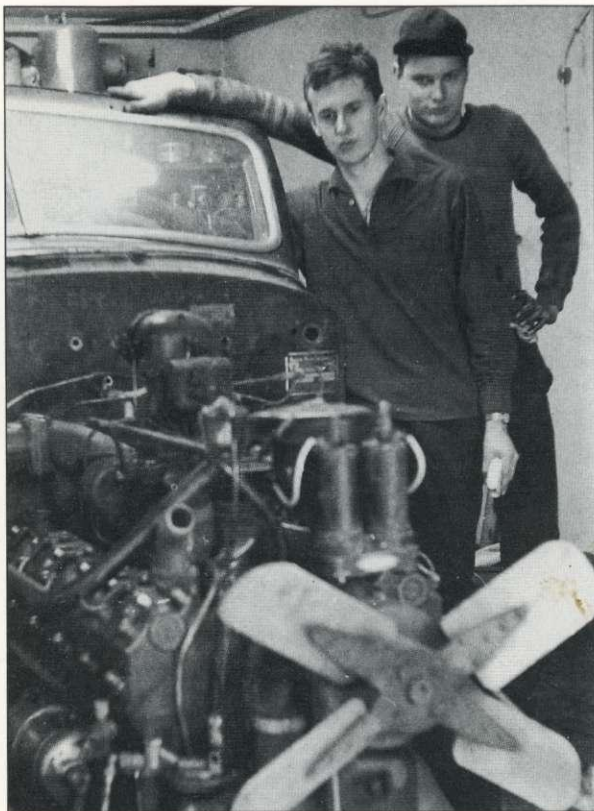
Bild från våren 1960. Även om bilen nu har en del skavanker så ser suffletten anmärkningsvärt ny ut. Från början hade denna Packard två reservhjul, och den extra hållaren finns ännu i behåll. Kanske ersattes aldrig det hjul som förstördes vid kollisionen med Djurholmståget 1937. (Foto: Tarras Blom.)



Den gamla Packarden har just kommit till Ulf Ulanders bostad i Stureby. Gatan är som synes obetydligt bredare än bilens hjulbas och det var ett mödosamt arbete att "för hand" skjuta in den tre ton tunga cabrioleten på tomten. Axel Jöhnckes monogram sitter ännu kvar på dörrarna: (Foto från Olof Ulander)







De två kompanjonerna Olof Ulander och Jan Strömberg (med mössan) har här kommit en bit på väg i renoveringsarbetet. (Foto från Olof Ulander.)

originalklädseln i rött läder, som ännu är i fint skick. Flera personer gjorde försök att köpa bilen av Heldt, som lär ha förklarar att han bara var intresserad av ett byte mot en sjuårig amerikansk bil från 50-talet. Då sådana ännu var tämligen dyra blev något byte aldrig av. Men teknologen Jan Strömberg och hans kamrat Olof Ulander visste på råd. En jovialisk och charmerande person av ungersk börd ombads att besöka Heldt för att försöka få köpa bilen, berättar Ulander. Budet var dessutom försett med en flaska med lämpligt innehåll. Inte för att Heldt var känd för att vara begiven på alkohol, men det kunde ju inte skada. Planen fungerade perfekt. Bilen, som bytte ägare för 3000 kr, överläts genast på Ulander och Strömberg,

