

Perfekt Packard-perle

1937 Packard 1508 Convertible Sedan



TEKST/FOTO: IVAR ENGERUD

Det er et og annet omfattende restaureringsarbeid på gang i vårt langstrakte land. Men vi har til gode å se maken til den jobb som er utført for å fullføre Harald M. Nissen-Lies gedigne 1937 Packard 1508 Convertible Sedan.

I over 11 år har John Wallentin arbeidet på prosjektet som nå har passert målstreken og ble presentert første gang på Norsk Teknisk Museum i slutten av april. Spørsmålet er som en dårlig klisjé på en idrettsreportasje, men allikevel på sin plass å stille til så vel eieren Harald M. Nissen Lie som mannen som har restaurert det som må være Norges fineste klassiske bil, John Wallentin. Hva føler dere nå?

- Bilen er ikke ferdig ennå, er Johns første reaksjon. Alle de små detaljene skal på plass, den skal testkjøres og registreres før overlevering i juni.

- Jeg gleder meg til å få den hjem og begynne å kjøre den, slik at jeg kan bli like glad i denne som den forrige, sier Nissen-Lie.

Historien starter nemlig egentlig helt tilbake i 1991, da John fikk ansvaret for å restaurere Nissen-Lies 1930 733 Limousine. Det vakre resultatet sto ferdig fire år senere, og Harald ble så fornøyd at han raskt begynte å tenke på et nytt Packard-prosjekt. Litteratur ble saumfart, og konklusjonen begynte etter hvert å stå klar: Det måtte bli en V12, den fineste årgangen var 1937 og karosseritypen burde være en Convertible Sedan designet av Dietrich. Bortsett fra de spesialbygde karosseriene fra andre designere, var dette den flotteste

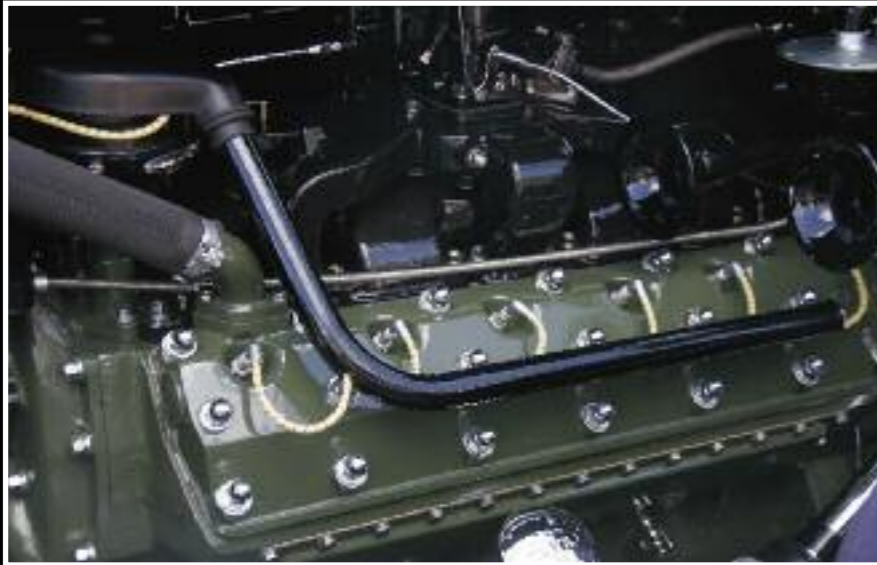
bilen Packard selv produserte. Når en ser bilen på disse sider er det vanskelig si seg uenig...

Med totalt 40 bygde eksemplarer var selvsagt utvalget begrenset, men en og annen av de bevarte og restaurerte var på markedet – til formidable priser. Det måtte bli et restaureringsprosjekt, hvis noe var tilgjengelig. John var koblet på saken, og under et besøk på Hershey-markedet høsten 1997 kom han i kontakt med en som visste om en eier som kunne være villig til å selge. Bilen befant seg i Michigan, og avtalen ble inngått mellom Nissen-Lie og den amerikanske eieren. Før jul samme år kom en 40 fots container med bil og delebil til Wallentins verksted i Larvik.

Convertible Sedanen var i en miserabel forfatning, mens donorbilen, en Sedan, var i mye bedre tilstand. Både Harald og John visste at dette kom til å bli et meget krevende prosjekt på alle måter, slik at de allerede fra starten la opp til at dette skulle være et tiårsprosjekt. John hadde allerede inngått avtaler på helrestaurering av tre andre biler, så det var viktig å få en fornuftig fremdriftsplan helt fra starten.

