



Damals ging's fast nicht mehr grösser

Lincoln Premiere Landau von 1958

Eduard Vögeli aus Kleindöttingen war gerade 18 Jahre jung, als er sich entschloss, diesen wuchtigen Amerikaner anzuschaffen. Irgendwie hatte es ihm das grosse Kaliber angetan. In der Tat hatte der Lincoln mit über 7 Litern Hubraum den grössten 1958 in einem Serienwagen eingebauten Motor, und auch in Länge und Breite war er unter den normalen Personenwagen kaum mehr zu übertreffen.

Max Stoop (Text und Fotos)

Zum Glück hatte der heute als Versicherungsinspektor tätige Eduard Vögeli Autolackierer als Beruf gewählt, denn es sollte sich herausstellen, dass er mit dem Wagen seiner Träume nicht auf Anhieb einfach so herumfahren konnte, wie er sich das vorge-

Unsere Leser und ihre Liebhaberstücke

stellt hatte. Denn die Karosserie verlangte zuerst nach einer Restauration von Grund auf. Damit hatte der junge Mann nicht unbedingt gerechnet.

Umfassend restauriert

Volle drei Jahre dauerte die Instandstellung der Karosserie, was für manchen Kenner der Materie als nicht übermässig lange Zeit gelten dürfte. Für Eduard Vögeli waren es jedoch drei lange Jahre, denn schliesslich wollte er mit seiner voluminösen Eroberung in erster Linie fahren. Zudem ging die Sache recht ins Geld: 35 000 Franken kostete alles zusammen und zehrte die Ersparnisse des jungen Mannes völlig auf. Trotzdem sei es eine schöne und interessante Zeit gewesen, und heute ist unser Lincoln-Besitzer froh, dass alle Arbeiten möglichst originalgetreu ausgeführt wurden, was - vor allem in bezug auf die Sattlerarbeiten an Sitzen und Türgarnituren - nicht ganz einfach war. Oft konnte nur ähnliches Material oder ein verwandter Farbton beschafft werden,

und dann musste erst noch alles zusammenpassen. Denn grün ist eben nicht grün; manchmal hat es einen Rotstich, und dann geht es wieder eher ins Blaue. Von den vielen ausprobierten Farbtönen könnte Vögeli ein Lied mit mehreren Strophen singen.

Virtuoser Umgang

Heute ist Eduard Vögeli 31-jährig und wie eh und je Fan seines Lincoln. Es ist eine Freude, ihn als Beifahrer zu beobachten, wie er virtuos die zweieinhalb Tonnen und beinahe sechs Meter seines Wagens bewegt. Der 58er-Premiere macht trotz seiner opulenten Dimensionen aber nicht den Eindruck einer «typischen Amerikaner-Schaukel». Auf den manchmal recht gewundenen Strässchen des Aargaus und entlang des Rheins benahm er sich beinahe «europäisch-straff». Dafür verantwortlich ist bestimmt die für ein amerikanisches Modell aufwendig konstruierte Hinterachse mit Schraubenfedern, Längsschubstreben und Stabilisator. Zum andern dürften auch die jetzt montierten Radialreifen ihren Teil zu annehmbaren Fahreigenschaften beitragen (die übrigens im Durchmesser nicht ganz den im Kästchen mit den technischen Daten angegebenen Zahlen entsprechen und auf die früher üblichen weissen Wände verzichten). Der Wählhebel des Ford-Konzern-eigenen «Turbo-Drive»-Getriebeautomaten mit drei Fahrstufen befindet sich an der Lenksäule und ist somit weit praktischer zu handhaben als die seit Jahren zum guten Ton gehörenden mittleren Schaltkonsolen. Auch kann sich dadurch eine kleinere Person in die Mitte zwischen Fahrer und Mitfahrer setzen, und auf der hinteren Sitzbank lassen sich gar vier Passagiere unterbringen!

Verschwenderisch-grosszügig

Obschon der Lincoln Premiere eine ausladende Motorhaube besitzt und einen dito Kofferraum, bleibt in der Wagenmitte auch in Längsrichtung noch mehr als genügend Platz für die Insassen. Die Karosserieversion Landau entspricht einem viertürigen Faux-Cabriolet, dessen Seitenfenster sich völlig in die Türen versenken lassen, ohne Rahmen oder Mittelpfosten stehen zu lassen. Das verhilft vor allem an heissen Sommertagen beinahe zu einem Cabrioletgefühl mit natürlicher «Zwangsdurchlüftung». Es ist bei der pfostenlosen Bauweise erstaunlich, dass den Konstrukteuren auf Anhieb eine genügend verwindungssteife selbsttragende Karosserie gelang. Die Amerikaner waren ja damals auf «chassislose» Karosserien alles andere als eingeschossen, und noch heute ist mancher grossen US-Limousine ein guter alter Kastenrahmen eigen. Die Sicht aus dem Wagen ist vorzüglich, und alle vier «Ecken» der Karosserie sind vom Führersitz aus einsehbar. Die Panorama-Windschutzscheibe produziert trotz ihrer starken seitlichen Wölbungen keine lästigen Verzerrungen.

