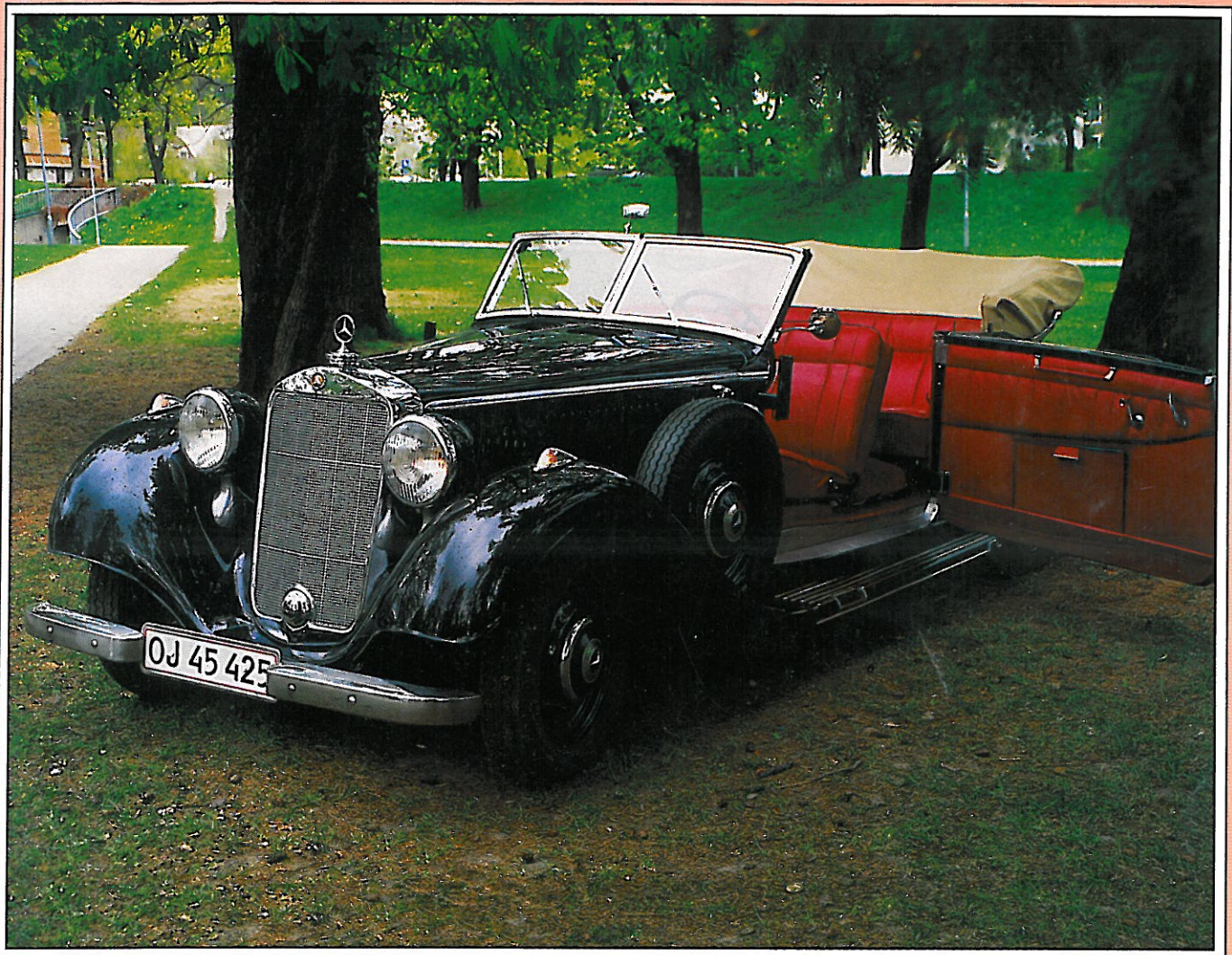


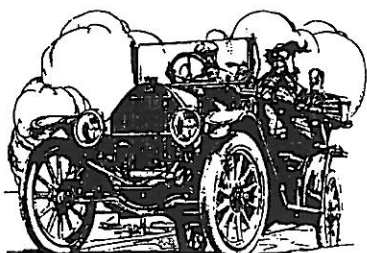
MOTORHISTORIKEREN

NR. 3 - 1996 - JUNI - 25. ÅRG.



ORGAN FOR

Motorhistorisk Klubb - Drammen



Stiftet 18. oktober 1972 Tilsluttet LMK
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN
Bankgiro 2200.07.28865

I STYRET:

Formann:
Tore Ødegaard
Nordbyveien 91, 3038 DRAMMEN
Tlf. 32 80 03 35

Nestformann:
Per Langøy
Moreneveien 21, 3058 SOLBERGMOEN
Tlf. 32 87 14 63

Sekretær:
Svein Hansen
Bergliveien 15, 3023 DRAMMEN
Tlf. 32 82 05 90

Kasserer:
Tom Becker
3073 GALLEBERG
Tlf. 33 77 04 25

Styremedlem I:
Erik Holde
Eikholtveien 7 B, 3031 DRAMMEN
Tlf. 32 88 31 15

Styremedlem II:
Kåre W Johnsen
Røsslyngveien 23, 3030 DRAMMEN
Tlf. 32 88 51 45

UTVALG:

Redaksjonsmedarbeider:
Asle Wang
Gamlebakken 28, 3046 DRAMMEN
Tlf. 32 83 01 12

Formann i teknisk komite:
Fridgeir Normann
Stjerneveien 7, 3023 DRAMMEN
Tlf. 32 82 18 01 32 82 15 80

Formann i løpskomite:
Tor-Stein Hella
Ringveien 37 B, 1370 ASKER
Tlf. 66 79 01 34

Formann i arrangementskomité:
Kjell Ødegård
Loesmoveien 50, 3300 HOKKSUND
Tlf. 32 75 35 83

Turkomite:
Asle Wang og Tom Becker

Festkomite:
Lars Petter Schau

Materialforvalter:
Styret v/formann

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
MOTORHISTORIKEREN?

Ta kontakt med:

Per Langøy
Moreneveien 21
3058 SOLBERGMOEN

Tlf.: 32 87 14 63

Priser:

Helside	kr. 600,-
Halvside	“ 400,-
Kvartside	“ 200,-
1/8 side	“ 100,-

Trykt i sort/hvitt.

MOTORHISTORIKEREN 25. ÅRGANG.

Motorhistorikeren utkommer med fem
nummer i året.

Redaktører i 1996 er:

- Christian Christensen februar
- Arnt-Ivar Lund april
- Ivar Engerud juni
- Per-Erik Carlson september
- Jan Shetelig / Tor-Stein Hella desember

Forsidebildet:

Lauritz P. Lauritzens utrolige Mercedes-Benz 380 C-Cabriolet er en unik vogn fra fabrikken som i år feirer 110 års jubileum. Her fotografert under fjorårets Drammensløp da Lauritz og Hanne var på besøk for å ha med bilen under innspillingen av Hamsun-filmen som går på norske kinoer. Her ble den brukt i scener hvor Hamsun skulle besøke Quisling på Skaugum.

Redaktør av dette nummer har vært:
Ivar Engerud

Formannen har ordet:



Litt kaldt og ugent, men hva gjør vel det. Etter en kald vinter begynner jeg å kjenne det i kroppen. Jeg har den samme følelsen hvert år, hyppige turer i garasjen, rastløsheten er liksom ikke til å dempe lenger. Og så kommer vårmønstringen som en befrielse, endelig ut med gammelbilen.

Starter motoren, veit så inderlig godt at den går bra, men må åpne panseret, kjæle litt med den, ser litt rundt i motorrommet liksom for å være sikker på at alt er der. Setter'n i lavtenning, hører hvert slag i lav hastighet, nyder motoren. Jo, livet er i grunnen godt å leve.

Vårmønstringen startet også i år fa Buskerud Bilsenter. Løypa gikk i Lier, Røyken og Asker til Asker Museum. De 45 kjøretøyer som startet, fikk seg en fin vårtur. Asker Museum er en fin plass og et flott sted å avslutte et løp. Takk til løpskomiteen med Tor-Stein i spissen for et fint løp.

Jeg vil gjerne nevne at Postløpet er 15. juni. I Hallingdal er det løp dagen etter, den 16. juni. I Horten 29. juni kan du kjøre Museumsløpet. Krøderløpet er 24. august. Ellers er tilbudet stort i sommer i følge LMK's terminliste som sto i forrige nummer av Motorhistorikeren.

Husk Markedet/utstilling 8. juni i Drammenshallen dere og ta med gammelkjøretøyet.

TV-Buskerud var hos oss på vår/forsikringssjekkken 9. mai. Det ble et fint opptak som ble sendt i nyhetssendingen kl 2200 samme kveld.

God sommer!

Tore Ødegaard.

ooo000ooo

Nye medlemmer ønskes velkommen:

Gunnar Halvorsen, Vikersund

Hans Magnor, Sætre

Tormod Thorvaldsen, Åmot

Berit Thorbeck, Drammen

Reidar Theodorsen, Drammen

Nanna L. Suseg, Drammen

LMK-nytt - noen klipp fra april-rundskrivet:

Landsmøtet ble avholdt 9. mars med 44 representerte klubber.

Nye fullverdige medlemmer ble opptatt: Adlerklubben Norge, Norsk Morgan Klubb, Oppdal Gammel Teknisk Forening, Transporthistorisk Forening, Volkswagen Auto Club Bergen.

Eventuelle avslag på LMK-helforsikring blir sendt fra forsikringsutvalgets sekretær Ola Hegseth, mens beslutningsmyndigheten vedr. biler ligger hos Carl Henrik Størmer og hos Bernt Chr. Bowitz vedr. MC. Det vil bli arrangert lokalt forsikringsseminar til høsten for bl. a. MHK-representanter.

