

1923: En 1923 L-serie med 4-seters Phaeton aluminiumskarosseri fra Brunn (Model 123A) er Norges eldste bevarte Lincoln og en av de eldste i Europa. Den ble førstegangsregistrert som A-3462 den 31. januar 1925 på fru Anna Kjølstad Skou. Bilen har hatt flere eiere på A-, C- og Z-skilte. Den ble restaurert og brukt som veteranbil av Øistein Bertheau, som solgte den videre til bilsamler Ola J. Borge på Osterøy. Bilen er nå registrert som R-427 og eies av Johannes O. og Alvar Borge. (Foto: Jan Tølfesby)

Fords luksusmerke jubilerer:

Lincoln i 100

Lincoln Motor Company ble etablert i 1917, lanserte sin første bil høsten 1920 og ble oppkjøpt av Ford i 1922. På grunn av prisen spilte Lincoln en marginal rolle som ny bil i Norge, men interessen for merket er stor og det har aldri vært så mange Lincoln i landet som nå. I dag er det over 1200 Lincoln i Norge.

Tekst: Asbjørn Rolseth (arolseth@online.no)

Inspirert av kongefamiliens 17. mai-cruising i hovedstaden med Buick A-1 og Lincoln A-5, velger vi en norsk innfallsvinkel på denne Lincoln-artikkelen fremfor å gå detaljert gjennom modellhistorien. Men litt om starten på det hele må

med, det er tross alt en 100-års-markering vi snakker om.

Leland, Cadillac og Lincoln

Perfeksjonisten Henry Martyn Leland var patriarken blant bilindustriens pionerer i Detroit. Leland kunne uten å skamme

seg ha latt sitt eget navn pryde to radiatorkapper, han var nemlig hjernen bak både Cadillac og Lincoln.

I 1904 ble Leland sjef for Cadillac, som ble en del av General Motors i 1909. Men Leland røyk uklar med GM-bossen William

Durant, forlot Cadillac i 1917 og etablerte Lincoln Motor Company – ikke for å produsere biler, men Liberty V12 flymotorer til kampfly basert på en forsvarskontrakt. Men da første verdenskrig sluttet raskere enn Leland hadde regnet med, i 1918, satt han

MOTOR LIV
NR 8
OSLO 18 JUNI 1927

Overser er lugtens konge. Den mest majestætiske væsning, dens eleganse, dens økonomi liget over alle andre. Kunnet den i lugtens verden. I automobilverden er den i Lincoln øverste plads.




LINCOLN

MOTOR LIV
NR 4
OSLO 18 APRIL 1927

Lincolns konstruktører har kun et bestemt formål, nemlig at skabe den bedste og smukkeste automobil som det er muligt for mennesker at fremstille – uden hensyn til kostnader.

For at opnaa dette formål er der i indvirkning længe og endnu en forprovet – omkring en materialer og maskiner, som aldrig har set på eksisterte ved fabrikation av motorvohiler.

LINCOLN ADELINGEN FORD MOTOR COMPANY



LINCOLN

MOTOR LIV
NR 6
OSLO 18 MAI 1927

Den fulde teknik formaa ikke at fremstille en mere fuldkommen vogn end den majestætiske Lincoln.

