



Virgil Exner (1909-1973) var en av USA:s främsta bildesigner. Efter några år hos GM och Studebaker hamnade han i början på 50-talet hos Chrysler där han blev ansvarig för koncernens samtliga modeller åren 1955-1962.



VIRGIL EXNER EN FENA PÅ DESIGN

CHRYSLER 1955-1962

Det var inte Chevrolet 1955 eller Cadillac 1959 som revolutionerade bildesignen på 50-talet. Det var Chryslers Forward Look, skapad av Virgil Exner. Han föddes för 110 år sedan och var verksam under en mycket spännande tid i bilhistorien då han ansvarade för Chryslers formgivning under åren 1955-62. Exner var den siste av de stora amerikanska formgivarna när han gick bort 1973.

Lars Alm har samlat hans storverk från Forward Looks första år i sitt privata museum i Örebro.

TEXT & FOTO: GÖRAN AMBELL FOTO: ARKIVBILDER

Vem var han egentligen? Virgil Exner, mannen som kanske mest av alla bidrog till att göra 50-talet till bilhistoriens största designdecennium. Ursprungligen hette han Andersson i efternamn.

Född i Ann Arbor i Michigan 1909 av en ogift 20-årig kvinna av norsk börd.

Eftersom Virgil var det enda hans mor hade gemensamt med den 29-årige försäljare som var hans far, blev han bortadopterad till familjen

Iva och George Exner. Tidigt märktes Virgils fallenhet för konst, vilket familjen uppmuntrade.

CHICAGO MOTOR SHOW

Hans stora intresse för bilar startade när styvfadern tog med

elvaårige Virgil till 1920 års Chicago Motor Show där han fastnade för den pampigaste av dem alla, en Duesenberg. Han började samla billitteratur, broschyrer och även själv rita bilar. Redan nu visste han att han skulle bli bildesigner.



Jag har haft en vision om att samla på alla top of the line-modeller Chryslerkoncernen byggde 1957. Jag anser att de är de vackraste bilar som byggts, säger Lars Alm i Örebro. Överst från vänster: Dodge Custom Royal D500, DeSoto Adventure och Plymouth Fury. Mellanraden: Chrysler 300 och New Yorker. Underst: Imperial.

Efter att ha lärt sig köra familjens Willys Overland Wippet kunde han köpa sin första bil, en 1921 års Model T. Snart försedd med Duesenberg-emblem, egen pinstripping och lite hot rod-stuk. 1928 hoppade han av universitetsstudierna då de inte kunde ge honom den designutbildning han ville ha. I stället tog han anställning hos en reklamfirma där en nästan lika nyanställd sekreterare, som senare skulle bli hans fru, tilldrog sig hans intresse. Företaget hade bland annat Studebaker som kund och snart var det Exner som stod för märkets vackert tecknade färgbroschyrer.

CHEF VID PONTIAC

Vid den här tiden fanns inga skolor för vare sig bildesign eller annan industridesign. Men Exner var självlärd och vid 24 års ålder deltog han i en tävling där det gällde att designa framtidens bilar. Detta uppmärksammades av Harley Earl som några år tidigare startat GM:s

designcenter. Här kom Exner snart att träffa andra unga formgivare som med tiden skulle bli stora namn inom amerikansk bil-design: Frank Hershey (Ford), Bill Mitchell (GM), Gordon Buehrig (Auburn/Duesenberg, Ford) med flera.

Virgil satte tidigt sin prägel på flera av GM:s 30-talare, inte minst

Pontiac där han redan efter två år blev chef över designavdelningen.

TILL STUDEBAKER

Snart var det fler som intresserade sig för Exner och endast 28 år gammal fick han anställning hos USA:s största fristående industridesigner, Raymond Loewy, som

hade designkontor i New York, London och Paris.

När Studebaker, som sedan tidigare var kund hos Loewy, gav dem uppdraget att ta fram märkets nya Championmodell gick uppgiften till Exner. Med så lyckat resultat att han redan året därpå fick sätta upp ett eget designteam för Studebaker hemma i South Bend.