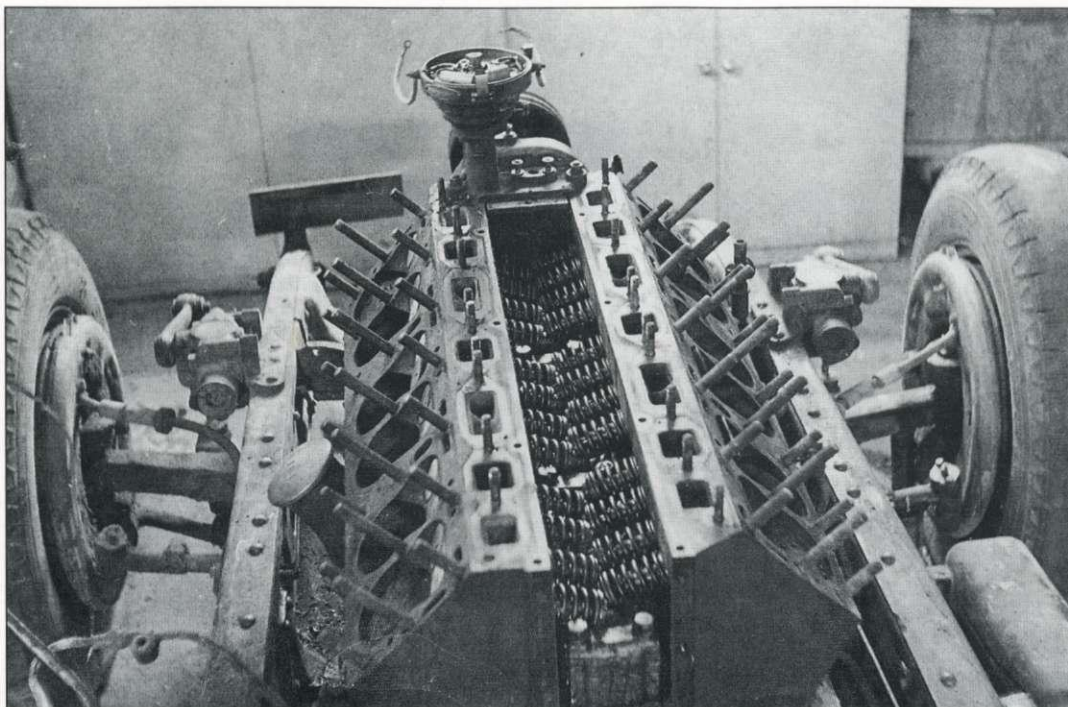


Bilden ger en god uppfattning om chassiets och motorns väl tilltagna dimensioner hos en Packard 1408, som var 1936 års största chassityp. (Foto från Olof Ulander.)

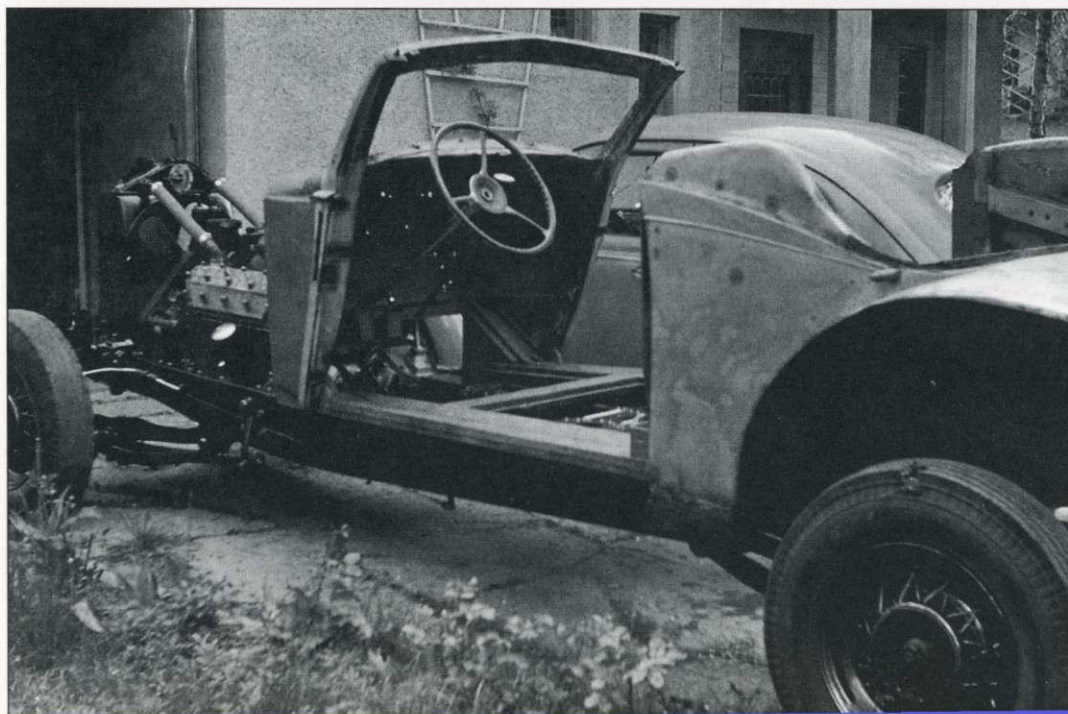
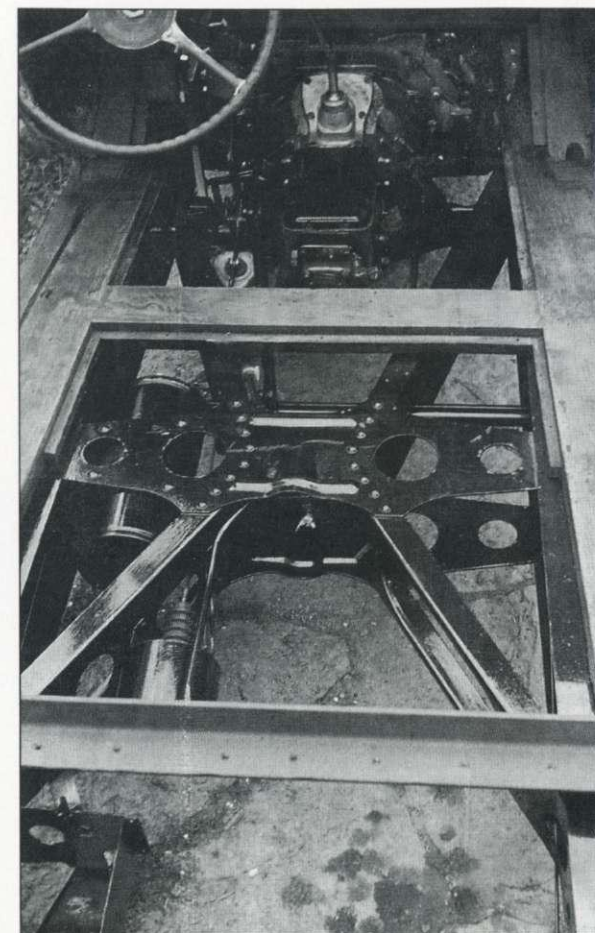
Jan Strömberg tar sig "fem minuter" under demonteringsarbetet. Lägga märke till att V12-modellerna ännu 1936 hade stel framaxel och bladfjädrar. De hade även mekaniska bromsar, men dessa var liksom kopplingen servoassisterade. (Foto från Olof Ulander.)



