

Jako odpověď na konkurenční Chevrolet Corvette představil Ford v roce 1954 model Thunderbird. Původně dvoumístný vůz sportovního střihu se však brzy proměnil ve velký a komfortní automobil. Zachoval si jen hromem znějící jméno a stylizovaného opeřence ve znaku.

Okřídlený hrom

Vývoj prvního modelu trval jen půldruhého roku, prototyp jménem Thunderbird byl představen na detroitském autosalonu v únoru 1954. Sériová výroba vozu označovaného zkratkou T-Bird nebo Tbird odstarto-

vala v září 1954 coby model 1955. Byl postaven na klasickém podvozku se samostatným rámem, předními nezávisle zavěšenými koly, odpéroványými vinutými pružinami a poháněnou tuhou zadní nápravou s podélnými listo-

1970

KUPE ROČNÍKU 1970
SE ŠÍPOVITOU PŘÍDÍ
BEZ NÁRAZNÍKU



vými pery. Poháněl jej motor V8 o objemu 4,8 l a výkonu 193 k (142 kW), spojený s manuální třístupňovou převodovkou. Brzy se však v nabídce objevila i třístupňová automa-

1954



FORD
THUNDERBIRD
V PRVNÍM
PROVEDENÍ
(1954-55)

1956



MODEL 1956
S NAHRADNÍM
KOLEM ZVENKU
NA ZÁDÍ

tická převodovka Ford-O-Matic, k níž měl osmiválec výkon zvýšený na 198 k (146 kW).

Při rozvoru 2,59 m byl první Thunderbird dlouhý 4,45 m, byl pouze dvoudílný a měl pohotovostní hmotnost 1350 kg. Na páticípalcových kolech dosahoval největší rychlosti 160 km/h, stupnice rychloměru však pro radost fidiče končila až u 150 mil za hodinu, tedy 240 km/h. Vůz byl také označován za „vůz pro mládě všeho věku“. Standardně se dodával s odnímatelnou laminátovou střešou, za příplatek mohl dostat skládací plátěnou střešičku. Zajímavým detailem byly výfukové trubky zabudované do okrouhlých chromovaných prvků nad zadním nárazníkem. Během prvního roku se prodalo přes 16 tisíc automobilů Thunderbird.

Model 1956 se odlišoval náhradním kolem uloženým v krytu zvenčí na zádi karoserie, odnímatelná střešička dostala kruhová přidavná okénka umožňující alespoň částečný výhled šikmo vzad. Objem osmiválce vzrostl na 5,1 l a standardně dával 215 k (158 kW), zatímco s automatickou převodovkou měl výkon 225 k (166 kW). Do modelového roku 1957 vstoupil T-Bird s novou maskou, výraznějšími „křídly“ na zadních blatnicích, rezervou uvnitř karoserie a motorem 5,1 l o výkonu 245 k (180 kW). Sportovně založeným jezdcům Ford nabízel i ostřejší verzi o výkonu 270 k (199 kW), nejnáročnější mohli zvolit provedení Special Supercharged s kompresorem Paxton, díky němuž se výkon vyhoupl na 300 k (221 kW), takže dvoudílný vůz uháněl rychlostí až 200 km/h. Do konce roku 1957 se celkem prodalo přes 53 tisíc automobilů Thunderbird první generace vyráběných v Dearbornu.

1957



PRO ROK 1957
DOSTAL T-BIRD
NOVOU MASKU
A VĚTŠÍ
„KŘÍDLA“

ČTYŘMÍSTNĚ
KUPE ROČNÍKU
1958
S HRANATOU
STŘECHOU



1958

► V lednu 1958 debutoval Thunderbird druhé generace, vůz zcela odlišných tvarů i charakteru, vyráběný v nové továrně ve Wixomu (Michigan) spolu s vozy prémiové značky Lincoln. Nový T-Bird dostal podvozek s rozvorem prodlouženým na 2,87 m, zadní nápravu odpěrovanou vinutými pružinami a menší čtrnáctipalcová kola. Jeho samonosná karoserie dlouhá 5,2 m už nebyla dvoumístná, ale čtyřmístná v podobě kupé bez středních sloupků, jemuž hranatý tvar střechy vynesl přezdívku „Square Bird“. Příd s mohutnou maskou zdobily v duchu nové módy čtyři kruhové světlomety, a také vzadu byly dvě dvojice okrouhlých světel. Hmotnost vzrostla na 1700 kg, osmiválec zvětšený na 5,4 l dával 240 nebo 265 k (177 resp.