En stor del av jobben besto i å bygge opp igjen det gedigne, åpne karosseriet ved hjelp av deler av donorbilen. Denne omfattende oppgaven ble gitt til Kåre Finstad, som bygde opp nytt treverk, sveiset opp karosseriet på en mesterlig måte og lagde det kompliserte kalesjestativet på nytt. I mens hadde John nok å





henge fingrene i på den tekniske siden, både med å restaurere og skaffe deler. Ingen i Norge har tilsvarende kunnskaper om Packard, og her fikk han virkelig bruk for alt han visste og alle gode spesialistkontakter som var etablert gjennom årene.

Alle deler ble møysommelig demontert, rengjort, restaurert eller byttet, og John kan med hånda på hjertet bekrefte at alt som kan demonteres har vært fra hverandre. Visste du for eksempel at forgasseren til denne V12'eren består av over 50 forkrommede deler, hver av blokkene til de hydrauliske ventilløfterne består av tusen deler hver osv. John kjenner dem alle etter å ha hatt alt fra hverandre og katalogisert de ting som måtte sendes bort til spesialister for overflatebehandling eller andre jobber de ikke kunne gjøre selv.

Blant annet har de tre ventilløftertoppene, hver på 20 kg, vært med i en og samme koffert – som håndbagasje på fly. En skal være dedikert (og ikke minst sterk) for å lempe 60 kg opp i hylla slik at det ser enkelt ut! Men det gikk (og hylla holdt), og nå summer den imponerende V12'eren som da den ble kjørt ut fra fabrikk for 72 år siden.

Denne Convertible Sedan ble som nevnt kun produsert i 40 eksemplarer, så de spesielle delene er kort og godt ikke å skaffe, selv med de beste kontakter gjennom Packard-klubben og mer enn ti års søking på Hershey-markedet. Det har krevd både kløkt, kunnskap og fantasi for

å løse de mange utfordringene en slik restaurering byr på, og John har levd med disse i år etter år. Nå er alle løst, blant annet gjennom å måtte produsere manglende deler selv, ofte uten at han visste hvordan det skulle gjøres på forhånd.

- Du kommer til et problem, legger det vekk, men det ligger og gnager i underbevisstheten og plutselig kommer ideen til en løsning. Så er det bare å prøve om det lykkes, sier John.

Og det har han greid. Både ved egen kreativitet og kunnskap, samt møysommelig kontakt med hele Packard-miljøet i USA, samt oppfølging på internett av Johns sønner. Der fikk man blant annet tak i et nytt fordelerlokk i originalinnpakning fra 1937. Sluttspurten på e-bay-auksjonen tok hele natta, men så kunne man også med stor glede pakke ut et splitter nytt, 70 år gammelt fordelerlokk til erstatning for det lettsprukne som satt på motoren fra før. Det lages nye fordelerlokk til de fleste Packard-modeller, men ikke til V12'eren, så det var et viktig funn i cyberspace.

Det gledet ikke minst Harald M. Nissen-Lie, som har vært villig til å gå hele løpet ut. For å få alle detaljer slik de var - og fortjener og være - med alle de spesielle løsningene og detaljene du knapt ser mangler hvis de ikke er der, men som løfter dette praktstykke av en bil opp i en klasse vi ikke har sett maken til i Norge. Den uhyre delikate fargen "Packard Blue" er tatt ut etter fargekart for til-



gjengelige kulører for 1937, og bilen er lakkert av Jan-Erik Solheim i Sandefjord, mens Frank Karlsen på Jessheim har stått for innvendig trekking i et like delikat og matchende interiør. Sørligata Fornikling har stått for alle de blanke detaljene, og det er ikke lite. Nå er alle deler skaffet eller rekonstruert og på plass til et fullendt praktstykke av en bil.

For det er imponerende dimensjoner over denne Dietrich-designede Convertible Sedan. Den nesten seks meter lange og 2,8 tonn tunge bilen drives av en 7,8-liters V12 på 190 hestekrefter med høykompresjonstopper. Det går på 12 liter motorolje, 40 liter kjølevæske, og bensintanken rommer 100 liter – og det trengs sikkert.

Packard hadde laget en serie med Twin Six-modeller allerede fra 1916 til 1923, og i 1932 gikk de igjen inn i multisynderracet med Cadillac, Lincoln og Marmon. Fra 1933 fikk den modellbetegnelsen Twelve og utover 1930-tallet ble det gjort stadige forbedringer på den avanserte motoren, samtidig som karoseriene fulgte med de konservative luksustrendene i tiden. Det ble aldri gjort kompromisser på kvaliteten da den ble bygget i 1937, og det har det heller ikke blitt gjort under restaureringen nå. Debuten av det ferdige produktet skjer betimelig nok på det europeiske Packard-treffet i Danmark nå i slutten av juni.

V&S stiller seg i køen av gratulanter med en fantastisk bil vi gleder oss til å se på norske veier!