Nochmal: Helforsikring krever hovedstrømbryter og brannslukker.

Red's. Jeg vil også ønske god sommer - selv om det i skrivende stund er 18. mai, og snøstormen «raser» rundt husveggene her på Tranby!

MEDLEMSMØTE 11.4.1996

Formannen åpnet møtet med å ønske 66 medlemmer velkommen.

- * Formannen nevnte innledningsvis at etter forrige møte har styret og noen få andre vært på befaring i lokalene som var til salgs på Grytebakke i Skoger. Senere i møtet ble det en debatt om saken.
- * Swap-meet på Buskerud Storsenerer avholdes søndag 28.4.96. Det var behov for et par medhjelpere. Ellers ble klubben medlemmer oppfordret til å delta med kjøretøyer eller stands.
- * På spørsmål om bryllupskjøring ble det nevnt anbefalte priser.
- * Drammensmarkedet 8.6.96. Tore kunne her opplyse at han hadde mottatt både påmeldinger og interesserte påmeldere. Det ble også tatt opp en fortegnelse for de som kunne ha sine kjøretøyer utstilt denne dagen, og også en liste over hjelpere. Arbeidet med markedet er i godt gjenge.
- * Tor Stein orienterte litt om Vårmonstringen 20.4. og Drammensløpet 2.6. Etter en spørring blant medlemmene, vil Picnic-samlingen bli utsatt til høsten. Krøderløpet går som planlagt 24.8.
- * Ellers har vi mottatt invitasjoner til forskjellige løp rundt omkring.

* Det var også noen få som hadde meldt seg på til Norgesløpet i år i «fiaklypa».

- * Det ble registrert 1 nytt medlem på møtet.
- * Etter kaffepausen ble det en liten debatt om fremtidig lokale. Når det gjelder huset på Grytebakke, strider beliggenheten mot vår § 1, som sier at klubben fortrinnsvis skal avholde medlemsmøtet innen Drammen politidistrikt. Det vil da for et fast klubbhus ikke være riktig å anskaffe dette lokalet. Det kom fram en del både for og imot eget klubblokale, men vi vet ikke på sikt hva som kan skje med det huset hvor vi nå avholder møtene, ettersom det ligger kloss i motorveibrua. Etter sigende skal det være flere tomme lokaler innen byens nærrområde som ville passe bra for oss. Det ble således nedsett en arbeidsgruppe på 3 personer som skal kartlegge disse stedene fortrinnsvis til neste møte.
- * NAF-Gjensidige pokalen for 1995 ble, noe forsinket, tildelt Arnt Ivar Lund.
- * Etter medlemmenes 10-minutter kunne formannen takke for møtet kl 22.15.

Svein Hansen, sekretær

MEDLEMSMØTE 2.5.1996

Formannen åpnet med å ønske 58 medlemmer velkommen til møtet..

Nils Otto Larsen fra Stiftelsen Konnerudverket var invitert til møtet og fortalte om de viktigste historiske hendelsene fra gruvedriften i Konnerud-åsen fra 1500-tallet da det begynte så smått med utvinning av kobber og sølv. Gruvene har en broket historie med flere drifts-/eierskap og konkurser opp gjennom tidene helt til siste ordinære driftså, 1913. På det meste var det 350 ansatte (år 1750). I siste ordinære driftsperiode (1905 - 1913) var det 300 mann i arbeid, det var utlagt 3,5 km skinner og anlegget hadde et vaskeri i flere «etager» på 850 m².

Sølvforekomstene finnes som kontaktforekomster, og ikke i sammenhengende belter, noe som gjør utvinningen svært kostbar. Men mineralforekomstene i fjellet gjør at Konnerud-gruvene på verdensbasis er meget interessante. Det finnes 117 forskjellige mineraler her inne og gruvene er således i av 10 i verden med tilsvarende antall mineraler.

Stiftelsen har hittil nedlagt over 40000 dugnadstimer og 2 mill. kroner i anlegget.

Klubben er velkommen til et gruvebesøk senere, men først vil vi kunne stifte bedre bekjentskap med både han og Stiftelsen på Drammensmarkedet, hvor de kommer med et gruelok fra 1941. En stor takk til Larsen for et meget interessant foredrag.

Nytt fra Styret

Vårmonstringen ble fint gjennomført med 45 deltakere på koselige veier. Avslutning på Asker Museum ble også godt mottatt av deltakerne. En stor takk til løpskomiteene.

Løpsinnbydelser foreligger fra mange hold. Det er mange løpsvarianter å velge mellom.

Pins og jakkemerker. Nytt opplag er bestilt for levering før Drammens-markedet.

Rabattordninger med firmaer/annonsører må gjennomgås og nest-formannen tar seg av dette. Tips om aktuelle firmaer/produkter kan gis til Per Langøy.

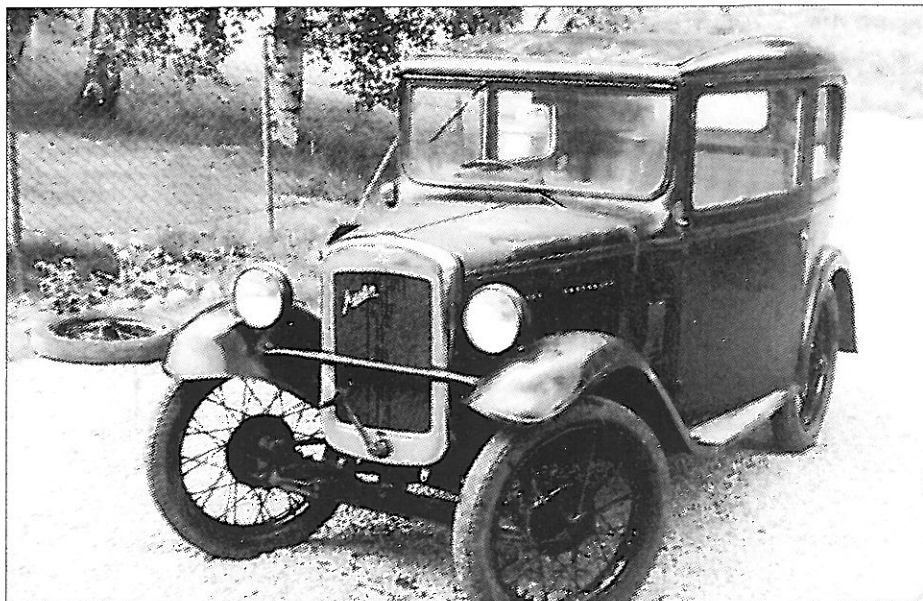
Etter kaffe-/røykepuse og loddsalg ble stort sett resten av møtet viet **Drammens-markedet** 8.6 og opplegget rundt dette. Formann Tore er rette person å henvende seg til dersom du vil rekke ut en hjelpende hånd eller ha stand på markedet.

Etter medlemmenes 10-minutter ble møtet avsluttet kl 21.50.

Svein Hansen
Sekretær



Selges: Austin Seven 1932 modell Saloon. Noe arbeid gjenstår. (Bildet er tatt før demontering)



Finn Bryhn, Spikkestadvn. 109, 3430 Spikkestad. Tlf 31285005

Bevar minnene - MED FRIMERKER

Det er en selvfølge at vi på forskjellig vis tar vare på våre personlige minner.

Men det skjer mye utenfor vårt eget daglige liv - jubileer, begivenheter og minner om personligheter, kultur og natur. Også slike minner kan det være hyggelig å bevare, for deg selv eller de som kommer etter deg.

Spør på postkontoret om hvordan du kan bli frimerkesamler. Da vil frimerkene være din hjelp til å bevare minnene.



posten

Til salgs:

- 2 forseter til Ford Sierra, 1 Jobu sag 50 mod,
- 1 Power sag 50 mod,
- 1 tråsykkel Moingen byggeår 1938-43.
- 1 Opel 1500 1961 modell

Lars Aspedokken, 3360 Geithus, Tlf 32780044

Selges: Traktorer.

- Lanz Bulldog ca 1940-45 m/uoriginale g.hjul.
- Diezing (International) ca 1934 m/uoriginale g. hjul
- Div motorer m/gearboks:
- 3 stk Ford Y 30-talls Ford V8 1948
- 1964 Vauxhall Victor 1937 Chevrolet
- 1952 Chrysler 1950 Trabant
- VW 1300 ccm og 1600 ccm uten gearboks

Front og bakaksel til Ford AA 1931 og Ford V8 1948
Gearboks til ford AA 1931. Felger til Ford V8 varev 1948

Panser, rattstamme m/snekke og motorblokk med stempler til Ford

A 1931, 2 stk dekk 350x20 m/felg for lastebil.

Ca 60 gamle radioer selges kun samlet.

Seilbrett - Dufour 3,8 m lang 0,7 m bredt

Finn Bryhn, Spikkestadvn. 109, 3430 Spikkestad
Tlf 31285005.