OTEVŘENÝ
THUNDERBIRD
TŘETÍ GENERACE
Z ROKU 1962



1962

DVOUMÍSTNÝ
THUNDERBIRD
SPORTS
ROADSTER
(1962)



1962

195 kW), a komu ani to nestačilo, mohl si připlatit na V8 o objemu 5,8 l a výkonu 300 k (221 kW) dodávaný s novou automatickou převodovkou Cruise-O-Matic. Milovníci otevřených vozů si museli počkat do června 1958, kdy přišel na trh čtyřmístný kabriolet, model Convertible. Do konce roku tehdy kabrioletů vyrobili jen málo přes dva tisíce, zatímco kupé 36 tisíc.

Pro sezonu 1959 dostal Thunderbird masku s vodorovnými lištami a palubní desku osazenou přístroji s bílým podkladem (dříve byl černý). Vrchol nabídky motorů tvořil sedmilitrový V8 o výkonu 350 k (258 kW) s třístupňovou automatikou. Žád modelů 1960 zdobily kromě nezbytných „křídél“ i dvě trojice obličejů světel, novinkou bylo kupé s ručně ovládaným posuvným dílem střechy nad předními sedadly. Těch se však do podzimu 1960, kdy skončila výroba automobilů T-Bird této řady, prodaly jen 2,5 tisíce. Jinak ale byla produkce vozů Thunderbird ročníku 1960 re-

1965

kordní: téměř 81 tisíc kupé a 12 tisíc kabrioletů. Celková výroba vozů druhé generace překročila 198 tisíc exemplářů, včetně 24 tisíc otevřených modelů Convertible.

Thunderbird třetí generace uvedený na trh v listopadu 1960 si zachoval rozvor 2,87 m a celkovou délku 5,2 m, byl však širší, nižší a těžší, než jeho předchůdce. Měl zcela novou čtyřmístnou karoserii s aerodynamicky tvarovanou předí opatřenou širokou maskou a čtyřmi kruhovými světlomety, zatímco vzadu bylo na každé straně jen jedno velké kruhové světlo. Výrobce opět nabízel kupé bez středních sloupků a kabriolet, součástí standardní výbavy byla automatická převodovka a posilovače brzd i řízení. Pod kapotou duněl nový osmiválec 6,4 l o výkonu 300 k (221 kW),



KUPÉ ČTVRTÉ
GENERACE
MODELOVÉHO
ROKU 1965

1966



ZÁD MODELU
CONVERTIBLE
SE SVĚTELNÝM
PÁSEM (1966)

který v příplatkové verzi dával 375 k (276 kW) a ve špičkovém provedení s trojicí dvojitých karburátorů dokonce 401 k (295 kW).

V sezoně 1962 se poprvé objevilo luxusní kupé Landau se střechem potaženou vinylem a atrápy napínacích oblouků na zadních sloupcích. Optickou proměnu kabrioletu ve dvoumístný roadster umožňoval odnímatelný laminátový kryt, pod nímž zmizela zadní řada sedadel a jenž vpředu zasahoval až k opěrkám hlav řidiče a spolujezdce. Takto upravený model s označením Sports Roadster byl vybaven chromovanými drátovými koly s centrální maticí a prodával se za 5439 dolarů, zatímco Convertible stál 4788 dolarů a kupé Hardtop a Landau 4321 a 4398 dolarů. V roce 1962 se vozů Sports Roadster prodalo málo přes 1400, o rok později jen necelých pět stovek. V sezoně 1962 Ford vedle motoru 6,4 l o výkonu 300 nebo 340 k (221 resp. 250 kW) nabízel za příplatek i osmiválec 6,7 l nařaděný na 385 nebo 405 k (283 resp. ▶

1967



KUPÉ Z ROKU 1967
SE SVĚTLOMETY
UKRYTÝMI
ZA MASKOU

ČTYRDEŘEVY
THUNDERBIRD
LANDAU SEDAN
(1969)



1969

298 kW). V roce 1963 pak vrchol nabídky tvořil sedmilitrový V8, který dával až 425 k (313 kW). Úhrnná produkce vozů Thunderbird třetí generace překročila 214 tisíc exemplářů.

Koncem září 1963 měl premiéru model 1964, Thunderbird čtvrté generace. Vyznačoval se dynamickým, v přední partii až agresivním designem, jenž navazoval na styl z let 1958 až 1960. Čtyři kruhové světlomety vpředu, dlouhá kapota, výrazné podélné prolisy na bocích, zadní blatníky bez „křidel“ a dvě velká obdélníková světla na zádi – to byly charakteristické prvky nových modelů. Zákazník opět mohl volit mezi kupé Hardtop a Landau a otevřeným modelem Convertible. Vůz s rozvorem 2,87 m byl dlouhý 5,22 m a vrátil se k patnáctipalcovým kolům. Hmotnost všech verzí se pohybovala nad dvoutunovou hranicí, u kupé s příplatkovou výbavou dosahovala 2100 kg i víc. Škála vý-