«Durstiger Mocken»

Dass der grossvolumige V8-Motor seine Arbeit fast nur flüsternd verrichtet, ist eigentlich selbstverständlich, denn schon damals trugen hydraulische Stössel der hängend im Kopf angeordneten Ventile zu einem leisen Lauf bei. Dafür ist dieser respektable Siebenliter-«Mocken» um so durstiger: Nach den freimütigen Angaben seines Besitzers beträgt der Benzinverbrauch gut und gerne 25 bis 30 Liter auf 100 Kilometer. Doch bei einer durchschnittlichen Fahrstrecke von nur 2000 km pro Jahr fällt das nicht stark ins Gewicht. Eduard Vögeli ist stolz darauf, zu den Gründungsmitgliedern des erst am 24. Juni dieses Jahres aus der Taufe gehobenen Lincoln-Continental-Club Europa zu gehören. Die Gründungsversammlung fand in Mörigen am Bielersee statt, und ausser 24 Schweizern fand sich dort auch ein Belgier ein, so dass der Club den Zusatz «Europa» vorerst nur ganz knapp verdient.

Vergleich zur Konkurrenz

Es ist an dieser Stelle sicher ganz spannend, den Lincoln Premiere preislich in seinem Konkurrenzumfeld zu betrachten. Hier die Daten, wie sie der «AR»-Katalognummer 1958 entnommen werden können:



Die verspielte Front entspricht dem amerikanischen Zeitgeist ... was für das zerklüftete, flügelbewehrte Heck gleichermaßen gilt (Bild oben links).

Marke und Modell	Preis Fr.
Lincoln Premiere Landau	39 300.-
Cadillac 62 Sedan de Ville	39 300.-
Chrysler 300 D Faux-Cabr.	37 500.-
Imperial Sedan	38 300.-
Bentley S Series Limousine	54 200.-
Daimler One-O-Four Sedan	35 000.-
Mercedes-Benz 300 Automatic	39 900.-
Princess IV Sedan	41 500.-

Wie man sieht, lagen die wenigen vergleichbaren Amerikaner-Modelle mit ihren Verkaufspreisen dicht beisammen. Unter den zum Vergleich herangezogenen Europäern passt der grosse Mercedes 300 (Typ «Adenauer») sowohl preislich wie karosseriemässig noch am ehesten ins Bild, besass doch auch er einen Viertürerbau ohne Türmittelpfosten. Trotzdem lagen Welten zwischen einem

europäischen Oberklassewagen und dem Lincoln.

Erzrivale von Lincoln (Luxusmarke der Ford Motor Company) war und ist die Marke Cadillac (General Motors Corporation). In den fünfziger Jahren erreichten die Produktionszahlen von Lincoln aber erst einen Bruchteil jener von Cadillac. Das hat sich seither geändert, wie die im «AR»-Katalog jährlich veröffentlichten Zahlen belegen.

Noch 1974 wurden erst 87 000 Lincoln gegenüber 230 000 Cadillac hergestellt. Zehn Jahre später betrug das Verhältnis 168 000 zu 329 000. Und 1994 schliesslich kamen auf rund 181 000 Lincoln noch 228 000 Cadillac. □

Technische Daten

Lincoln Premiere

Motor: 8 Zylinder in V 90 Grad, 7045 cm³ (109,22×93,98 mm), Kompr. 7,25:1, 299 SAE-PS bei 4600/min, max. Drehmoment 56,8 mkg bei 3100/min (SAE), hängende Ventile mit Stossstangen und Kipphebeln, hydr. Stössel, Ölinhalt, 4,7 L, Vierfach-Fallstromvergaser, elektr. Anlage 12 Volt, Wasserkühlung, Kühlerinhalt 24,5 L.

Kraftübertragung: Turbo-Drive-Automat (hydr. Wandler und Dreigang-Planetengertriebe), Wählhebel am Lenkrad.

Fahrgestell, Aufhängungen: Selbsttragend (Rahmen-Boden-Anlage mit Karosserie verschweisst), vorn Einzelradaufhängung mit Trapez-Dreieckquerlenkern und Schraubenfedern, hinten Starrachse mit Schraubenfedern, Längsschubstreben und Querstabilisator, vorn und hinten hydr. Teleskop-Stossdämpfer, Kurvenstabilisator vorn, hydr. Fussbremse mit Vakuum-Bremshilfe,



Der tellerförmige Luftfilter schafft es, selbst einen Siebenliter-V8 fast völlig zu verdecken.

Trommelbremsen, mech. Pedal-Feststellbremse auf Hinterräder, Kugellager-Lenkung mit Servo, Diagonalfedern 9.00-14 oder 9.50-14.

Abmessungen, Gewicht: Radstand 332,7 cm, Spur v/h 154,9 cm, Länge 572 cm, Breite 203,5 cm, Höhe 143,5 cm, Gewicht des beschriebenen Landau ca. 2400 kg.

Fahrleistungen: Benzinverbrauch ca. 25-30 L/100 km (nach Messungen des Besitzers), Höchstgeschwindigkeit ca. 180 km/h, Leistungsgewicht ca. 8 kg/SAE-PS.



Vergleichsweise sachlich geht's am Armaturenbrett zu. Die stark gewölbte Panoramasscheibe erlaubt sogar eine völlig verzerrungsfreie Sicht nach vorne. Die schweren Türen kommen ohne durchgehenden Mittelpfosten aus. Alle Seitenfenster lassen sich vollständig (elektrisch) versenken. Nur vorne bleibt das praktische Ausstellflügelchen stehen.