Selges: Brukte dekk billig:

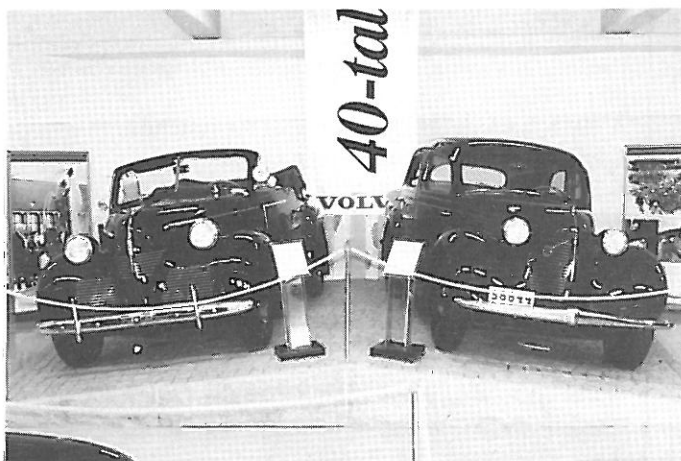
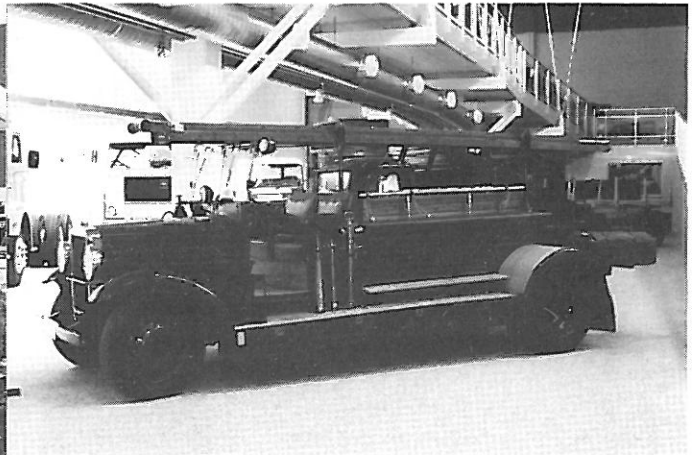
- 4 stk 155-12 2 stk 155-13
- 8 stk 155-15 3 stk 185-14RF
- Tore Ødegaard, Tlf. 32800335

Volvo har åpnet eget museum i Gøteborg

Forrige sommer åpnet Volvo sitt eget museum på gamle Arendalverker ved havnene i Gøteborg. (Vi var dessverre noen uker for tidlig ute til at samlingen var presentabel i forbindelse med Gøteborgturen forrige vinter). I de gamle industrilokalene har man fått et lyst og fint lokale som rommer det meste av aktivitetene dagens og fortidens Volvo står for til lands, havs og i luften.

Utgangspunktet er selvsagt tatt i dannelsen i 1927, og man har hentet frem møbler og kontorutrustningen til Assar Gabriellsson og Gustaf Larson som står plassert rett overfor åpne og lukkede personbiler og en av de tidligste lastebilene fra 1928. Innover er samlingen kronologisk oppdelt pr. 10-år med representative modeller fra de ulike epokene.

I tillegg til produksjonsmodellene og en Nordberg-bygd cabriolet fra 40-tallet, finner man hele Volvos samling av prototyper og konseptbiler. Blant annet «Philip», som var den norske designeren Jan Wilsgaards første prosjekt for Volvo med linjer inspirert av Kaiser og stor V8 motor.





Thunderbird - Bilprosjektet Fordledelsen ikke kjente

Av: Ivar Engerud

Alle bilprodusenter har fremtidsprosjekter liggende i skuffene. Men det er ikke alltid toppledelsen er informert om hva som skjer. Prosjektene er designavdelingens ønsker og drømmer. Og drømmer har de ofte - designerne. Få kommer frem i lyset, men enkelte blir også rene redningsplanker for en ledelse som ikke har fulgt godt nok med. Ford Thunderbird var et slikt hemmelig drømmeprojekt. Jeg har hatt gleden av å møte mannen som sto midt oppi det, tidligere designsjef i Ford Motor Co. Franklin Q. Hershey og blant annet snakket om selve tilblivelsen av "The Classic Thunderbird".

"Hva var det som fikk deg til å arbeide mer seriøst og intensivt med en Ford sportsbil for 50-tallet?"

- Det var tidlig i 1952 da en ung medarbeider i GM kom til meg i all hemmelighet med et bilde han stakk i hånden min. Motivet var ikke hva som helst; det var Chevrolet's nye satsing på sportsbiler. Det som skulle bli Chevrolet Corvette.

Jeg tok beslutningen der og da: Ford måtte svare dette utspillet fortest mulig. Hvilket betydde at jeg måtte gå utenom Fordledelsens godkjenning og i stedet starte et "crash program" for å designe en sportsbil til Fords modellprogram.

Jeg ble sjokkert over at Chevrolet planla å bygge en sportsbil, så jeg kontaktet Damon Woods, lederen for design i studioet mitt, og assistenten hans David Ash. Vi la hodene sammen og bestilte en plattform for en leirmodellering. Et reserverom som jeg hadde skilt fra studioet, ble tatt i bruk til formålet. Kun de to model-lerne og en medhjelper fikk komme inn i lokalene mens vi fastslo para-metrene for størrelse, akselavstand, sporvidde osv.

"Hvordan foregikk dette arbeidet?"

- I mellomtiden hadde jeg kjøpt meg en Jaguar XK120, og jeg brukte mye tid i den for få følelsen av en virkelig sportsbil. Dette var til stor hjelp. Jeg må bare innrømme at vi valgte å bruke den samme akselavstand som på Jaguaren, sittestillingen og rattplasseringen osv. ble også gjort meget like. Dette ga oss dimensjonene i selve cockpit, men vi valgte å gjøre sporvidden noe bredere.

Vi satte opp en tavle hvor vi kunne tegne i full skala for å få virkelig følelse med de rette dimensjonene. For å sikre full diskresjon gjorde vi mye av dette arbeidet om kveldene da ingen andre var tilstede. Ingen hadde adgang, og ledelsen hadde ingen anelse om at vi holdt på med noe. Etter at vi hadde laget et utvalg foreløpige skisser, bestemte jeg i hvilken retning jeg ønsket at prosjektet skulle gå for å få frem en basisdesign. Hele grunnen for prosjektet var selvsagt å få frem en sportsmodell for Ford, for å konkurrere med Chevrolet Corvette.

Med meg fra starten fikk jeg den forholdsvis nyansatte Bill Boyer til å skisse ut en foreløpig design i løpet av noen få uker. Samtidig arbeidet en av karene i teknisk stab på et forslag til chassis-layout. Hele min filosofi gikk på at formgiverne måtte jobbe tett med de som hadde ansvaret for at løsningene skulle være praktisk gjennomførbare.

"Når involverte du din overordnede og resten av Fordledelsen i prosjektet?"

- På denne tiden var ikke design en selvstendig enhet, men underlagt Engineering Division. Denne var under ledelse av Vice President Earl MacPherson, som jeg rapporterte til. På dette prosjektet ble det imidlertid ikke laget noen rapporter, verken skriftlig eller muntlig.

Han visste ingenting om bilen....inntil han fant en av sine ingeniører, Bill Burnett, arbeidende på et chassis han ikke kjente igjen....Føttene brakte ham rimelig raskt opp på mitt kontor for å få en forklaring på hva fa.. som foregikk. Det virket som han var mer interessert i hvorfor en av hans designere arbeidet med en uautorisert

design enn hva mitt prosjekt gikk ut på. Sånn sett var det jo min jobb å stille opp med nye ideer. Vi hadde ytterkonturene på bilen ferdige før noen i Fords toppledelse fikk nyss om prosjektet.

"Det finnes en rekke historier om hvordan Thunderbirdprosjektet tok av. Fords offisielle gikk ut på at Lewis Crusoe, Ford executive vice president, skulle ha ringt tilbake til hovedkvarteret fra Paris Auto Salon i oktober 1951 og forlangt at Ford skulle ha en sportsbil lik den han hadde sett der. (1952 Jaguar XK120) Hvilke kommentarer har du til denne versjonen?"

- Det kan godt hende at han har sagt noe sånt, men det var definitivt ikke det som fikk Thunderbirden i flukt! Senere har Bill Boyer gått ut og tatt æren for det meste - han trodde selvsagt ikke at "old Hershey" var på banen.

George Walker, som var "konsulent" for Ford kjente ikke til bilen overhodet. Etter hva jeg kan huske, tror jeg ikke Walker så bilen før den var nesten ferdig, og så gjorde han sitt beste for å torpedere hele prosjektet. Walkers høyre hånd, Joe Oros, var stadig i konflikt med prosjektgruppen og kritiserte de fleste sider av designen (sannsynligvis på ordre fra Walker). Til slutt ble vi så lei Oros at jeg fikk bestilt en ny leirmodellbase og en modellør, slik at Oros selv kunne få frem det han mente. Designen han kom opp med ble ikke til noe, men jeg hadde i hvert fall fått ham av ryggen!

"Så du var ikke sikker på Fordledelsens backing av prosjektet?"



På den tiden jeg startet Thunderbirdprosjektet var Fordorganisasjonen så dårlig sammensatt fra toppen og nedover at det var rart at noen fikk gjort noe i det hele tatt. Men det finnes positive unntak også. Selv bærer jeg den dag i dag stor taknemlighet til produktplanleggerne Chase Morsey og Thomas B. Case for å selge ideen til Fordledelsen. Det var også Case som skapte **personal luxury** temaet i markedsføringen. Hadde det ikke vært for Chevrolet, ville Ford neppe kommet med noen sportsbil før på slutten av 50-tallet, om noen i det hele tatt. For oss var det (skulle det vise seg) bare en fordel at Chevrolet var først ute. Det ga Ford muligheten til å lære av deres feil uten å måtte betale for å rette de opp.

Kundenes **nysgjerrighet** på utenlandske sportsbiler var nemlig akkurat det: mer nysgjerrighet enn kjøpelyst. Chevrolet hadde oppfattet publikum annerledes, og trodde at de ville kjøpe en amerikanisert MG eller Jaguar. Det viste seg å være en type bil mange likte å se på, men hvor de færreste var interessert i å kjøpe bilen. Muligens likte de formene, men de var alt for godt vant til en stor V8, vinduer til å lukke og muligheten til å velge automatisk eller manuell gearing. Corvette hadde få av disse funksjonene.

Boyer og jeg evaluerte nøye disse og andre svakheter i Corvetten i fortsettelsen av Thunderbirdprosjektet.

