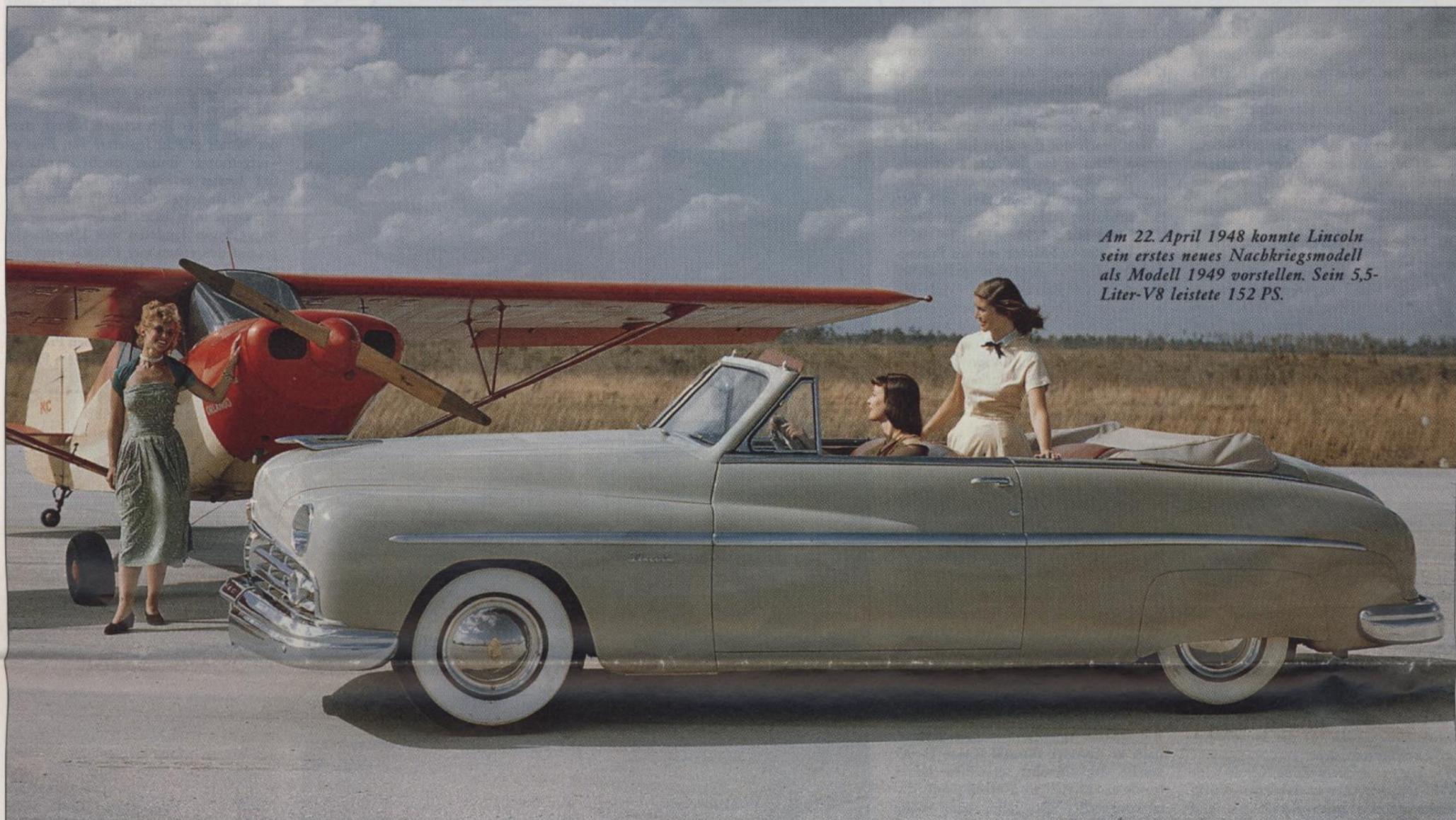


auto

exklusiv

Das Oldtimer-Magazin
der «Automobil Revue»

 34



Am 22. April 1948 konnte Lincoln sein erstes neues Nachkriegsmodell als Modell 1949 vorstellen. Sein 5,5-Liter-V8 leistete 152 PS.