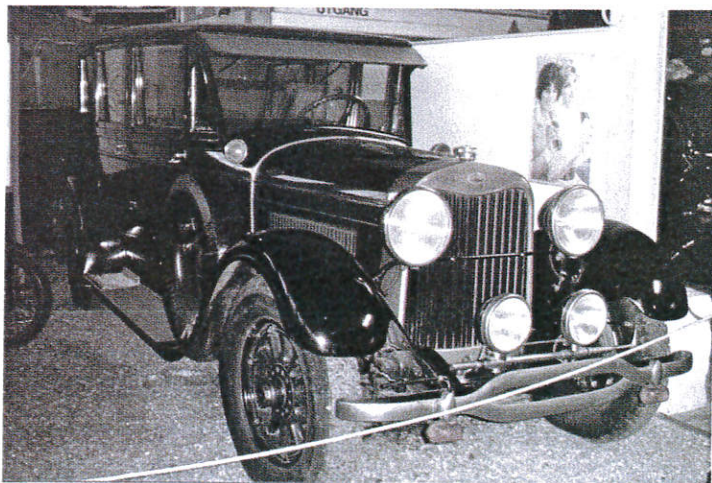


LINCOLN

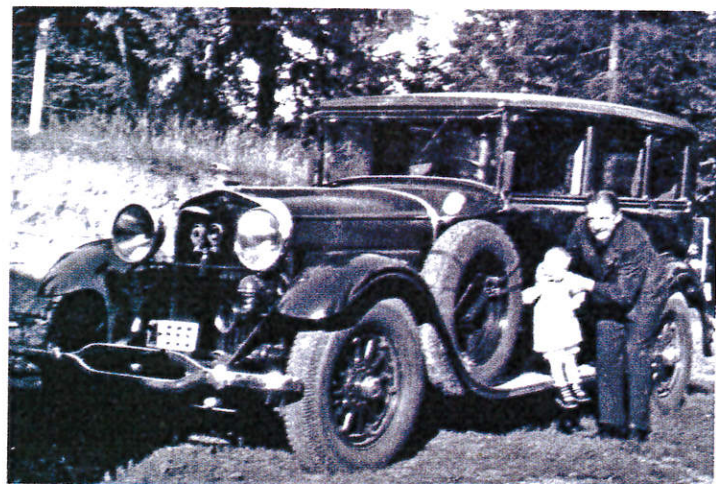
BILENES ØRN: I 1927 hadde KNA-bladet «Motorliv» en serie helsides Lincoln-annonser. Selv om panserfiguren var en greyhound, er det ørnens egenskaper det spilles på i denne annonsen. I andre tillegges Lincoln egenskapene til en gems, en leopard og en løve.

DEN BESTE: Lincolns konstruktører har skapt «den bedste og smukkeste automobil som det er mulig for mennesker at fremstille». Annonse i «Motorliv» nr. 4, 1927.

FULLKOMMEN: Det er ikke mulig å «fremstille en mere fuldkommen vogn enn den majestætiske Lincoln.» Annonse i «Motorliv» nr. 6, 1927.



1928: Den 1. desember 1928 ble det registrert en 1928 Lincoln L-serie 7-seter Limousine på A-695, med grosserer Sverre Young som eier. Bilen sto i en periode utstilt på Norsk Kjøretøystorhistorisk Museum i Lillehammer, der dette bildet ble tatt. Den har også hatt kjennemerket DC 34047. Nå har den C-695 (fordi A-695 er opptatt av en Jawa mc) og eies av Carl Berg, Kristiansand. (Foto: AR)



1929: A-555 var en 1929 Lincoln L-serie Model 168A 7-seters Sedan registrert 24. april 1930 på kryssfinerfabrikken A/S Lumber Co. i Kristiansand. Bak dette firmaet sto grosserer Henry Johansen, som med interesser i flere norske sagbruk og treforedringsbedrifter var en stor aktør i trelastbransjen. Johansen giftet seg med operasangerinnen Kirsten Flagstad i 1930. Bilen hadde senere K-1088, S-2263 og fra 1954 R-2010 hos en eier i Laksevåg, men gikk til opphugging i 1962. (Ukjent fotograf, samling AR)

med en topp moderne fabrikk, et dyktig ingeniørteam og ingen oppdrag. Han bestemte seg for å utnytte ressursene og lansere en ny bil i Cadillac-klassen. Den nye bilen fikk navnet Lincoln til ære for president Abraham Lincoln.

Lincoln var en solid bil med V8-motor, men selskapet kom skjevt ut fra starten. Innkjøp av produksjonsverktøy, maskiner og

råvarer var svært kapitalkrevende. Bilen skulle være klar for salg i januar 1920, men den første ble ikke levert før 16. september 1920. Da var Henry Leland 77 år gammel og Lincoln Motor Company i krise. Den 4. februar 1922 ble Henry Ford eier av Lincoln Motor Company for 8 millioner dollar. Henry Leland og sønnen Wilfred fulgte med på lasset, men

ble presset ut i juni 1922 etter uenighet med Henry Ford.

Topp kvalitet, trøtt design

Første generasjon Lincoln var et presisjonsprodukt med glimrende mekanikk og udiskutabel kvalitet. Men Henry Leland var ikke så

opptatt av bilens design. Den saken overlot han til en svigersønn som var hattemaker. Resultatet ble deretter. Med høye karosserier og tung linjeføring så Lincoln kjedelig og gammelmodig ut. Slikt appellerte ikke til 1920-tallets playboy-kunder som ville ▶

LINCOLN



FORDSON

AEROPLANER

KONGSBERG AUTO

Tlf. 225

H. Lofthus

Tlf. 225

Alle slags reparasjoner utføres. Lager av nye og brukte biler, reservedeler, rekvisita, batterier, gummi etc.