Epilog

Det var langt fra noen selvfølge for Fords ledelse at de skulle ha noen sportsbil på programmet, og Hershey kjempet en forgjeves kamp for å bevare den nydelige toseteren også etter 1957 modellen. Men med George Walker som nyansatt Vice President, ble 1958 utgaven bestemt å skulle være en mer normal sedan - toseteren skulle bort. Franklin Q. Hershey tok konsekvensen og gikk av tidlig i 1956.

I dag lever Franklin Q. Hershey i Hemet, California, et område ved ørkenen han forelsket seg i som gutt på tur i en Ford T. Med sine 88 år er han den eldste av de virkelige classic car designerne.

Før Ford-karrieren designet han Murphy-karosserier for Minerva, Cord, Duesenberg og Peerless for å nevne noen.

Selv har jeg hatt gleden av å møte og snakke med Franklin flere ganger siden vi møttes første gang i 1989.

Vi beveget oss vekk fra et rent sportsbilkonsept til "Personal Luxury"-tankene. Spesielt Corvettes sekssylindrede motor og 2-speed automatkasse bidro sterkt til et svært svakt salg fra starten. Ingen av disse bommertene kom på Thunderbird.

"Når følte du at Ford Motor Co. som helhet sto bak prosjektet?"

- Offisiell godkjenning på prosjektet kom endelig 9. februar 1953, etter at Chevrolet hadde lansert Corvetten. Et tidspunkt som skulle bli nøyaktig ett år før premierevisningen! Et nærmest utrolig tidspres begynte, da Fordledelsen fant ut at alt hastet. Vi måtte ha en godkjent karosseriform i løpet av noen måneder. Det var bare å ta utgangspunkt i de skissene som fantes og bygge noen fullskala, lakkerte leirmodeller med ulike løsninger på de enkelte detaljer. Utover sommeren og høsten 1953, ble Thunderbird-prototypene forandret og pusset på gang etter gang før Crusoe skulle velge den beste designen i september.

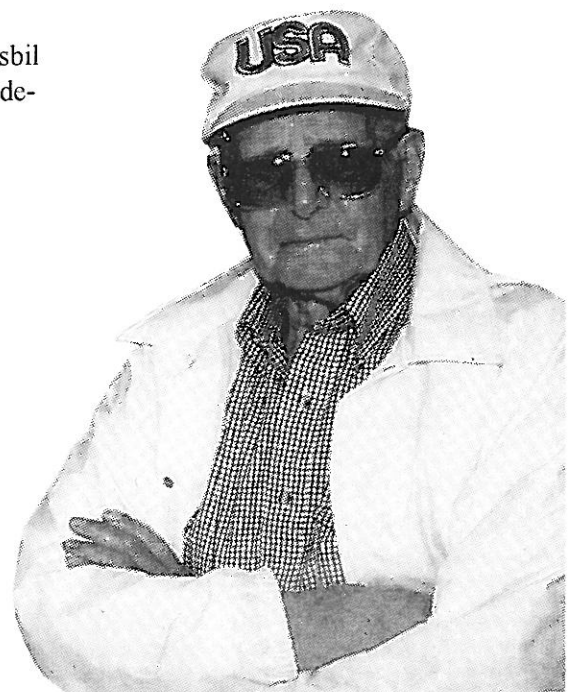
Ironisk nok - eller kanskje ikke - blant alle de endringsforslagene som var utarbeidet, falt valget på min originale design fra 1952. Høsten 1953 var det fortsatt detaljer som gjensto på designen vår. Som for eksempel listverk og krom. Jeg hadde helt fra starten ønsket å gjøre en så ren og elegant design av selve karosserilinjene at det tradisjonelle krompåhengen skulle være unødvendig. Her

lå det imidlertid store konflikter mellom meg og Fords designkonsulent, George Walker, som senere ble styling vice president hos Ford. Han ønsket at vi skulle bruke kromlistene fra Fairline på Thunderbirden, og hengte det på mens jeg var på ferie.

Under den korte tiden fra prosjektet startet til vi hadde en bil på gata, hadde det utviklet seg to fraksjoner innen Ford. Jeg følte meg etter hvert som den eneste forsvareren av en sportsbil på programmet på slutten av 1955. Da hadde vi designet 1957-modellen ferdig.

Etter at Lewis Crusoe ble utnevnt til "Executive Vice President" i for personbiler og lastebiler, ble ledelsen av Ford Division overlatt Robert S. McNamara. Han var ikke mye "bilmann" for å si det mildt, og vi gikk ikke godt sammen. Etter Walkers råd bestemte han at Thunderbird skulle redesignes fullstendig som en fireseter for 1958-modellen. Jeg mente begge modellene kunne leve ved siden av hverandre i programmet, fordi det ville koste svært lite å ha toseteren fortsatt. Salget var mer enn fordoblet fra introduksjonsåret. Men slik ble det som kjent ikke.

"The concept for the Thunderbird was lost after 1957, and the name should have died with the twopassenger car"



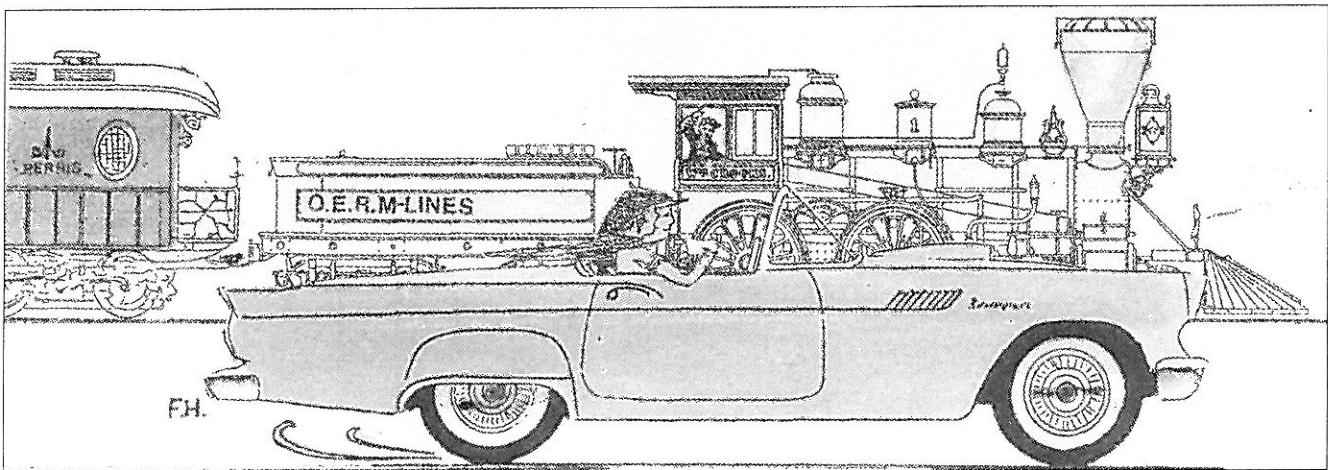
Frank

"The classic Thunderbirds" 1955-57

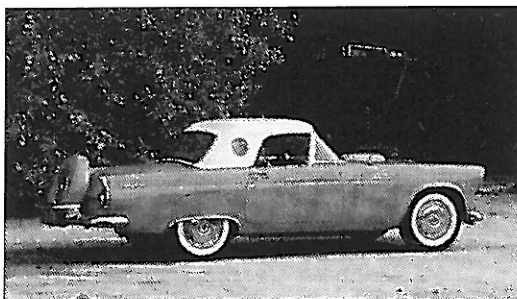
Målt utfra forretningsmessige prinsipper ga selvsagt den nye "Squarebirden" en langt høyere avkastning. Den hadde en annen og langt bredere målgruppe. Men for bilentusiastene er det de tre årgangene av "The classic Thunderbirds" 1955-57 som er blitt stående igjen som de virkelige høydepunktene i en periode da de rene linjer ofte ble overskygget av uhemmet bruk av krom og ornamentering.

1955. Den første produksjons Thunderbirden rullet av båndet i Dearborn 9. septemeber 1954, og 22. oktober samme år var 55-modellen i salglokale. Mekanisk ble Thunderbird alt Corvetten ikke var. De puttet inn en ny 292 cid Y-blokk V-8 på tett oppunder 200 hk. Rammekonstruksjonen var også helt ny. Komforten og ytelsen var en helt annen enn på den første Corvetten. Selv om Thunderbirden var en helt annen bil enn de øvrige Fordmodeller, hadde man også kravet på å bruke så mye standarddeler fra andre modeller som mulig. Dette ble blant annet gjort på en glimerende måte med dashbordet av designer Bob Maguire. Selv om designen av Thunderbird var annerledes enn noe annet i Fords program ble elementer fra det tidlige 50-tallet tatt med. For eksempel runde baklykter, doble horn i frontstøtfangerne osv. Alle deler av Ford gjorde jobben sin bra både på bilen og markedsføringen av den, og publikum svarte med å kjøpe 16.155 Thunderbirds det første året; mer enn 50 ganger så mange som den første Corvetten!

Tegningen under er signert Franklin Q. Hershey, og er hentet fra et håndkolorert julekort jeg fikk for et par år siden.



1956. På grunn av den korte utviklingstiden fra prototyp til produksjonsmodell, ble det gjort nærmest kontinuerlige forandringer den første tiden. De mest synlige på 1956-modellen er utvendig reservhjul i hekken og eksosutslippet i hjørnene på bakstøtfangerne. Det stilistiske Thunderbird-emblemet erstattet de korslagte flagg på panseret, og på forskjermene ble V8-emblemet erstattet med våpenskjold. Forskjermene hadde dessuten fått små ventilasjonsluker, og frontruteramma hadde fått vindavvisere. Hardtoppen ble utstyrt med det karakteristiske ko-øyet.