Fords Prestigemarke wird 75 Jahre alt

Lincolns Geburtstag

Was Rolls-Royce und Daimler für England, bedeuten Lincoln und Cadillac für Amerika. Die Gemeinsamkeiten der US-Marken sind beileibe kein Zufall. Sie wurden ja schliesslich beide von Henry Leland gegründet.

Rob de la Rive Box (Text und Fotos)

Henry Martyn Leland, von seinen Bekannten und Geschäftspartnern liebevoll Uncle Henry genannt, erblickte am 16. Februar 1843 in Danville, Vermont, das Licht der Welt. Mit neun Jahren verdiente er mit dem Putzen von Schuhen sein erstes Geld. Mit achtzehn arbeitete er in der Rüstungsindustrie. Bis 1890 entwarf und verkaufte Leland Waffen unter anderem für Colt, um sich dann in Detroit selbständig zu machen. Hierzu gründete er eine Maschinenfabrik und spezialisierte sich im Bau von Zahnrädern und Motoren. Seine Fabrik stellte Motoren für Randsome Olds her und alsbald für eine neue Firma, die Leland 1902 mitgründete: die Cadillac Motor Car Company. Im Jahre 1909 übernahm General Motors das Unternehmen für die bis dahin

grösste je in Amerika gezahlte Summe von \$ 4 500 000.-. Bis 1917 blieben Leland und sein Sohn Wilfred bei Cadillac, um dann eine Fabrik für Flugmotoren zu bauen. Das Kriegsministerium bestellte 6000 Motoren und liess der neuen Firma 10 Mio Dollar für den Bau einer neuen Fabrikhalle.

Luxusautos statt Flugmotoren

Das baldige Ende des Krieges bewirkte die Stornierung von Aufträgen, so dass die Firma Lincoln Motor Co. auf einem Schuldenberg sitzen blieb. 1920 schalte-

ten der nun 77jährige Vater und sein Sohn auf die Fabrikation von Personewagen um. Am 14. September 1920 wurde der erste Lincoln aus dem Werk gefahren. 834 Wagen konnten in diesem Jahr gebaut werden. In den Autos arbeitete ein 5,8-Liter-V8-Motor, der dank seiner sorgfältigen Konstruktion 81 PS leistete.

3407 Wagen hatten Vater und Sohn Leland gebaut, als ihre Firma erneut in finanzielle Schwierigkeiten geriet. Die Lincoln waren mit Toleranzwerten von gerade 0,0005 Zoll zu aufwendig hergestellt und deshalb zu teuer in der Produktion.



Lincoln Dual Cowl, 1929. Die hinteren Passagiere hatten ihre eigene Windschutzscheibe. Das Gepäck wurde im Koffer mitgeführt, den dienstbare Geister ins Hotel oder ins traute Heim schleppten.

Lincoln-Sondernummer:

Ein runder Geburtstag

Manche Automarken und Modellreihen feiern in diesem Jahr Jubiläum. Doch nicht alle kommen auf eine so runde Zahl wie 75 Jahre: Grund genug, dass Rob de la Rive Box die Geschichte von Lincoln Revue passieren lässt. **Seiten 57 und 58**



Ein Neubeginn in Toffen

Nein, es geht in diesem Falle nicht um Schmidlins Oldtimer-Galerie, sondern um den unmittelbaren Nachbarn, die Oldtimer-Garage von Albrecht G. Guggisberg und Jürg U. Streit, die zu einem Neustart angesetzt haben. **Seite 59**