Innan motorn sändes till renovering togs topplock och täckplåtar bort. Bland annat blev de 24 ventilfjädrarna synliga. Hos Lindstams renoverades det mesta i motorn, men den komplicerade hydrauliska ventilmekanismen ville man inte röra. (Foto från Olof Ulander.)



Ramen är som synes mycket kraftig, med en väl tilltagen X-stagning. Bottenbrädorna ger en uppfattning om hur gediget karosseriet är byggt. (Foto från Olof Ulander.)



Ulanders och Strömbergs Packard-renovering har nu "vänt" och delarna börjar att komma på plats i och på den blåstrade och lackerade ramen. (Foto från Olof Ulander.)

som registrerades som ägare den 2 augusti 1963. Nu skulle Packard-vagnen snarast möjligt tas bort från sin trista plats. Den hade länge varit utsatt för väder och vind och klåfingriga personer, varför det inte var tal om att försöka starta den. Packarden bogserades till den Ulanderska villan vid Billingsforsvägen i Stureby. Nu började de båda entusiasterna att demontera bilen, som snart var isärtagen ända ned till ramen. Under tiden hade inte bara den Ulanderska villan utan även den några hundra meter bort belägna villan där Strömberg bod-







de, fått garaget fyllt med delar. Ramen blåstrades och grundlackerades av en specialfirma och motorn sändes till Lindstam & Co i Bandhagen för delvis renovering. Ulander, som vid den här tiden gjorde värnplikten vid flygvapnet och hade en tjänst som gav en hel del fritid, berättar att han och Strömberg arbetade mycket flitigt med renoveringen under ca ett år. Mycket var slitet men annat var i gott skick, som t ex växellådan och bakaxeln. Jan Strömberg tillverkade ett avgassystem av högklassiga tretums syrabeständiga avloppsrör. Jan och Olof hann även med en del arbete på karosseriet. Och några provkörningar i kvarteret blev det också. Men med tiden växte de båda kompanjonerna ifrån varandra och uppgiften, varför de kom överens om att sälja Packarden.