1956 modellen på dette bildet tilhører Ragnar Solgård i Fredrikstad, og den gikk sine første år i Nederland før den ble flyttegodsimportert til Norge i 1980. Etter den tid har den gjennomgått en fullstendig restaurering, som har bragt den tilbake i en forfatning som ikke står tilbake for den stand den forlot fabrikken i. Den er utstyrt med den nye 312 Thunderbird Special motoren med 4-portforgasser og Ford-O-Matic automatkasse. Ytelsen var hevet til 225 hk. Dette eksemplaret ble ferdig i juli 1956, kun en måned før det ble lagt om til nytt modellår. 1956 produksjonen stoppet på samme nivå som første året, 15.631 biler.

1957. Dette året fikk den lille toseteren en mer vesentlig ansiktsløfting med halefinner og noe mer krom. Til tross for at bilen er 10 cm kortere enn de tidligere modellene virker den lenger på grunn av den endrede haledesignen. De runde hornene i støtfangerne ble borte og erstattet av tynge hjørner med eksosutslippet rett bakover. Reservhjulet ble igjen pakket ned i kofferten.

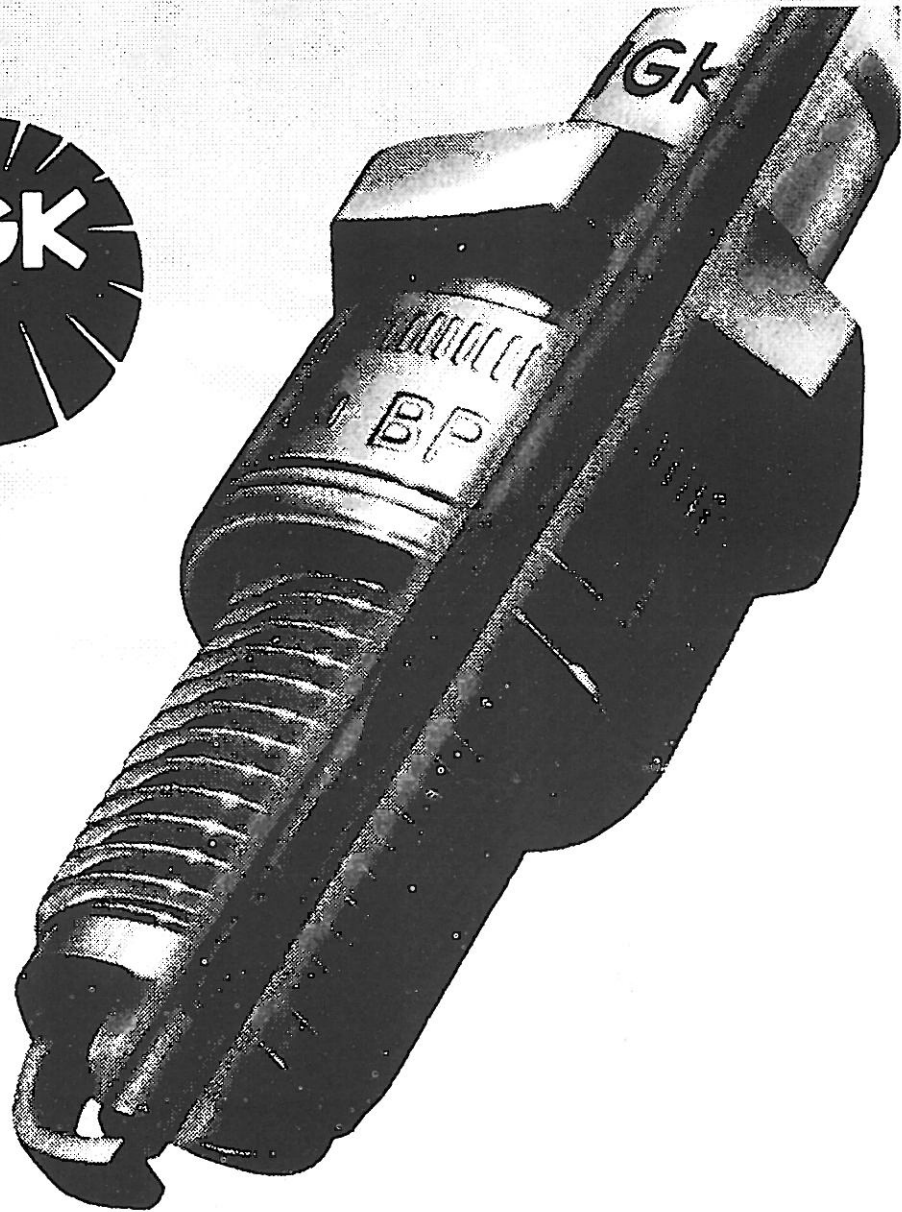
1957 ble det siste året hvor Thunderbird og Corvette var konkurrenter. Året etter gikk modellene i hver sin retning, og Corvetter sto tilbake som den eneste seriøse tosetermodellen i Statene. Årsproduksjonen for Thunderbird sluttet på 21.380 biler. Så sent som i september 1957 fortsatte Tom Case kampen for å beholde toseteren ved siden av den nye fireseteren. Han ringte Budd Company, som sto for produksjon av karosseriplatene, om de kunne produsere karosserier for begge bilene. Det tok bare en halv time fra Case la på røret til han ble beordret opp på McNamaras kontor. Beskjeden hans var klar: "It is dead - I don't ever want to hear of it again."

Nav



PROBLEM- LØSER'N

«God service
når du
trenger
det»



Auto-Materiell

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

Industrigt. 13 • 3412 Lierstranda
Telefon 32 84 05 77 • Telefax 32 84 19 05

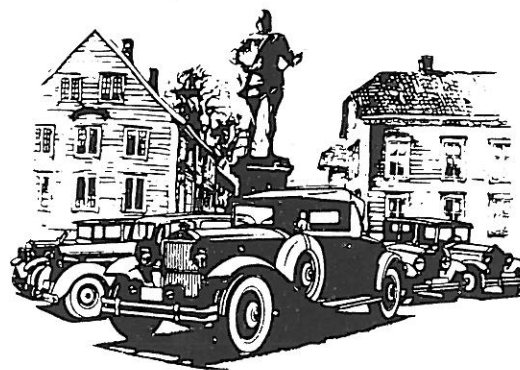


Litt av hvert om stort og smått....



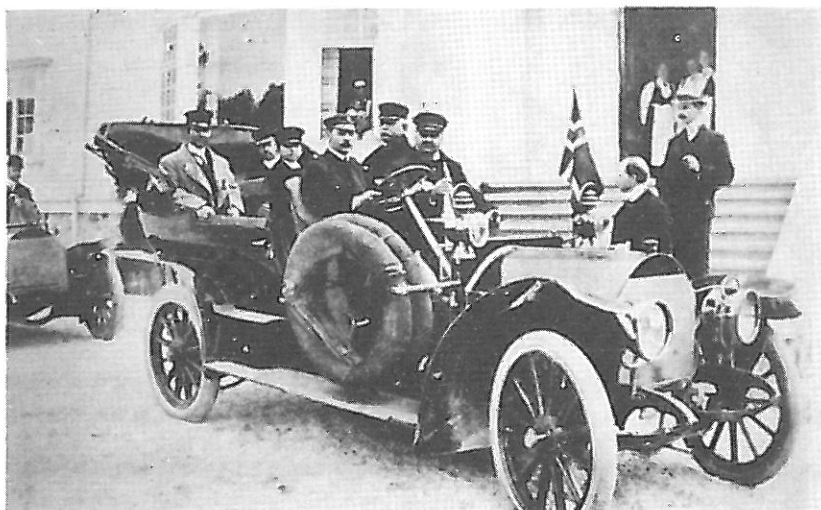
Om du ikke skulle ha fått det med deg, er det ennå ikke for sent: I år er det 100 år siden den første (vellykkede) bil kom til Norge. Bilen det er snakk om, er selvfølgelig NTMs 1895 Benz, som kom til Norge for å bli satt i rutebiltrafikk i Gudbrandsdalen mellom Lillehammer og Tretten i 1896. Jubileet skal feires behørig. Blant annet vil Mercedes-Benz folkets hovedløp, Stjerneløpet, være noe spesielt i år. Det skal gå i Oslo-området, nærmere bestemt fra Holmenkollen, **29. juni**. Mercedes-Benz feirer jo selv sitt 110 års jubileum, og det ventes omkring 200 biler til dette arrangementet. Blant annet vil det etter hva vi har hørt rykter om komme bil(er) fra museet i Tyskland.

Samme helg som stjernefolket møtes, er Fredrikstad stedet å ta turen om du ønsker å se tidenes største Packard-samling i Norge. Da feirer nemlig Nordic Packard Owners Club sitt 25 års jubileum i Gamlebyen, og vi vil tippe at det dukker opp biler fra hele Norden og kanskje noen eksemplarer fra andre europeiske land?



Renaultveteraner er det temmelig tynt med i Norge. Derfor er det desto mer gledelig å se siste utgave av Veteran og Sportsbilmagasinet i 1995 med en stor reportasje på en gedigen, nyrestaurert 1914 Renault ES 40 med et utrolig Landauletkarosseri bygd hos Million Guet i London. Bilen har tilhørt en dansk diplomat i Norge, for den etter hvert havnet som bruktbil i Drammen i mange år. Nå kan den sees i «Telemarkporten Kro» i krysset på E18 mot Porsgrunn og Skien. Her står den blant noen flere veteranbiler inne i kroen, en 1931 DeSoto Convertible, en 1912 Ford T Roadster og en Morris Bullnose og et par motorsykler.