Shell bensin – Servicevogn – Vakt dag og natt

Skal det være en Lincoln eller et fly? Det var ikke noe å si på valgmulighetene hos Kongsberg Auto, som foruten Ford og Lincoln også reklamerte for Fordson traktorer og «Aeroplaner». (Annonse fra «NAF Veibok» 1933)



1937: Dette er kanskje den mest spesielle Lincoln som har hatt norske skilte: 1937 Model K V12, type 359B Semi-Collapsible Cabriolet, med karosseri fra Brunn. Bare syv slike biler ble produsert. Ifølge Kirsten Flagstad Museum fikk hun «visstnok» denne bilen i gave fra Metropolitan Opera i New York. Eller var det ektemannen Henry Johansen som kjøpte den, slik det også hevdes? Han hadde jo tidligere en 1929 Lincoln. Henry Johansen døde i 1946. Kirsten Flagstad beholdt bilen til 1953-54, da den ble solgt til vognmann Kristian Hægeland i Kristiansand. Bilen var først registrert som K-131, deretter K-21 hos Hægeland. Han hadde bilen frem til ca. 1970, da Lars Kile jr. kjøpte den og solgte den videre til et museum i Nederland. Nå er den i USA. (Foto utlånt av Jan Hægeland via Bernt Erik Olsen)

flaske sin rikdom.

Henry Ford hadde nok med T-modellen og brydde seg lite om Lincoln, som han overlot til sønnen Edsel å ta ansvar for. Først da Edsel engasjerte velrenommerte karosserifirmaer som Brunn, Dietrich og LeBaron ble Lincoln en bil med utseende som matchet teknikken. Da det nye K-chassiset kom i 1931, var Lin-

coln blitt en gedigen bil som for alvor kunne hevde seg mot andre prestisjemerker.

Lincoln beholdt V8-motoren til og med 1932. Samme år kom den første V12. I 1930-årene hadde Lincoln hele tre ulike V12-konstruksjoner. Alle var sideventilmotorer. Den første i K-serien var en 65-graders V12 på 448 cid som ble brukt i KB ▶



NORSK BROSJYRE: Med forhandlerstempel fra Fram Motor Kompani A/S og norsk tekst, er denne salgsbrosjyren for 1939 Lincoln-Zephyr en sjelden sak. Den norske teksten er i overkant høystemt – hør bare på dette: «Som et fortidens praktskip med sin pompøse arkitektur i det høye akterskip med forgylte lanterner og stevn med utskårne sirener er et majestetisk og gripende uttrykk for Ludvig XIV's århundre, på samme måte er en Lincoln-Zephyr uttrykk for vår tids skjønnhetsidealer. Linjene er de tyvende århundres, som ikke har kunnet hente noe forbillede fra fortiden, som harmonerer med tidens hastighetsideal og som derfor danner sin arkitektur på grunnlag av prosjektilets estetikk. (...) En Lincoln-Zephyr er konstruert for vår tids mennesker. Den har de edle linjer, den kraft og spenstige skjønnhet som harmonerer med overlegen hastighet som nå – i 1939 – må prege mesterverket».

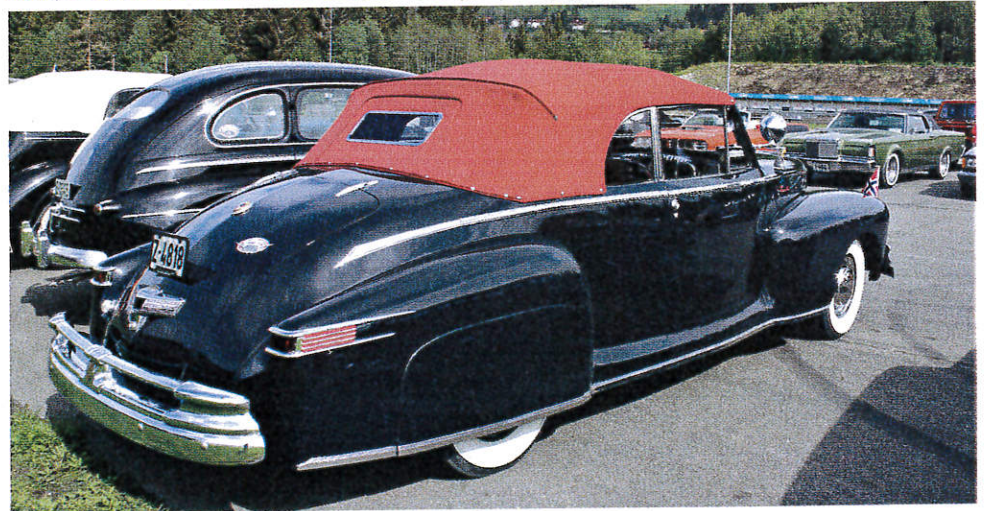




LINCOLN-BUTIKK I OSLO SENTRUM: LINCOLN i store bokstaver på veggen hos Fram Motor Kompani A/S viser at Fridtjof Nansens plass 6 var stedet for å handle en ny Lincoln. Fiat-importøren Norsk Italiensk Auto A/S holdt til i lokalet nærmest fotografen. Etter at Fram Motor Kompani ble oppkjøpt av Isbergs Bilforretning i 1957, ble det Volvo i utstillingslokalet. Bildet er tatt like før krigen. (Ukjent fotograf, samling AR)