När Studebakers första efterkrigsmodeller skulle tas fram gick uppgiften både till Loewys team i New York och Exners gäng hos Studebaker i South Bend. Samtidigt fick Exner i uppdrag av Studebakers chefsingångör Ed Cole (senare Chevrolet 1955 mm) att i hemlighet ta fram ett helt eget förslag. När det senare visade sig att det förslaget gillades bäst blev Loewy rasande och avskedade Exner på stående fot.

"Då börjar du hos oss", sa Cole som befann sig på plats.

Problemet var dock att Studebaker hade ett flerårskontrakt med Loewy fram till 1955, varför märkets Starlight Coupe 1947



Virgil Exner, här 48 år gammal, vid 1957 års Chryslerprogram där varje koncerns speciella bakpartier tydligt framgår. Medsols: Dodge, DeSoto, Chrysler och Imperial med Plymouth i mitten.



Lyxigast av de fyra divisionerna var Chrysler och deras New Yorker. De dubbla yttre backspeglarna var alltid ett option, i likhet med antennerna på bakskärmarna. Sidodekoren varierade mellan denna och de enklare Windsor- samt Saratoga-modellerna.



Plymouth Fury presenterades som en under-serie av Belvedere 1956 och fanns endast i kulören Sandstorm White med anodiserade aluminiuminlägg i fenorna fram till och med 1958. Fronten var förberedd för dubbla strålkastare i framskärmarna men innan lagstiftningen var klar i flertalet stater användes de två inre som parkeringsljus.



Chrysler använde den större av koncernens standardkarosser på 126 tum's hjulbas. Potenta 300-modellen fick de två första åren 1955-1956 samma framsida som Imperial men med den nya Forward Look-karossen 1957 denna mer farthungliga front. Enda sidodekoren på "sportmodellen" var 300-märket över en kort sidolist på bakskärm.



DeSoto byggdes på samma större kaross som Chrysler då den låg strax under i rangskala utom den billigare Firesweep som använde Dodgens 122-tumschassi. Genom en egen bred front med en stötfångare som även utgjorde grill samt egen utformning av fenorna fick den sin egen karaktär trots identisk karossform. Fyra år senare skulle DeSoto försvinna som märke.

och andra vackra modeller som egentligen ritats av Exner ändå kom att krediteras Raymond Loewy.

Studebaker var för övrigt den första amerikanska biltillverkaren som kunde presentera en helt ny efterkrigskaross redan 1947, två år före merparten i Detroit.

När Exner 1949 beslöt att lämna Studebaker fick han först ett generöst erbjudande från Ford innan han hamnade hos Chrysler

som verkligen var i behov av en designchef med nytt, friskt blod.

EXPERIMENTBILAR

K T Keller, Chryslers högste chef som tidigare haft högsta ansvaret för märkets modeller, var mer tekniker än estet vilket märktes allt tydligare på koncernens ofta ganska tråkiga och ålderdomliga formgivning.

Exners första uppgift blev att bygga några experimentbilar samt

tre paradvagnar, samtidigt som han startade ett samarbete med flera italienska karossbyggare.

Under tiden gick försäljningen av det ordinarie sortimentet av Plymouth, Dodge, DeSoto och Chrysler allt sämre. Under 1950 hade Keller ersatts av Tex Colbert och när han hösten 1952 visade Exner märkets planerade modeller inför 1955 skakade denne bara på huvudet.

Exner fick då uppgiften att på mindre än 18 månader ta fram en helt ny serie bilar. Men kravet var att få helt fria händer utan att ingenjörerna lade sig, vilket tidigare alltid varit fallet hos Chrysler.

MILLION DOLLAR LOOK

Såväl Exners första experimentbil K-310 som paradvagnarna fick låna ut flera av sina linjer till de nya 55:orna, men han aktade sig för att



Interiörerna varierade såväl mellan Chryslers olika serier som ingående modeller. Från vänster (billigaste) Plymouth, Dodge, DeSoto, Chrysler 300,



Chryslerkoncernens lyxigaste märke, Imperial, fick en egen kaross 1957 med 129 tumms hjulbas och var trots sin längd något kortare än året innan. Den falska reserven på bakluckan kunde senare även beställas till Chrysler och Plymouth och kostade inget extra. Från att åren innan haft baklyktorna separat monterade på bakskärmarna flyttades de 1957 in i de stora bakfenorna.