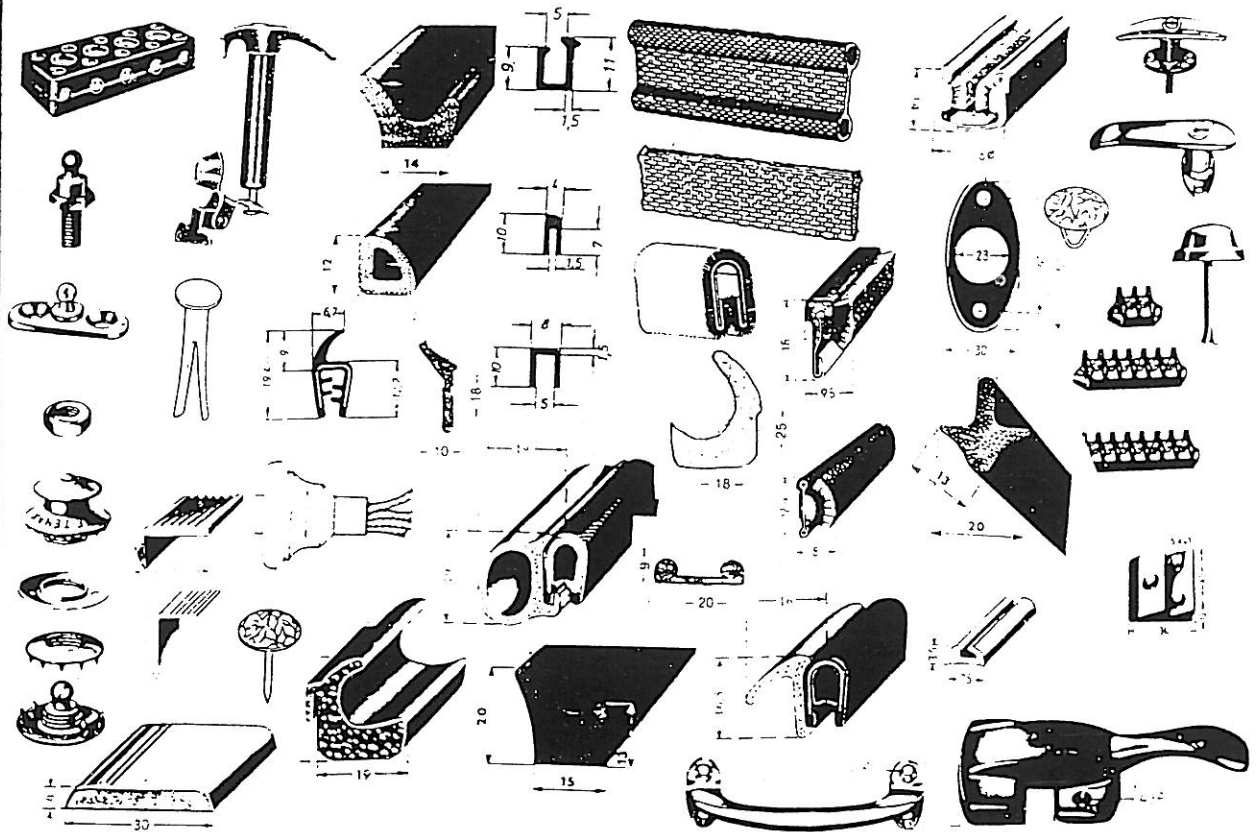
En bil som ikke kommer til Stjerneløpet, dessverre, er denne praktfulle, gedigne Mercedesen til Sam Eyde, grunnleggeren av Norsk Hydro. Bildet er tatt ved Kongen av Siams besøk i 1907 (tror jeg). Bilen er nok dessverre for lengst forsvunnet.....





Gummilister, føringslister, kederlister, panserlister i tekstil og gummiutførelse.
 Karosseripapp, isolasjonsfilt, stoffer, kunstlær også for utvendig trekking, teppevarer.
 Alulister som kant-, tak- og stigtrinnslist med og uten innleggsgummi.
 Smådelar som splittnagler, klips, dørkiler, Tenax-fester, kabelskjøtebokser, panserfester, underlagsgummi for lykter, gjennomføringer etc.
 Batterier i gammeldags svart hardgummihus. 6V75/110Ah. 12 Volt i utvalg fra 37 - 150Ah.
 Belgom bipleieprodukter som alu - messing - krom polering. Polish en gammeldags hardvoks. Kalesjerens. Renovateur for rengjøring av vinykalesjer etc.
 Og ikke minst Belgom's skinnpleie. Nettoyant rengjør smuss og svetteflekker. Cire skinnkrem til løpende vedlikehold, og Cuir skinnolje en animalisk olje til oppmyking av uttørket skinn.
 Fertan rustomvandler, det eneste produkt på markedet som 3-ganger er testet. Resultat? - 3-ganger best*
 *Motor Klassik '86, '87, '88.
 Fertan OVER 4S, en understellsmasse som forblir fleksibel. Dette er avgjørende for din klassiker.
 Sander's karosserifett til innvendig behandling av kanaler, dører og hulrom etc.
 Den beste rustbeskyttelse du kan kjøpe for penger.

Utdrag av vårt leveringsprogram:

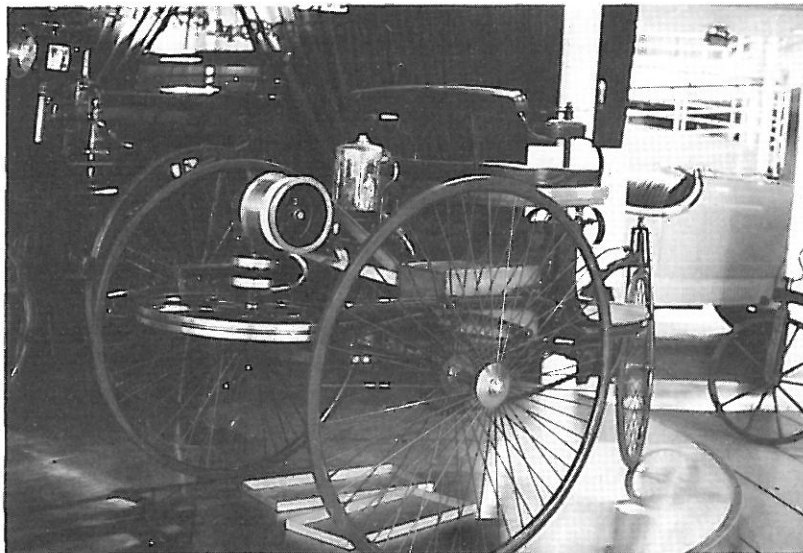


Det er detaljene som er avgjørende for resultatet av ditt restaureringsarbeid!
 Kontakt oss!, vi har et stort utvalg. Ikke alltid på lager men som oftes kan vi skaffe det. Vi prøver!

Besøk på Mercedes-Benz Museum, Stuttgart

Helgen 11.-13. mai var jeg i Tyskland, nærmere bestemt Stuttgart, et sted med ca 600.000 innbyggere og en meget spesiell fabrikk som produserer verdens første serieproduserte bil, nemlig Mercedes-Benz. Vi overnattet på et meget flott hotell, og det første vi så da vi kom inn på hotellet var en M.B. av den nye C-klassen. Dette hotellet har alle som henter sin M.B. fra utlandet overnattet på for de kjører et spesielt opplegg ved henting.

Søndag var det tur til Mercedes-Benz Museum, hvor det var **mye** fint. Begynte med en egen guide for oss fra Drammen med film og visning rundt. Den første motor ble prøvd i en motorsykkel med fire hjul da tohjuling med motor ikke var lov. Bilen fra 1886 som er en replika helt lik - se bildet under, startet de opp for oss, noe som var moro å høre på.



Så gikk det slag i slag med masse for hvert tiår fremover av mange forskjellige varianter. Det var delt opp biler fra Daimler og Benz frem til 1926, da de gikk sammen. Hele racinghistorien var plassert på rekke og rad fra første til siste.

På mandag var tiden inne for et besøk på motorfabrikken, hvor de lagde alle motorene som M.B. bruker i sine personbiler. De produserer 3.000 motorer pr. dag og har 3.500 forskjellige motorvarianter. En av fire er diesel. Mye ble modernisert for ca. to år siden. Før var det fra 120 til 140 personer som monterte topplokkene sammen fra bunn av, nå er det 14 stk som har ansvar for det. Den motorfabrikken produserer deler for blant annet BMW og VW. Vi så også noen steder hvor vi gikk at det var tepper over motorer. «Nye typer», sa dem. Vi så noen nye som kommer i 1997/98. Etter dette besøket gikk turen til Sindelfingen, hvor hovedbasen for Mercedes-Benz produksjon ligger.

De produserer 1.600 biler hver dag, og leverer ut til kunder ca. 700-900 biler hver dag fra en stor hall hvor hver og en får personlig service. Siden vi som reiste på denne turen representerer en forhandler i Norge fikk vi middag pluss egen guide inne i fabrikk. Vanlig tilreisende blir kjørt i busser gjennom produksjonshallen. Vi gikk og så stort sett det vi ville. Det var ca. 35.000 personer pr. skift, og vi så når skiftet var, og det var mange busser inne på området da. Fabrikkområdet er på ca. to kvadratkilometer og har et eget kraftverk som produserer strøm nok til ca en by med 65.000 innbyggere.

Vi så en del av de nye bilene, en del kamuflerte som var under test. I mellom Bremen og Sindelfingen går det ca. 50 tog hele tiden fulle av deler, pluss store trailere Det var snodig å se på at det var alle størrelser på samlebandet fra minste C180 til S600. Bilene tok fra 3 til 5 dager å produseres ferdig. Dette var litt av en tur, så hvis noen er i disse områder, anbefaler jeg et besøk her.