ROMSLIG MOTORROM: En fotograf fra bladet «Aktuell» fanget opp denne scenen en gang på 1960-tallet. At bilen var en Lincoln-Zephyr med V12-motor ble ikke nevnt i bildeteksten, som isteden er en kommentar om jakten på en liten løs skrue – og likheten mellom bileiere og strutser. På vegne av «Aktuell» ber vi om unnskyldning for den sammenligningen, men ser man positivt på bildet kan det symbolisere hvor oppslukt man kan bli av en Lincoln!



1948: Sigmund Granli fra Sandefjord sørget for et prektig tilskudd til den norske Lincoln-bestanden da han importerte en 1948 Continental Convertible Coupe V12 i 2018. Kun 452 slike biler ble produsert i 1948, som var siste årgang både for V12 og for første generasjon Continental. Mens den regulære Lincoln-serien hadde vanlige dørhåndtak utvendig, var det trykknapper på Continental. På bildet tatt bakfra står det en Continental Mark III fra 1970 i bakgrunnen. (Foto: AR)

◀ 1939: I forhold til andre og mer pompøse norske Lincoln-anonser, er denne ganske nøktern. («Norsk Motorblad» nr. 6, 1939)



1955: Det er tvilsomt om det ble registrert noen ny Lincoln i Norge i 1955. C-881 kom til Norge i 1986 og fikk i første omgang kjennemerket UE 68911. Det er en Capri 2-dørs hardtop (Special Custom Coupe), som var årets mest populære Lincoln-modell med 11.462 produserte. Dette eksemplaret ble montert i Los Angeles. (Foto: AR)



1957: Lincoln brukte argumentene «long, low and lovely» for Premiere-serien i 1957. Bildet viser en 2-dørs hardtop som fikk norske skiltes i 1988 – først BC 39581, senere L-368 (og det er ingen stor overraskelse at tallet tilsvarer antall kubikktommer i motoren). Dagens eier har hatt bilen siden 1991. (Foto: AR)

i 1932-33. Den neste var en 67-graders V12 på 382 cid til KA i 1933 (økt til 414 cid fra 1934). Den tredje var en 75-graders 267 cid V12 til Lincoln-Zephyr i 1936. Fra 1940 var motoren på 292 cid og ble også brukt i Lincoln og Continental 1946-48.

Lincoln i Norge

I 1925 startet oppbyggingen av en europeisk forhandlerkjede for Lincoln. Fra 1927 ble det annonsert friskt for Lincoln i Norge. I KNA's medlemsblad «Motorliv» var det stadig helsides annonser, ofte i farger på forsiden. Mens du fikk kjøpt en Ford overalt, var det bare fire Lincoln-forhandlere i 1927: A/S Wetlesen i Oslo, Bergens Automobil Compagni A/S, J. Bærnholth i Halden og Gaden & Larsen A/S i Trondheim. I 1929 hadde Nilsen & Robsahm overtatt i Oslo, mens Bergensforhandleren ikke lenger var med i annonsene.

Direktør Eyvind Gaden, en av eierne av Ford-forhandleren i Trondheim, var svært tidlig ute som Lincoln-eier. Hans bil U-712 hadde chassissnr. 6994, noe som betyr at den var av 1922-årgang, men den ble registrert i 1923. Bilen gikk senere blant annet som drosjebil på Hamarøy og var i drift til lenge etter krigen. Den eldste Lincoln som har overlevd i Norge er imidlertid chassissnr. 11955, en 1923-modell som ble registrert i Oslo i 1925



1959: Kjennemerket C-59430 er ikke tilfeldig valgt. Denne staselige bilen er en Continental Mark IV fra 1959 med 430 cid V8. Torkild Sæther i Halden importerte bilen i 2008 og eier den fortsatt. Ifølge Lincoln-klubbens register finnes det bare to slike 1959 Continental Mark IV 4-dørs hardtop i Norge. (Foto: AR)

(se bildetekst).

På bilutstillingen i Oslo i 1929 var det utstilt én Lincoln, priset til 32.000 kroner og utstillingens dyreste bil. Rimeligste Ford A lå på 3720 kroner, en Chrysler Imperial på 23.500. Ikke rart Lincoln-markedet i Norge var stramt.