militrové osmiválce o výkonu 360 a 390 k (265 a 287 kW). Novinkou sezony 1969 byla verze kupé Landau s elektricky ovládanou otvírací střešou nad předními sedadly. Vozy Thunderbird ročníku 1970 dostaly novou před, z níž šipovitě kupředu vyběhala maska. Celková délka povyrosla na 5,46 m, efektní řešení předě se však nelíbilo pojišťovně a stalo se jedním z podnětů, jež vedly k nařazení o tzv. „pětimilových“ náraznících, které musely karoserii spolehlivě ochránit při nárazech rychlostí do pěti mil za hodinu, tedy 8 km/h. Výroba vozů Thunderbird páté generace skončila v roce 1971, celkem jich vzniklo přes 278 tisíc, z toho 77 tisíc ve čtyřdveřovém provedení.

Koncem roku 1971 debutoval Thunderbird šesté generace, model 1972. Měl podobu velkého pětimístného až šestimístného kupé, při rozvoru 3,06 m byl dlouhý 5,5 m. Podvozek i karoserie s nevelkými úpravami převzal z prestižního kupé Lincoln Continental Mark IV, vyráběného ve stejném závodě v michiganském Wixomu. Mimochodem – vozy Thunderbird určené pro západní část USA se tehdy začaly souběžně montovat v Los Angeles. Vůz o hmotnosti kolem 2150 kg poháněl motor V8 o objemu 7,0 l s výkonem sníženým na 215 k (158 kW), větší osmiválec 7,5 l dával v kalifornském provedení jen 210 k (155 kW). Převodovka byla výhradně automatická, mohutné kupé uhnělo na patnáctipalcových kolech rychlostí až 195 km/h, takže mu přišly vhod kotoučové brzdy s dvoukruhovým ovládním a posilovačem stejně jako radiální pneumatiky Michelin.

Od roku 1973 se stal standardním motorem vozů Thunderbird osmiválec 7,5 l s výkonem 220 k (162 kW) a objem palivové nádrže vzrostl na 100 l. V sezóně 1974 délka kupé přerostla přes 5,7 m a jeho hmotnost převyšovala 2300 kg. V této podobě se Thunderbird s drobnými retušemi vyráběl do roku 1976, kdy vyjely poslední z 299 tisíc vozů šesté generace. Tím také skončilo nejslavnější období automobilů hromového jména.

IMPOZANTNÍ
5,5 M DLOUHÉ
KUPÉ
THUNDERBIRD
(1973)



1973

konů se rozpínala od 300 do 425 k (221 až 313 kW), drtivě většina vozů byla vybavena automatickou převodovkou. Produkce modelového roku 1964 vylétla na 83 tisíc kupé a 9 tisíc kabrioletů, takže zůstala jen o tři stovky vozů za historickým rekordem ročníku 1960.

V sezóně 1965 si zákazník mohl za příplatek objednat přední kotoučové brzdy, novinkou modelového roku 1966 bylo kupé Town Hardtop se širším zadním sloupkem, opět se střechou potaženou vinyllem. V roce 1966 vzniklo posledních pět tisíc otevřených modelů Convertible. Z 238 tisíc automobilů Thunderbird čtvrté generace bylo kabrioletů jen 21 tisíc.

Koncem září 1966 byl představen Thunderbird páté generace, u něhož se výrobce vrátil k osvědčené koncepci se samostatným rámem. V nabídce koncernu Ford byl nový T-Bird situován výše, aby nekonkuroval hitu jménem Mustang. Nová karoserie měla masku přes celou šířku vozu, za ní se skrývaly světlomety, jejichž kryty se otvíraly pneumaticky. Vedle kupé bez středních sloupků, jež bylo při rozvoru 2,92 m dlouhé 5,25 m, se poprvé v historii objevil i čtyřdveřový pětimístný Thunderbird s označením Landau Sedan. Měl rozvor 2,97 m, délku 5,33 m a jeho zadní dveře byly zavěšeny vzadu, takže se otvíraly odpředu dozadu. Základním motorem byl V8 o objemu 6,4 l a výkonu 315 k (232 kW), za příplatek se montoval i osmiválec 7,0 l naladěný na 345 k (254 kW), v obou případech spolu s třístupňovou automatickou Cruise-O-Matic. Vozy dvoutunové hmotnosti jezdily rychlostí až 200 km/h, ovšem při spotřebě kolem 20 l benzínu na 100 km.

Předpisy omezující množství škodlivin ve výfukových plynech si v roce 1968 vynutily snížení výkonu motoru 6,4 l na 265 k (195 kW), i nadále však v nabídce figurovaly sed-