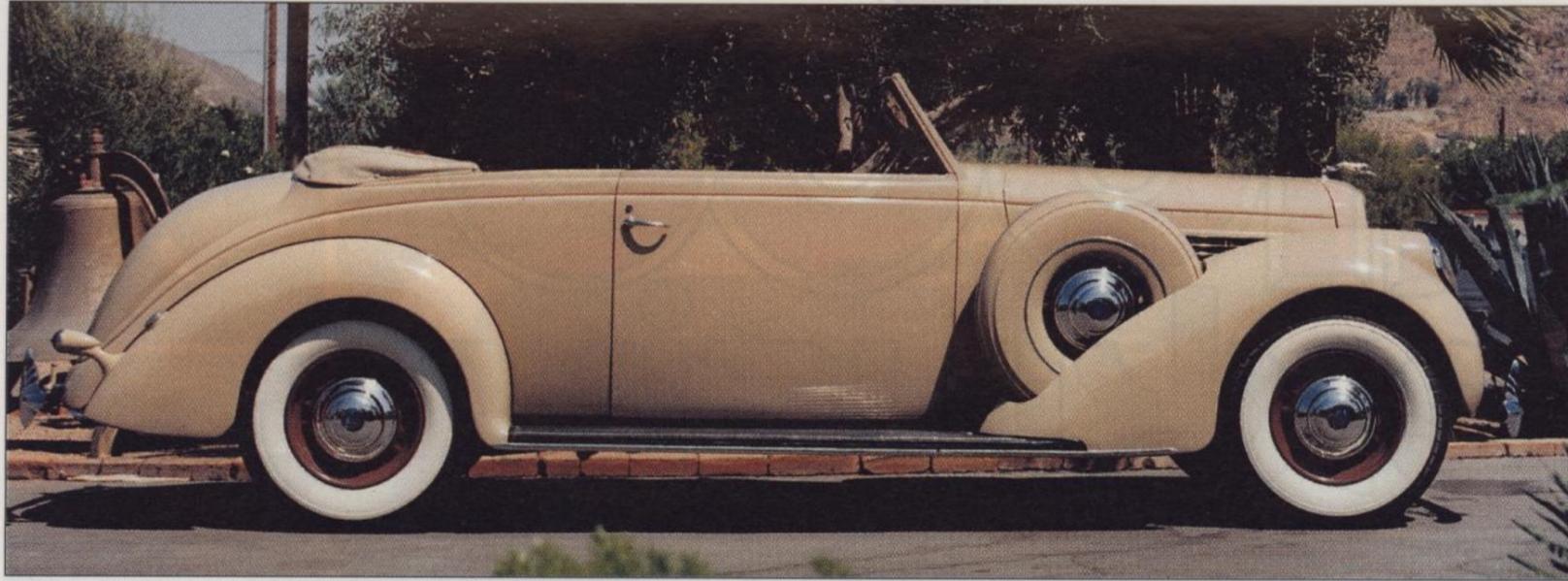
Der Lincoln Maxim Gorkis

Sogar der grosse russische Schriftsteller Maxim Gorki fuhr Lincoln: Unter Stalin war ihm als Vorsitzendem des Bundes sowjetischer Schriftsteller ein Modell KB mit V12-Motor geschenkt worden. Alexey Toporkows Bericht auf **Seite 61**



Eines «ae»-Lesers Lincoln

Bereits als 18jähriger hat sich ein Fan von US-Autos dazu entschlossen, einen (immerhin gebrauchten) Lincoln Premiere anzuschaffen. Max Stoop berichtet über die lehrreichen Erfahrungen dieses treuen Lesers auf **Seite 64**



Der Lincoln Modell K wurde 1938 mit 13 Karosserievariationen angeboten. Hier ein besonders elegantes zweitüriges Cabriolet von LeBaron.