Etter at Nilsen & Robsahm gikk konkurs, ble Gjestvangs Automobilforretning A/S og fra 1937 Fram Motor Kompani A/S ledende Ford-forhandlere i hovedstaden. Det var ikke før den rimeligere Lincoln-Zephyr kom på markedet i 1936, at man kun-

ne begynne å snakke om ordinært salg. Prismessig gikk det fire Lincoln-Zephyr på én Lincoln K-serie. I perioden 1936-1940 ble det førstegangsregistrert 75 nye Lincoln-Zephyr i Norge.

I 1959 utgjorde bestanden av registrerte Lincoln 107 biler. Av de 107 var det 43 etterkrigsmodeller (1946-1958) og 64 førkrigsmodeller. Det var flest av årsmodellene 1949 (17), 1937 (17 biler), 1938 (15) og 1939 (12).

Da bilsalget ble frigitt i 1960 og folk kvittet seg med eldre modeller, gikk det nedover med Lincoln-bestanden. I 1970 var det bare

26 biler med skilt på, i 1978 var tallet nede på et kritisk nivå med bare 11 biler. Deretter begynte det så smått å krype oppover igjen – i 1984 var det 30 registrerte Lincoln. Så kom 30-årsregelen og økte beholdningen, men den fulle effekten kom først da 70-tallerne ble gamle nok på 2000-tallet. I 2004 var det nesten 500 Lincoln i Norge, i dag er det altså over 1200. Vi kan trygt fastslå at uten 30-årsregelen ville det ha vært glissent på Lincoln-treffene her til lands.

Markert Mark-innslag

Dagens bestand av norske Lin- ▶



SKIPSREDERBIL-1: Skipsreder Hilmar Reksten eide en 1961 Lincoln Continental Convertible. Den kom til Bergen i 1963 og ble i første omgang registrert som O-2855 (som en Ford!) på Reksten-firmaet A/S DS Karen. Senere omregistrert til Reksten privat med kjennemerket R-104. Fru Reksten parkerte bilen en ukes tid på Flesland flyplass. Mens hun var borte, regnet det ganske mye. Uheldigvis hadde hun glemt å lukke taket. Bilens interiør og kompliserte elektriske anlegg ble aldri det samme etter denne fadesen, derfor ble bilen solgt til Oslo i 1969 og derfra til Trondheim, der den fikk U-5103 og VD 33533. Sturla Fiskvik i Trondheim foretok en omfattende restaurering og viste bilen på Motorama-utstillingen i 1975. Da hadde bilen skiftet ham, fra hvit med svart kalesje til svart med hvit kalesje. I 1976 ble bilen solgt til nå avdøde Per Landsmann på Tjøme. Han omregistrerte den til C-61430. Bilen befinner seg nå i Sandnes og venter på en ny restaurering. (Foto: Lincoln & Continental Owners Club Norway)



SKIPSREDERBIL-2: Dette er etter alt å dømme A-3413, en 1967 Continental 2-dørs sedan som ble førstegangsregistrert 8. november 1966. Bilen var en av få Lincoln som ble solgt ny i Norge på 1960-tallet. Den var eid av rederfamilien Moltzau helt frem til 2000 og ble i flere år kjørt av privatsjåfør. Bildet skal være tatt på Mosseveien. Bilen har i dag en eier i Bergens-området. (Ukjent fotograf, samling AR)

Kongehusets Lincolner

Kongelige biler er et tema som interesserer mange veteranbilfolk. I den norske kongefamilien er det særlig Buick, Cadillac og Lincoln som utgjør de ikoniske innslagene. At Lincoln kom inn i slottsgarasjen på

1920-tallet, skyldtes nok at merket bød på en kombinasjon av kvalitet og komfort som var kombinert med et konservativt image. Til tross for sin høye prisklasse signaliserte ikke Lincoln overdådig luksus, det var heller snakk om en behersket stil. Men hadde

fabrikken valgt modellnavn som President eller Republic, ville kongehuset neppe kjøpt Lincoln ...

Alle de syv Lincoln-bilene som har hatt stallplass i Slottsgarasjen eksisterer fortsatt. Her er oversikten:

1927 LINCOLN:

Dette var en svartlakkert 1927 L-serie 147B Dietrich Berline med chassisnr. 43348 anskaffet av kronprins Olav og registrert 3. juni 1927 som A-3, senere som C-1 etter at kronprinsparet flyttet til Skaugum i 1929. Bilen ble solgt i 1937 og fikk da C-713, deretter fikk den A-16713 ved salg til ny eier i Oslo. I 1959 ble bilen solgt til Kristiansand og gikk på K-283 frem til avregistrering i 1962. Ola J. Borge på Osterøy ble senere eier av bilen. Den er ikke registrert i dag. (Foto fra minnealbum utgitt etter kronprins Olav og kronprinsesse Märthas bryllup i 1929)