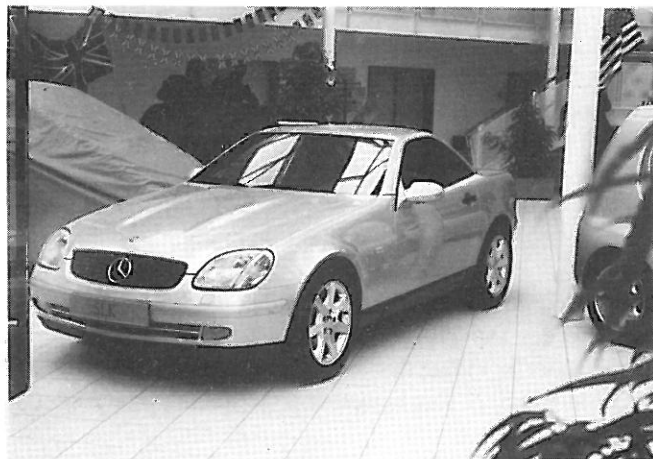
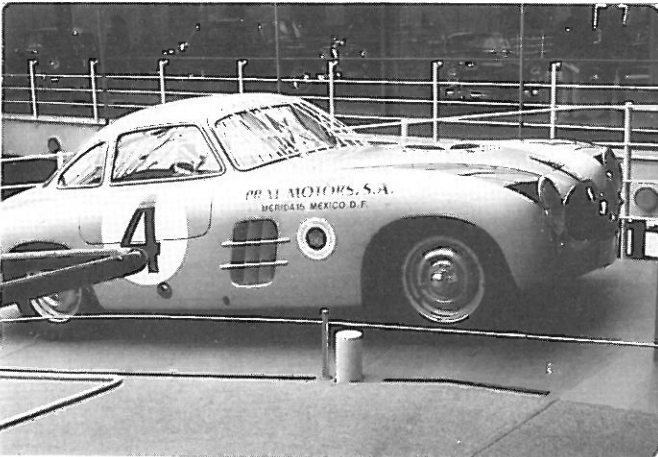
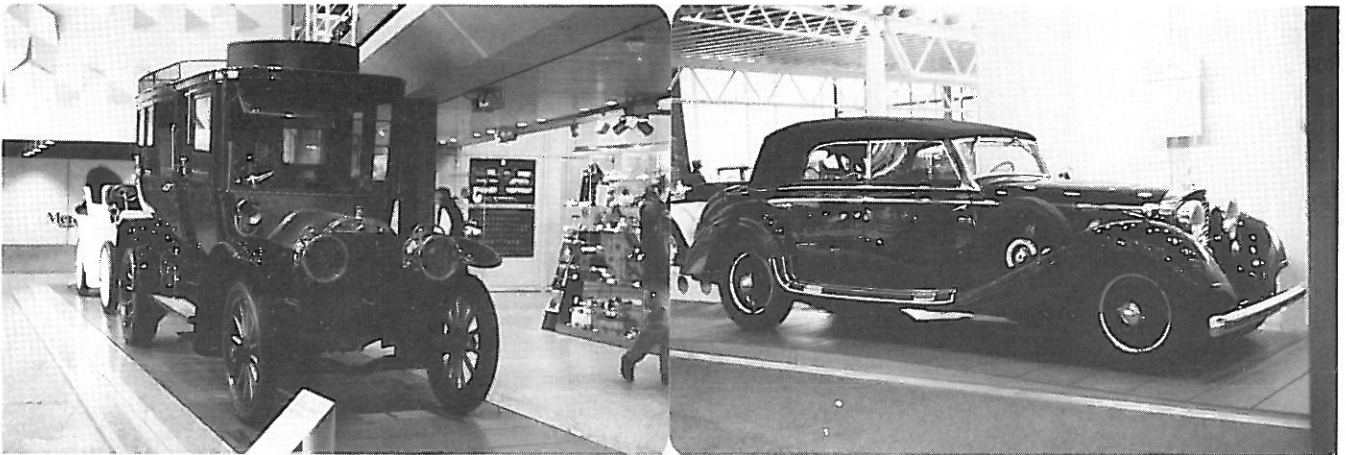
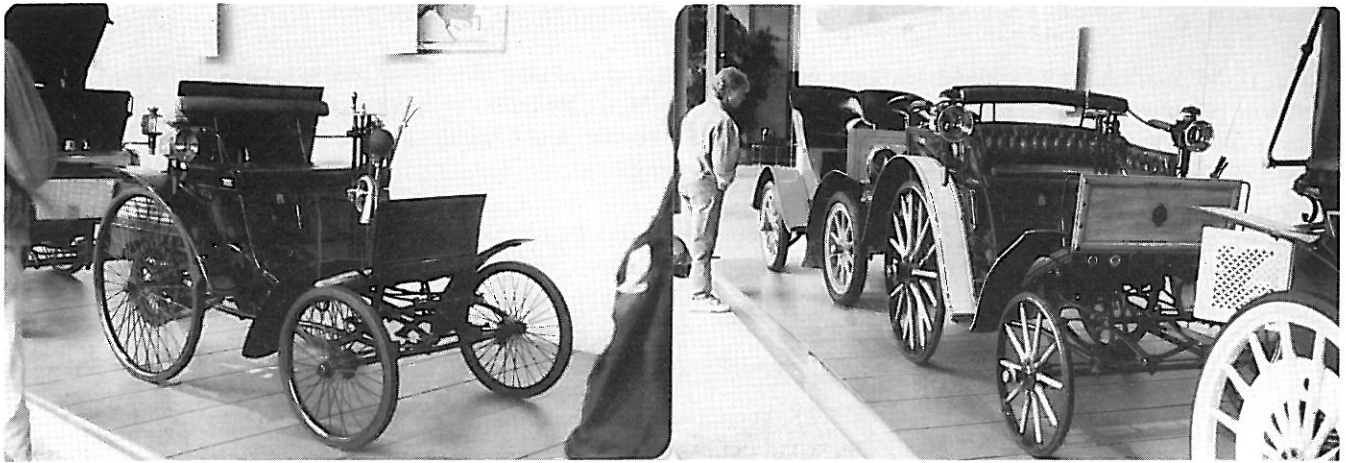
Hilsen Erik Holde.

ooo000ooo

Bildene på neste side er tatt på museet, og de viser utviklingen med et par Benz'er fra 1890-årene, en gedigen lukket Mercedes fra ca 1907, en Grosser Mercedes Typ 770 fra 1937, en Mercedes-Benz 300SLR fra Carrera Panamericana-løpene på tidlig 50-tall (med Karl Kling bak rattet?). Videre den «siviliserte» utgaven 300SL - Gullwing (en av red's absolutte favorittdesigner), og nederst den splitternye SLK som begynner å nærme seg produksjon, og som sikkert vil bli å se på norske veier.....



Motorhistorikeren



Bilen i Norge 100 år - Benz 1896

«Veidirektør Krag har med åbent øie for kommunikationsvæsenets udvikling havt sin opmærksomhed henvendt på de fremskridt, der tid efter anden er blevet gjort på nutidens hesteløse vognes område og har ved de i andre anledninger udsendte ingeniører havt omsorg for at vi måtte blive holdt à jour med fremgangen i konstruktion og anvendelse af dette tiltalende befordringsmiddel.»

Norsk Teknisk Tidsskrift, 1896

Veidirektør Hans Hagerup Krag var en fremsynt mann, som i et brev til departementet av 22. januar 1896 skriver: «Spøragsmaalet om Anvendelse af Motorvogne hertillands synes at blive aktuelt fra begyndelsen af 1896» Han hadde med interesse studert anvendelsen av motorvogner i utlandet, spesielt Tyskland og Frankrike i løpet av de ti årene som var gått siden Gottlieb Daimler og Carl Benz hadde gjort sine første vellykkede kjøreturer i det som skulle bli kjent som automobilen - vognen uten hest. Og han hadde rett. På Gjøvik hadde «Gjøvik Støberi & mek. verksted» ved fabrikkseier H.C. Hansen og ingeniør S.R. Svendsen året før vært i Mannheim hos Carl Benz og kjøpt en bil som etter planen skulle settes i rutetrafikk fra Gudbrandsdalen til Romsdal. Et par av byens øvrige velstående menn hadde også satset penger i prosjektet. Til Gjøvik kom den på vinteren 1896, og den regnes som «Norges første bil».

I pressen høsten 1895 og vinteren 1896 ble den omtalt gjentatte ganger i relativt positive og optimistiske vendinger. Den ble omtalt som en «bensinmotor med tilhørende vogn», og 16. mai foretok man de første virkelige prøveturer med Halvdan Nilsen, 20 år gammel gutt, som sjåfør. (Det var et par norske bilpionerer, Hans Torgersen Vestby og Paul Henning Irgens, som virkelig var tidlige ute med egne konstruksjoner og bilbygger, men det er en historie vi henviser til Krogseter og Bertheaus bok «Bilen kommer til Norge»)

Benz Velo, som bilen het, hadde en 4 hk motor, plass til fem og en topphastighet på 20 km/t. Så langt som til Romsdal kom bilen aldri mens den var i trafikk fra sommeren 1896, på strekningen Tretten - Ringebu. Som seg hør og bør for en slik pioneraktivitet, ble det mye bråk med bøndene langs veien, og gjentatte problemer med motoren førte til at bilen ikke ble satt inn i trafikken neste sommer.

Var det smart av gjøvik-pionerene å velge Benz? Med tanke på at bilen aldri kom i trafikk er svaret rimelig enkelt - sett i ettertid: -Nei! Men hva hadde ingeniørene å velge mellom, og hva visste de om markedet? Benz i Mannheim hadde levert en bil til den første bilruten i Tyskland i 1895 på strekningen Siegen - Netphen - Deutz, i et terreng som ikke var så ulikt det Norske. Så de kunne nok henviser til at de allerede var i trafikk med et vellykket prosjekt. Samtidig er det helt klart at Benz hadde beste reklamemateriellet på den tiden.