ben und war mit 560 cm 19 cm länger als der kleine Bruder. In der Schweiz wurden ebenfalls beide Modelle angeboten: der Lincoln in drei Variationen, als 2türiges Coupé für Fr. 24 500.-, als 4türiger Sedan für Fr. 24 800.- und als Cabriolet für Fr. 27 300.-. Der Cosmopolitan kam als 4türiger Town Sedan auf den Markt und kostete Fr. 27 500.-. Mitte 1950 erhielten die Lincoln-Vertreter zwei neue Hardtop-Coupé-Modelle in ihr Angebot: den Lincoln Lido und den Cosmopolitan Capri auf dem längeren Chassis. 1952 stellte man den Capri in einer eigenen Serie her. Er erwies sich als der teuerste der Lincoln-Familie. Ab 1952 erhielt auch der Lincoln-Motor endlich obenhängende Ventile. Aus 5203 cm³ erbrachte er eine Leistung von 162 PS bei 3900/min. In Bastlerkreisen aber sprach es sich schnell herum, dass der Motor gut zu frisieren war. Dass er «aufgemotzt» immer noch zuverlässig lief, bewies er vor allem am unwahrscheinlich harten Carrera-Panamericana-Strassenrennen 1952. In der «Personenwagenklasse» landeten vier Lincoln Capri auf den ersten vier Plätzen, eine Leistung, die 1953 wiederholt wurde.

Dann der Continental Mark II

Ende 1955 zeigte Lincoln einen Prototyp des Continental Mark II auf dem Pariser Salon. Drei Jahre vorher hatte Fords Vizepräsident William Clay Ford seiner Designabteilung den Auftrag erteilt, einen würdigen Nachfolger für den unvergesslichen Vorkriegs-Continental zu gestalten. Ab 21. Oktober 1955 konnte dieser Wagen nun für den Preis von genau \$ 10 000.- gekauft werden. Der als eigene Marke lancierte Continental Mk II war nur als 2türiges Coupé erhältlich. Sein neuentworfenes Chassis wurde wie die Karosserie zum Teil von Hand gebaut. Als Motor fand man einen 6031-cm³-V8 mit 300 PS bei 4800/min unter der langen Motorhaube. Zubehör war überflüssig, denn alles, was das Werk nur offerieren konnte, war schon in den Wagen eingebaut worden. Die Produktion des Autos lief nur 20 Monate. Im Mai 1957 verliess der letzte der genau 3000 Mark II die Fabrik. Es handelte sich ganz klar um das schönste amerikanische Auto seiner Zeit, und auch heute hat es kaum etwas von seiner Attraktivität eingebüsst. (Bild: siehe «Wertbarometer» auf der nebenliegenden Seite 59).

1958 fand Lincoln zu selbsttragenden Karosserien zurück. Auf dieser Basis entstand auch der Continental Mk III (nun nicht mehr als eigene Marke, sondern als Modellreihe), der in seinem Aussehen einen Kontrast zu seinem Vorgänger bildete. Die Zeit der wirklich schönen Wagen schien vorbei zu sein. Die Lincoln wurden nur noch länger, grösser und kräftiger. In den 5 1/2 Meter langen Wagen ab Baujahr 1965 arbeiteten Motoren mit einem Hubraum von mehr als 7 Litern und einer Leistung von 320 PS. Und heute? Das Angebot für 1995 umfasst drei Modelle: den Continental, den Town Car und den Mark VIII, wobei letzterer einen 4,9-Liter-V8 besitzt und die beiden anderen einen mit 4,6 Liter Hubraum und 48 Ventilen. Damit sind sie nicht nur wesentlich sparsamer als ihre Vorfahren, sondern auch handlicher und mindestens ebenso schnell. □

Henry Ford eilte zu Hilfe, bezahlte die Schulden, kaufte die Firma für 8 Mio Dollar und gab seinem alten Freund Leland und dessen Sohn ungefragt mit Checks über \$ 325 000.- bzw. \$ 635 000.- ihre persönlichen Einlagen zurück; eine der nobelsten Gesten, die von Henry Ford bekannt sind.