MARK II: Det finnes bare rundt et dusin Mark II (1956–57) i Norge. Med vellykket design, høy pris og lav produksjon (2994) var modellen sikret klassikerstatus allerede som ny. C-5611 ble importert i 2012. (Foto: AR)



MARK III: Mark III (1969–1971) ble produsert i 79.381 eksemplarer. Bildet viser V-3750, en 71-modell Mark III importert i 2008. (Foto: AR)



MARK IV: Fra 1972 til 1976 var det Mark IV som gjaldt, med en samlet produksjon på 278.599. DL 17848 er en 72-modell med ansiennitet i Norge siden 2006. Bare første årgang hadde grillen trukket ned i støtfangeren. Fra 1973 ble det ny støtstøttabsorberende fanger foran. (Foto: AR)



MARK V: Continental Mark V (1977–1979) oppnådde en produksjon på 228.862 og er en populær modell i det norske Lincoln-miljøet. Trond Dahl på Gullverket har en usedvanlig fin 1979 Mark V Collector Series som Dag Skoglund presenterte i NMV nr. 7-2019. (Foto: AR)

coln er dominert av Mark-modellene fra 1970-tallet. Med tanke på at Lincoln har produsert biler i 100 år, kan dette virke litt smalt. Men det har sin naturlige forklaring. Disse Mark-utgavene er noe av de mest gedigne og

komfortable biler som er produsert. Og i motsetning til mange andre luksusbiler ble de produsert i et stort antall, derfor er prisnivået overkommelig. Det er importert svært mange velholdte Mark-biler med lav kjørelengde,

som bidrar til at standarden på den norske Lincoln-bestanden er høy. Halvparten av Lincoln-bilene i Norge, ca. 600 stk, er Mark III, Mark IV og Mark V. De fordeler seg på ca. 265 Mark V, ca. 225 Mark IV og ca. 100

Mark III.

Det norske Lincoln-miljøet er organisert i Lincoln & Continental Owners Club Norway, som er tilsluttet den amerikanske LCOC, men har sitt eget norske medlemsblad Lincoln & Con-

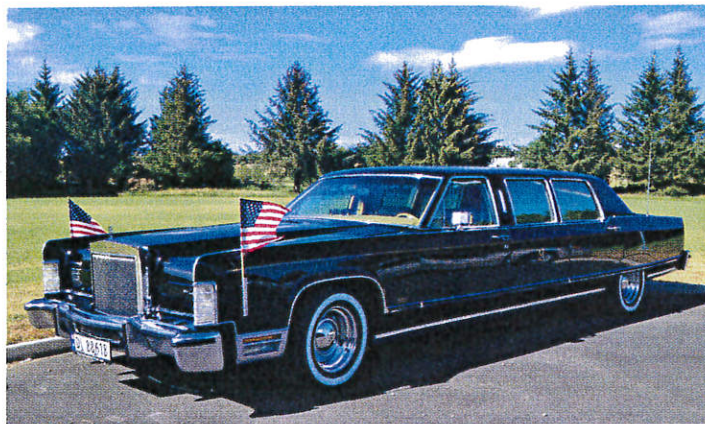


1931 LINCOLN

En K-serie 207B Limousine med chassissnr. 67804 anskaffet av kong Haakon VII. Førstegangsregistrert 21. mai 1931 som A-1. Ble brukt under kongens flukt i april 1940 fra Oslo til Nybergssund. Derfra ble bilen kjørt i sikkerhet over til Sverige og sto på den norske ambassaden i Stockholm under krigen. Kom tilbake til Oslo i 1945. Solgt til skraphandler Svend Fr. Pettersen i Sandvika i 1959. Pettersen solgte snart bilen videre til Edvart Johansen fra Hønefoss, som bare eide den i en kort periode med kjennemerket F-60120. Hos neste eier, Harald Buberg i Oslo, fikk bilen tildelt A-8950. Buberg hadde bilen registrert i perioden 1960-1967, og solgte den deretter til Ola J. Borge, Osterøy. Han registrerte den på nytt i 1978 og fikk da tildelt SP 20000. Bilen ble omregistrert til A-124 1993 og eies nå av sønnen Johannes O. Borge. (Foto: AR)