I Tyskland fokuserte Daimler i Cannstadt mest på motorens mange bruksområder, og ikke så mye på bil. Benz hadde jo fått patent på bilen allerede i 1886, og han var så konservativ at han mente oppriktig at bilen var ferdig utviklet allerede etter noen få år. I Frankrike var det først og fremst Peugeot og Panhard & Levassor som kunne vært alternativene, men språket var vel ikke norske ingeniørrers sterke sider for århundreskiftet.



En annen norsk bilpioner, Clarin Mustad, kjøpte bilen 20 år senere og donerte den til KNA, som har gitt den videre til Norsk Teknisk Museum, hvor den har blitt oppgradert og delvis restaurert for å kunne kjøres i blant annet London - Brighton for noen år tilbake.

Det finnes ikke bilder av bilen før 1929, da den ble vist på Bilutstillingen på Frogner Stadion.

Nå i jubileumsåret er den igjen i en av sine mer aktive perioder i livet, hvor den skal delta på Messingtippet på Gjøvik og ved Stjerneløpet i Oslo siste helgen i juni.

Nar



**Hold
et fast
grep
på veien**

Monroe støtdempere
betyr sikkert positivt
veigrep med alle fire
hjul fast og støtt på veien

Stort utvalg i
EKSOSANLEGG
BREMSEKLOSSER
BREMSESKO
VANNPUMPER
STØTDEPERE
TENNINGSDELER
CLUTCH



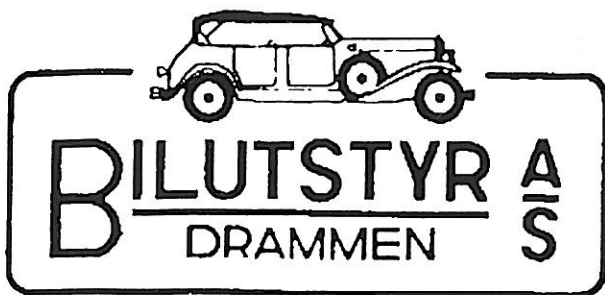
A.s. Grønland Auto

Buskerudveien 27 Drammen. Tlf. 32 82 16 65 Fax. 32 82 17 28

Bildeler og Rekvizita

En gros

En detalj



Telefon 32 81 22 05

Veteranbil-/MC-batterier
i sort hardgummi.
Gunstige priser!



Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40

Normann Bilverksted

Fridgeir og Geir Normann

Rep. av alle typer kjøretøyer.
Spes.: Mazda - Audi - VW

Stjerneveien 7 nedre - 3023 Drammen
Tlf.: 32 82 18 01 - Mobil: 94 46 21 15 - 94 20 64 57

Bremse-og Clutchservice



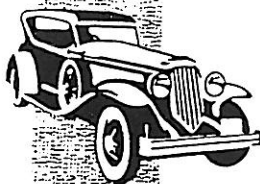
Spesialverksted for bremsler
og clutch til bil og industri.

Hotvetalléen 3a - 3018 Drammen
Tlf. 32 83 87 65

KJØP OG SALG AV BRUKTE BILER I ALLE PRISKLASSER

Meget gode kontakter innenlands og utenlands

Ta kontakt for en hyggelig bilprat



Becker Bil AS

3073 Galleberg, Tlf. 33 77 04 25
Mobil 94 24 60 40 - 92 04 60 40

FINANSIERING
GARANTI
INNBYTTE

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
MOTORHISTORIKEREN?

Ta kontakt med:

Per Langøy
Moreneveien 21
3058 SOLBERGMOEN
Tlf.: 32 87 14 63

Priser:
Helside kr. 600,-
Halvside " 400,-
Kvartside " 200,-
1/8 side1 " 100,-

Trykt i sort/hvit

REKVISITAPRISER MHK

Vognmerke for bil	200 kr.
Slipsnål	120 kr.
Klistremerke 1 stk.	20 kr.
Klistremerke 3 stk.	10 kr.
T-skjorte MHK	25 kr.
Jakkemerke	35 kr.
Vimpel	26 kr.
Jubileumbok 15 år	40 kr.
Vimpel m. stang	40 kr.
Klubbgenser	90 kr.
Prisene gjelder så langt lageret rekker.	120 kr.
Styret.	

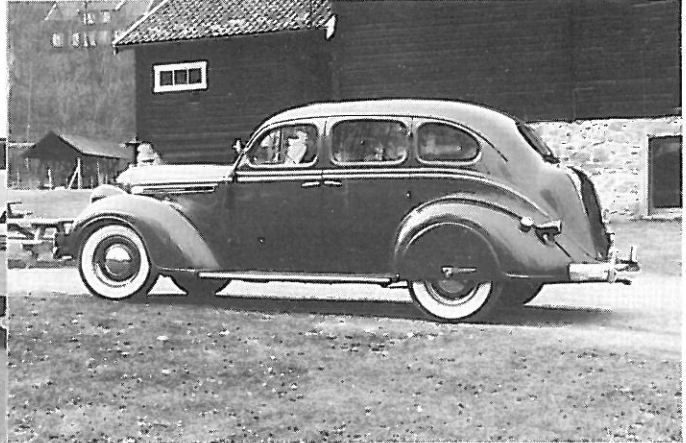
Vårmønstringen 1996

Vårmønstringen 1996 ble også i år laget i samarbeid mellom NVK og MHK, og de 45 startende fikk en rimelig god forsmak på våren med ikke alt for mange varmegrader, men allikevel høyst levelige værforhold på veien fra Kjellstadbommen via Røykenveier til mål ved Asker Museum. Redaksjonen har ikke mottatt noen reiseskildringer fra deltagerne, så vi får nøye oss med noen av undertegnedes bilder, og gratulere Jan Sandholt med seieren.



Resultatliste

- | | | | |
|-----------------------|-----------------|------------------------|----------------------|
| 1. Jan Sandholt | 1935 Terraplane | 24. Roy Helge Hafslien | 1966 Fiat |
| 2. Ottar Myhre | 1935 Bentley | 25. Erik Holde | 1937 Ford Eifel |
| 3. Fridgeir Normann | 1936 Buick | 26. Terje Graneng | 1929 Ford A |
| 4. Rune Kolberg | 1955 Studebaker | 27. Svein Hansen | 1943 Dodge |
| 5. Tor Wollebæk | 1965 Pontiac | 28. Kåre Kjemperud | 1966 VW |
| 6. Leif M. Nilsen | 1952 Rover | 29. Ove Loen | 1962 Cadillac |
| 7. Kjell Ødegaard | 1937 Buick | 30. Ingvard Bontveit | 1939 Mercedes-Benz |
| 8. Bjørn Bowim | 1955 Jaguar | 31. Reidar Groth | 1960 VW |
| 9. Holtan Last A/S | 1931 Ford AA | 32. John Hultquist | 1938 Chrysler |
| 10. Hans Hærnes | 1962 FIAT | 33. Philip Timmons | 1956 Mercedes-Benz |
| 10. Lars Gulliksrud | 1937 Buick | 34. Tore Fridheim | 1938 Ford V8 |
| 12. Helen Tuman | 1927 Chrysler | 35. Tor Karoliussen | 1965 Ford Cortina |
| 13. Reilulf Wold | 1955 Triumph | 36. Odd Eriksen | 1955 VW |
| 14. Øyvind Viker | 1933 Chevrolet | 37. Olav Kolbræk | 1955 Moskvitch |
| 15. Jan Shetelig | 1927 Chevrolet | 38. Inger Ulla | 1967 Rambler |
| 16. Steinar Ludvigsen | 1964 FIAT | 39. Einar Haugen | 1956 Rover |
| 17. Åshild Johannesen | 1963 Jaguar | 40. Tom Laugerud | 1956 Chevrolet |
| 18. Tom Syperiansen | 1947 Standard 8 | 41. Gunnar Rohr Torp | 1946 MG TC |
| 19. Oddvar Fogstad | 1927 Chevrolet | 42. Knut Bjørhus | 1956 MG A |
| 20. Cecilie Olsen | 1942 JEEP | 42. Lars Schau | 1947 Dodge |
| 21. Rolf Thingwall | 1932 Ford V8 | 44. Olav Thingwall | 1961 Skoda |
| 22. Arnt Ivar Lund | 1928 Chrysler | 45. Kåre Johnsen | 1961 VW Karmann Ghia |
| 23. Leif Eriksrud | 1956 Buick | | |



Redaktør for neste
MOTORHISTORIKEREN
er:

Per-Erik Carlson
N. Storgt. 28 E
3015 DRAMMEN
Tlf.: 32 83 10 26
Send inn stoff før
15. august 1996.



SENTRUM BILSKADE A/STlf. 32 83 22 00 /
32 83 70 09

Kreftingsgt. 46 - 3045 Drammen

Telefax
32 83 31 31**Alt i oppretting og lakkering****FRI BIL MENS DERES BIL REPARERES****Motorhistorisk klubb - Drammen**

- * Ett års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 1996 kr. 150,-.
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første torsdagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene starter kl. 1 900.
- * Møtene holdes i Ungdommens Motorsenter, under motorveibrua på Strømsø.
- * Medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen gir deg automatisk årsabonnement på MOTORHISTORIKEREN som utkommer februar, april, juni, september og desember.
- * Du får også mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN**SANDPRODUKTER**

Vi kan tilby sand til de fleste formål

SANDBLÅSING - FUGESAND
STRØSAND - FORMSAND
MØRTELSAND - PUSSESAND
FILTERSAND - STØPERGRUS
SINGEL - SUBBUS
PUKK - SEMENT - BETONG

Vår erfaring = Deres trygghet
Vår kvalitet = En av landets beste**K. BERGERUD EFTF.**SANDFORRETNING - BYGGEARTIKLER
Øvre Storgt. 45 - 3018 Drammen