Qualität geht über Quantität

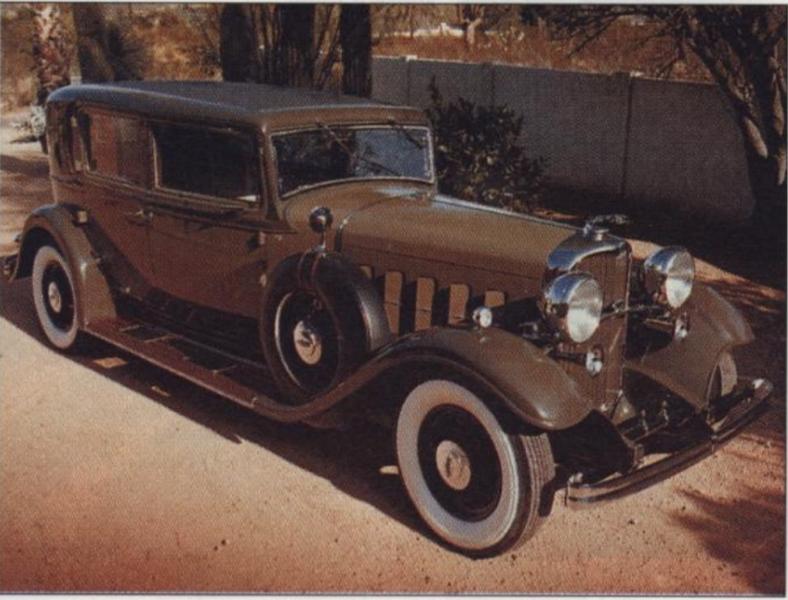
Henry Ford baute die Lincoln, wie Vater und Sohn Leland es vorgemacht hatten, mit höchster Genauigkeit, jedoch mit mehr Erfolg. Henrys Sohn Edsel Ford wurde Präsident der Lincoln Motor Company, und es gelang ihm, bis Dezember 1922 immerhin 5512 Autos abzusetzen (Ford produzierte im gleichen Jahr 1 173 745 T-Modelle). Die Verkaufszahlen stiegen zwar, aber da die Wagen im Gegensatz zu den Ford von Hand hergestellt wurden, blieben sie niedrig. Als Spitzenjahr erwies sich 1926 mit einer Produktion von 8858 Lincoln, aber 1933 konnten nur noch 2002 Stück einen Käufer finden.

Am 26. März 1932 starb «Uncle Henry». Im gleichen Jahr wurde der Lincoln KB herausgebracht. Dieser wurde durch einen neuen Motor angetrieben. Bis anhin arbeitete in allen Lincoln ein V8; der KB besass einen seitengesteuerten V12. 150 PS leistete dieser 7,2-Liter-Motor, was genügte, den schweren Wagen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zu bringen. Der V8-Motor wurde unterdessen für die Lincoln-KA-Serie weiterproduziert. 1933 konnte der verwöhnte Kunde seine Wahl zwischen 13 verschiedenen Karosserievariationen beim KA-Chassis und sage und schreibe 23 beim KB mit dem V12-Motor treffen. Der preisgünstigste V8, der zweitürige Roadster, kostete damals \$ 2700.-, der teuerste, eine sieben-sitzige Limousine, \$ 3350.-. Die Zwölfzylindermodelle waren mit \$ 4200.- bis \$ 7000.- angeschrieben, und das in einer Krisenzeit, wo Ford einen zweitürigen Sedan mit V8-Motor schon für weniger als \$ 500.- offerierte.

Marke der US-Präsidenten

1924 erstand Präsident Calvin Coolidge einen ersten Lincoln. Seit dieser Zeit ist Lincoln die Hausmarke des Weissen Hauses. Aber mit einigen Präsidenten als Kunden und von Prestige allein kann eine Firma nicht überleben. Henry Ford

1932 wurde der Lincoln KB vorgestellt. Seinen Antrieb übernahm ein 150 PS starker 7,2-Liter-V12-Motor.