VERSAILLES: I det norske Lincoln-miljøet finnes det få eksemplarer av Lincoln Versailles, en kompakt 4-dørs sedan som sto på programmet i 1977–1980. Versailles var basert på Ford Granada / Mercury Monarch, med 110 tommer akselavstand og 302 eller 351 cid V8. Versailles var Lincolns første forsøk på en mindre modell siden Lincoln-Zephyr. Den ble lansert som et svar på Cadillac Seville, som imidlertid solgte tre ganger så godt. Det hjalp ikke at Versailles var den første amerikanske bilmodellen som ble levert med klarlakk (to lag), den ble oppfattet som en forkledd og overpriset Granada. I Norge finnes det færre enn ti Versailles, denne 79-modellen som ble importert i 2009 er en dem. (Foto: AR)

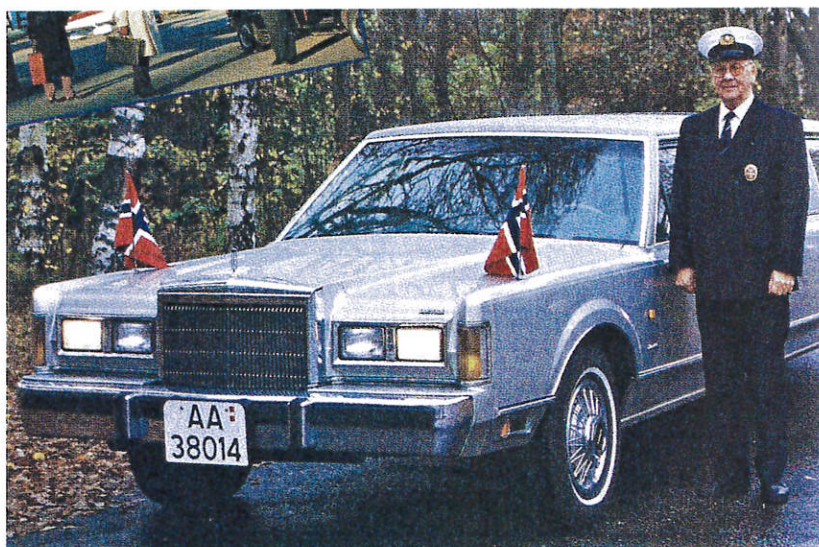


LIMOUSINE: Tidligere operativ uteleder i Oslo-politiet, Thor Langli, var tungt involvert i sikkerheten rundt president Clintons besøk i Norge i 1999 og jobbet tett på Secret Service. Som allerede entusiastisk Lincoln-eier førte dette til at han selv fikk lyst på en limousine. Etter lang tids jakt ble det funnet en passende bil i USA, en 1977 Lincoln Continental Town Car Limousine som fikk norske skilte i 2008. Bilen har en egenvekt på 2749 kg, er 687 cm lang og registrert for åtte personer. Bilen er forlenget hos Moloney Coachbuilders. (Foto: Lincoln & Continental Owners Club Norway)

tinental News. Medlemstallet kulminerte for fem år siden med over 400 medlemmer, men ligger nå på ca. 320, forteller klubbens sekretær og redaktør Thor Langli, som sammen med Terje Sæthre og nå avdøde Tore Solberg startet Lincoln-klubben i 1999.

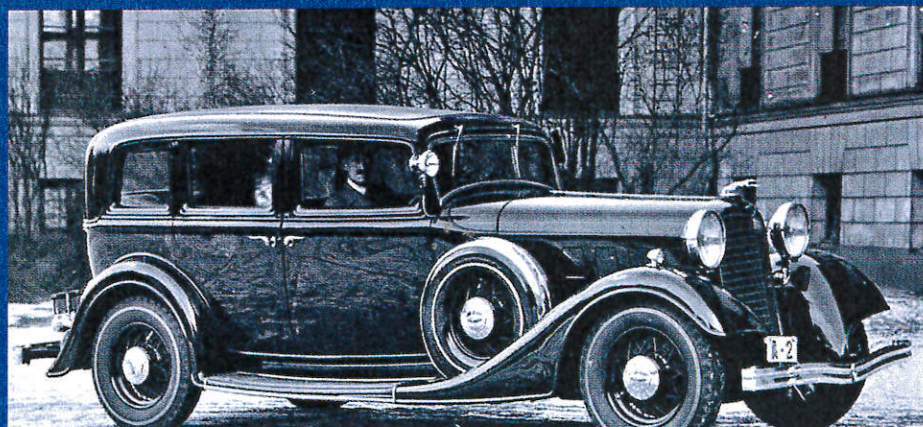
Vi takker Lincoln & Continental Owners Club Norway for hjelp med foto og opplysninger.