En annons sattes in i Dagens Nyheter hösten 1965 och en hel del spekulanter kom. En av dem som såg annonsen var framlidne AHK-medlemmen Lars Derantz. Han berättade om den för Hans Carlborg, som han visste var mycket förtjust i äldre Packard. Carlborg for till Stureby, mest av nyfikenhet och utan tanke på något köp, berättar han. Men då Hans såg bilen fick han känslan som säkert många av oss haft, kanske både en och flera gånger; den bilen skall jag ha! Med hjälp av föräldrarna och en bror fick Hans snart ihop de begärda 6000 kronorna, vilket var ungefär hälften av vad de båda kompanjonerna lagt ned på bilen, och den blev hans. Till besvikelse för några andra spekulanter, som trott att de haft lång tid att bestämma sig. För 6000 kronor var för 30 år sedan ett tämligen högt pris för en bil i detta skick.

### PACKARDEN BOGSERADES TILL SLAKTHUSET

Vid den här tiden, 1965, bodde Hans Carlborg i Nora, där fadern var fabrikschef vid Nora Tändrörsfabrik. En långradare hade gått därifrån till Stockholm och det var lämpligt att låta den ta med sig Packarden tillbaka, istället för att gå tom. Men att få upp en tretons personbil



på en stor lastbil i ett villaområde var förstås inte lätt, för att inte säga omöjligt. Packarden fick bogseras till Enskede slakthus, där det fanns en lämplig lastramp. Genom att man från en glasburk hällde bensen direkt i förgasaren kunde motorn startas och Packarden för egen maskin köras upp på långradarflaket.

Även om Hans Carlborgs bröder Anders och Nils fick ett visst delägarskap i denna Packard var det Hans som höll i hela projektet, berättar han vidare. Han var av flera skäl angelägen om att bilen skulle genomgå en renovering av högsta klass. Dels för tillfredsställelsen att veta att allt är perfekt, vilket i sin tur borde betyda ett väl fungerande och tillförlitligt fordon, dels också för att en unik bil som denna skulle bli extra noga skärskådad efter en fullständig renovering. Därför satte Hans igång med att samla så mycket skrivet material och kunskaper som möjligt om bilrenovering i allmänhet och Packard V12 i synnerhet. Vidare utfördes en hel del arbeten på bilen av så att säga osynligt slag, som t ex en förgasarenove-

ring. Intressant är det flödesschema som Hans gjorde över hur den omfattande renoveringen skulle genomföras. Men allt detta tog förstås mycket tid i anspråk, samtidigt som priserna på professionell hjälp ökade drastiskt, som t ex för lackering, förkromning och sufflett. Bröderna Carlborg förstod nu att det var omöjligt att få bilen klar inom överskådlig tid och till en rimlig kostnad, varför den bjöds ut till försäljning 1992.

### ÅTER TILL STOCKHOLM

Packarden, som 1972 flyttats till en släktgård i Orsa, efter det att bröderna Carlborgs far gått i pension, kom 1986 tillbaka till Stockholm. Den hade då ungefär ett år stått hos Malte Hammarin, som hjälpt till med en del arbeten. 1992 togs den, huvudsakligen i form av delar, och med karosseriet löst monterat på ramen, till garaget under hotell Alexandra på Söder, alltså bara några kvarter från den forne ägaren Ragnar Heldts bostad. Till garaget kom några intresserade, bland andra AHK-medlemmen

**Den ex-Jöhnckeska Packarden har åter bytt ägare, och anlänt till Hans Carlborg och hans bröder i Nora. Det är Gustaf von Plomgren som stänger huven på bilen, som skall provköras och tydligen även filmas. Provkörningen skedde på ett inhägnat område så ingen behövde vara rädd för polisen. (Foto från Hans Carlborg.)**





Porten till garaget under hotell Alexandra är för låg för en flakbärgare med last, varför Packarden måste bogseras ut och den nye ägaren fick sin första tur bakom raten. En Chevrolet Caprice klarade att dra den tunga bilen uppför garageinfarten. (Foto: Kjell Pettersson.)

●●●●●●●●●●  
Hans Carlborg bakom det tolvcyndriga kraftpaketet. Tydligt sker något slags mätning i elsystemet. (Foto från Hans Carlborg.)

Johan Berg, som tagit med sig David Mitchell från Iowa, USA. David, välkänd medlem i Nordic Packard Owners Club, imponerade genom sina grundliga kunskaper angående Packard V12 och gjorde också en värdering av Hans Packard. Denna Packard-cabriolet var inte helt okänd i USA då den finns avbildad i boken "The Coachbuilt Packard" tillsammans med några andra Packard med svenska karosser.