I. war nahe daran, das Werk zu schliessen und die Marke aufzugeben, als John Tjaarda für ihn den kleinen und preisgünstigen Lincoln Zephyr entwarf. Der Wagen brach mit der alten Lincoln-Tradition, denn er war der erste amerikanische Produktionswagen mit einer selbsttragenden Karosserie; modern in seiner Linienführung und mit einem Preisschild von nur \$ 1275.-. Der 4,4-Liter-V12-Motor war im Prinzip nichts anderes als der bekannte Ford-V8-Motor mit vier Extrazylindern. Viele Teile, wie die Kolben, Pleuel und Ventile, waren deshalb austauschbar, was die Produktionskosten natürlich verringerte. Schon im ersten Produktionsjahr 1936 konnten 14 994 Zephyr verkauft werden. Ein Jahr später stieg die Zahl sogar auf 29 997 Stück.

Der Schritt zum Continental

1939 wurde zum letzten Jahr der konservativen Lincoln-K-Serie, denn 1940 erschien der Lincoln Continental, der die Aufgabe des Prestigefahrzeugs der Firma übernahm. Mit dem Lincoln Continental landete die Firma einen Zufallstreffer. Nachdem Edsel Ford von einer Europareise zurückgekehrt war, gab er Eugene Gregorie den Auftrag, einen speziellen Lincoln Zephyr in einem europäischen «Continental-Look» zu bauen. Im Februar 1939 wurde das Cabriolet in Fords Sommerhaus in Florida abgeliefert, und als der Industrielle nach Detroit zurückkehrte, hatte er Aufträge für 200 Wagen in der Tasche. Im Oktober desselben Jahres wurde das Modell als Lincoln Continental vorgestellt. Neun Jahre später stellte man die Produktion nach 5324 verkauften Exemplaren ein. Vom 11. Februar 1942 bis Kriegsende arbeitete Lincoln für die amerikanische Armee. Unter anderem wurden 145 000 Jeep-Karosserien, 25 332 Panzermotoren und 24 929 Motorgondeln für die B-24-Bomber fabriziert. Da für die Planung neuer Personenwagen also keine Zeit blieb, kehrte Lincoln am 10. Januar 1946 mit seinen Vorkriegsmodellen auf den Markt zurück.

Nachkriegszeit mit Pontonform

Erst Anfang 1948 konnte Lincoln seine wirklich neuen Nachkriegswagen zeigen, und auch wenn sie schon am 22. April 1948 ausgeliefert worden sind, galten sie als «Modell 1949». George Walker und seine Mitarbeiter zeigten sich für die neue Karosserie verantwortlich, und sie hatten gute Arbeit geleistet. Die klassische Linie hatte einer modernen Ponton-



Der preisgünstige und technisch interessante Zephyr mit 4,4-Liter-V12-Motor rettete die Lincoln Motor Company.



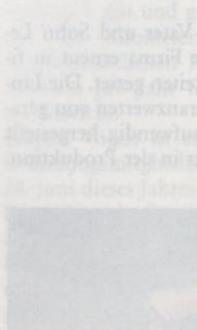
Der Lincoln Continental entstand 1939 nach einer Idee von Edsel Ford, Lincolns damaligem Präsidenten.



Abgesehen von der stark modifizierten und chromreichen Front war der Lincoln 1946 mit dem Vorkriegswagen identisch.

form Platz gemacht. Seit Henry Leland 1920 den Lincoln ins Leben gerufen hatte, erhielt die Marke zum drittenmal ein wirklich neues Gesicht. Die neuen Lincoln wurden in zwei Basisserien, dem Lincoln und dem Lincoln

Cosmopolitan, angeboten. Beide besaßen nun einen 5520-cm³-V8-Motor mit 152 PS, da der V12 nicht mehr gebaut wurde. Der Lincoln wies einen Radstand von 308 cm auf. Der Cosmopolitan hingegen brachte 318 cm zwischen die Na-



1955 waren die Lincoln in zwei Serien erhältlich: als Custom oder als Capri, wobei nur letzterer auch als Cabriolet lieferbar war. Die Leistung des 5,6-Liter-V8 wurde mit 228 SAE-PS angegeben.