Dodge hade tillsammans med Plymouth en annorlunda takform med tunnare bakre takstolpar på coupemodellen än koncernens större märken. Även här syns de enkla sju tum stora strålkastarna i de breda skärmöppningarna i väntan på nya amerikanska ljusregler med fyra femtumslykter. Dodge var annorlunda med "separata" fenor och dubbla bakljus på varje skärm som hängde med till 1959.

göra designen alltför futuristisk, med "framtidsbilen" Airflow från 1934 i färskt minne. Den var alltför radikal. I den konservativa bilbranschen var det viktigt att skynda långsamt.

Cadillac hade lanserat sina fenor 1948, men det var inte enbart där Exner hämtade inspiration till sina fenor utan även från italienarna som också byggt bilar med fenor.



Chrysler New Yorker samt Imperial (exklusivast).

Först klar av 55:orna blev Imperial som fick baklyktorna ovanpå bakskärmarna från Exners första showbil K-310. Övriga koncernens modeller fick också olika variationer av fenor. Dodge och Plymouth växte dessutom rejält i storlek jämfört med tidigare. Exners "Million Dollar Look" var verklighet.

Alla nyheter på den tekniska sidan bidrog till att hålla ►

LARS ALM

EN AV VIRGIL EXNERS stora svenska beundrare är Lars Alm i Örebro som på senare år har samlat Chryslerkoncernens samtliga top of the line-modeller från det magiska året 1957.

– Dels är det året som de stora vackra fenmodellerna kom, dels är det mitt eget födelseår, berättar Lars.

Det var emellertid med en Plymouth -59 allt började.

– Den ägde jag i nio år, men när jag köpte föräldrahemmet 1986 var jag tvungen att sälja den.

Men intresset kom tillbaka tolv år senare med en Imperial cab 1957 och banan var utstakad. – Sedan blev det en Chrysler 300, en Dodge och så vidare.

I dag kommer ungefär hälften av bilarna i hans ständigt ökade samling direkt från USA, resten har han hittat i Sverige.

När Lars plötsligt fick en kopia av en modell han redan hade, kom han på att han kunde ha två av varje. Sagt och gjort.

I början renoverade han sina bilar själv, men som upptagen entreprenör med 18 bolag, renoveringsobjekt i form av en stor stenkyrka i staden och en nyligen inköpt lantegendom finns inte längre tid för det.

I dag är alla hans bilar inrymda i ett fantastiskt privat museum på drygt 800 kvadratmeter som han



Lars Alm har samlat Chryslerkoncernens exklusivaste modeller som erbjöds under hans eget födelseår – 1957.

byggde 2012 på sin industritomt i Örebro. Här finns dessutom mängder med rekvisita, soffor av bilbakdelar (Chrysler förstås), bensinprylar, caféer, en biosalong och mycket mer.

– Jag är van att ha mycket omkring mig, men bilarna ägnar jag ändå mycket tid. En gång i månaden har jag öppet hus och då får jag besök av mycket bilfolk.

Vad gör man då när samlingen är komplett? Inga problem för Lars, nyligen byggde han en till nästan lika stor hall där han börjat samla GM-bilar från ungefär samma period.



Chrysler och Imperial (bilden) delade på koncernens största V8, en 392" Hemi. I standardutförande på 325 hk. Två år innan hade den revolutionerat marknaden med 300 hk i hi-performance modellen 300. Nu var denna på 375, alternativt 390 hk!

DeSoto hade en egen Hemi V8 på 345 kubiktum och lika många hästar i Adventurer (bilden). Även Dodge hade sin egen Red Ram Hemi som i Custom Royals hi-performance utförande D500 var på 354 kubiktum och 340 hk. Plymouths starkaste motor var en 318 på 290 hk som satt i Fury.