#### DET STORA LYFTET

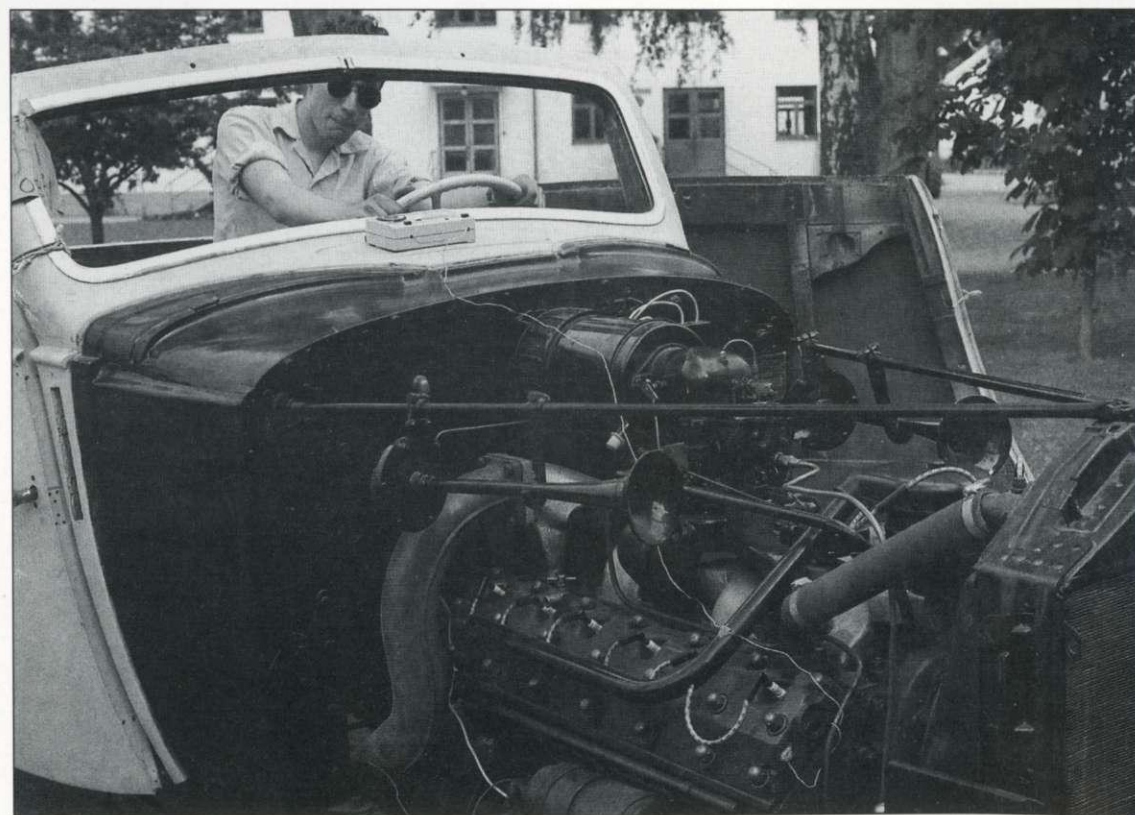
Trots att bilen låg i delar fick David tydligt samma entusiasm för den som Hans hade känt 27 år tidigare. Bilen bjöds ut i Sverige men det kom inget bud som bröderna Carlborg kunde acceptera. David erbjöds bilen i början av 1993 och accepterade det pris som begärdes och den ex-Jöhnckeska Packarden fick åter en ny ägare. David Mitchell återkom till Sverige i slutet av februari 1993 och satte omedelbart igång att montera bilen så att den skulle vara någorlunda i ett stycke vid transporten till USA och för att konstatera att inga delar fattades. David har en intresserad svensk fästmo, Christine Ineborn, i Uppsala och det blev många resor mellan lär-

domsstaden och garaget på Söder innan bilen blev klar att frakta iväg.