TOWN CAR: AA 38014, en 9-seters 1988 Lincoln Town Car Limousine, ble importert i 1993 og var representasjonsbil hos Jotun AS, her med sjåfør Anders Skolby. Han hadde erfaring som sjåfør hos kongehuset siden 1949 og ble ansatt som privatsjåfør i Jotun i 1973. (Foto fra Jotun AS)



1934 LINCOLN

Kongehusets tredje Lincoln, en KA Limousine med 7-seters Murray-karosseri og V12-motor, ble kjøpt hos Gjestvangs Automobilforretning A/S og registrert som A-2 den 9. mars 1934. Chassisnr. KA1848. Solgt til skraphandler Svend Fr. Pettersen i Sandvika i 1959 sammen med Lincoln A-1. Pettersen registrerte 34-modellen på seg selv med kjennermerket C-215. Senere ble hans datter Lilly Berghheim (gift med GM US-importør Gunnulf Berghheim) eier av bilen. Solgt videre til brødrene Uglands Motormuseum, Kristiansand i 1993. Eies i dag av Johan Bernhard Ugland, Grimstad og har fortsatt skiltene C-215. (Foto fra Geir Hvoslefs arkiv)





1957 LINCOLN

Kongehusets første etterkrigs-Lincoln, en 1957 Premiere 4-dørs Sedan med chassissnr. 57WA42610. Registrert som C-3 den 28. oktober 1957, omregistrert til A-6 den 22. januar 1960 og til kong Olavs privatnummer A-459 den 6. september 1967. Solgt til Hadeland Bilutleie på Gran i 1969 og registrert som E-323 på selskapsvognløyve, fikk deretter KE 12586 ved salg til Drammensområdet i 1971. Bilen ble stående avregistrert fra 1971 til 1991, da den fikk L-103 hos ny eier Anne Grethe Rihm i Stavanger. Bildet viser C-3 foran Stiftsgården i Trondheim under kong Olavs kroning i 1958. (Foto: Schrøder)



1970 LINCOLN

Kongebil i Bergen, gavefinansiert av skipsreder H. Westfal-Larsen og hustru Anna Westfal-Larsens Almennyttige Fond. Bilen er en 1970 Lincoln Continental 4-dørs Sedan med chassissnr. 0Y82A857342 som fikk kjennemerket O-1 da den ble registrert 2. januar 1970 på Olav V personlig. Den avløste en 1951 Humber Imperial i rollen som Bergens kongebil og ble blant annet brukt når kongen åpnet festspillene. Bilen ble solgt til Per Fiksdal, Bergen i 2011 og fikk nytt kjennemerke O-11. Siden 2017 eid av Bergen Veteranvogn Klubb. Her fotografert ved åpningen av det nye kjøretøymuseet på Hunderfossen i fjor. 1970 markerte et generasjonsskifte for Continental, som fikk helt ny design, men likevel var lett gjenkjennelig som en Lincoln. Men åpenbart ikke for vedkommende som ordnet med registreringen av O-1. Bilen ble rett og slett registrert som en «Ford» uten nærmere modell- eller typebetegnelse – ikke engang «Ford Lincoln» som ellers ofte er blitt brukt når man glemmer at Lincoln har egen merkekode i registreringssystemet. (Foto: AR)



1966 LINCOLN

Lincoln Continental 4-dørs Convertible, chassissnr. 6Y86G440075, registrert som A-5 den 22. april 1966. Til manges overraskelse ble bilen solgt ut av slottets bilpark i 1992. Bilen ble registrert på selskapet Cruise Business & Travel Management A/S i Oslo og fikk DH 11111, endret til A-55 på dispensasjon fra Vegdirektoratet i 1996. Behovet for en stor, representativ åpen bil førte til at kongefamilien leide tilbake bilen ved flere anledninger, for eksempel ved åpningen av Stortinget (i slike tilfeller med skiltene A-5). Da bilen igjen var til salgs gjennom Røhne & Selmer A/S i 2002, sikret kong Harald seg bilen for 700 000 kroner. At skiltene A-5 kom på plass igjen 8. november 2002 bekreftet at historien var kommet på rett kjørl. Vi trenger ikke å gå lenger tilbake enn til årets 17. mai for å forstå hvor riktig det var. (Foto: Lincoln & Continental Owners Club Norway)



1982 LINCOLN

1982 Lincoln Town Car 4-dørs Sedan med 5.0-liters V8, mørk blå med ettermontert soltak, førstegangsregistrert som A-7 den 1. september 1982. Chassissnr. 1LNBP94F8CY670713. Dette var «Folkegaven» som Stortinget bevilget en halv million til i forbindelse med Olav Vs 25-års jubileum som konge. Ble solgt ut av Slottsgarasjen i 1992 og omregistrert til DF 96100 med Jan Schou-Ericksen, Drøbak som eier. Eies i dag av Oddleif Bakås og Toril Snildal i Snillfjord. (Foto: Lincoln & Continental Owners Club Norway)