David och Christine lyckades ensam (!) lyfta den jättestora V-motorn på plats i ramen med hjälp av en minimal motorlyft. Under tiden som monteringsarbetet pågick fick David åtskilliga besök av intresserade personer och man måste beundra Davids tålamod. En eftermiddag under påsken samlades bröderna Carlborg och några vänner, Axel Jöhnckes barnbarn och några barnbarnsbarn m fl. Självt kom jag i sällskap med den i början omnämnde Lars Torsmark, som då karosseriet byggdes arbetade med bl a elsystemet, och som till Davids stora glädje kunde svara på alla möjliga frågor angående karosseriet. AHK-medlemmen Tarras Blom överlämnade några fotografi-

er som han tagit av bilen omkring 1960. David har visat mycket stort intresse för att dokumentera bilens och Karosseri AB Norrmalms historia och har besökt flera arkiv i Stockholm. Han är sedan 1993 medlem i AHK. I slutet av april 1993 bogserades den stora Packard-cabrioleten ut ur garaget för att på en bärgningsbil köras till Årsta och den väntande slutna containern. Några veckor senare var bilen lyckligt framme hos David Mitchell i Iowa.

Det är naturligtvis många som tycker att det är beklagligt att en bil som funnits i Sverige sedan den var ny, därtill försedd med ett svenskbyggt karosseri och unik i ordets egentliga betydelse, nu lämnat landet. Men skall man göra en korrekt renovering av en så pass speciell bil som en Packard V12 krävs resurser som för-



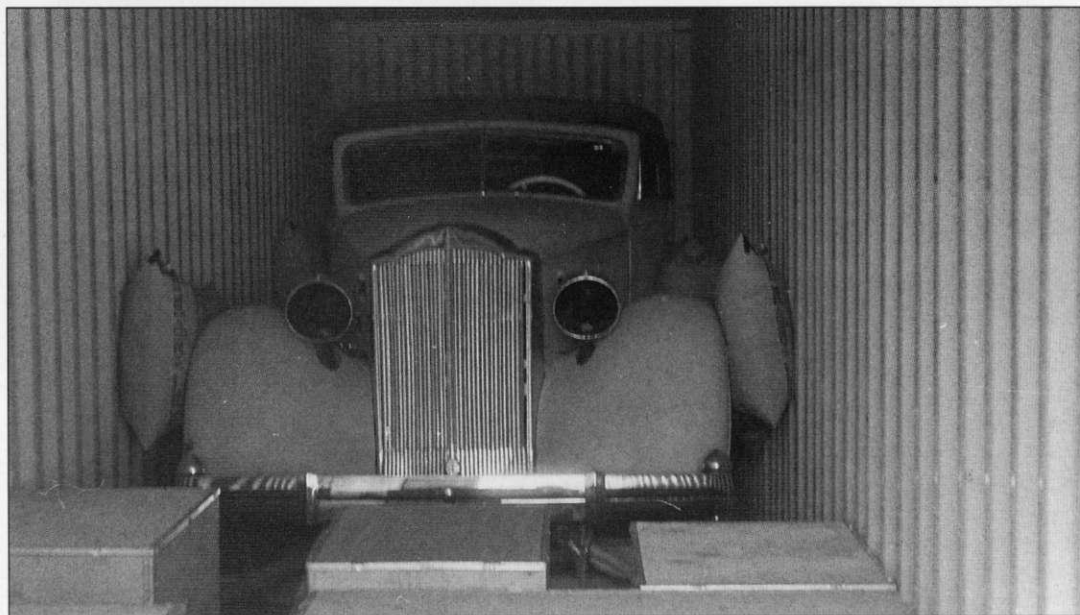




Packardens nuvarande och tydligen nöjde ägare David Mitchell då han övervakade lastningen upp på bärgningsbilen.



Generalkonsul Axel Jöhnckes gamla Packard V 12 från 1936 har kommit på plats i containern i vilken den så småningom kom till USA. Några kuddar skulle göra överfarten lite mildare.



Snart är det klart för avfärd till den väntande containern i Årsta för vidare transport ut ur Sverige.

modligen inte finns här. David Mitchell har, trots sin relativa ungdom, mycket stor kunskap om Packard V12, som han äger flera exemplar av. Därtill har han kommit över mycket nya delar och har hjälp av en väl kvalificerad mekaniker, som har stor erfarenhet av Packards V12-motorer. Allt detta borgar för att A513 kommer att bli renoverad på ett ytterst seriöst sätt, dock utan att bli överrenoverad, vilket tyvärr alltför ofta är fallet i USA. Bilen har visats upp i sitt nuvarande orenoverade tillstånd på möten för klassiker i USA och väckt stor uppmärksamhet. En ägare till en mycket fin Mercedes-Benz 540 K cabriolet förklarade att han hellre ville ha den Norrmalms-karosserade Packard-vagnen! Det blir säkert anledning att återkomma till denna bil i Autohistoricas spalter. □