

Das Stadtauto

In Europa ist der «grosse Lincoln» kaum bekannt, in Nordamerika dagegen trifft man ihn beinahe an jeder Strassenecke. Der Town Car ist zwar nicht der teuerste, aber zurzeit der grösste Personenwagen der Ford Motor Company.

Der Langenscheidt übersetzt Town mit «Stadt» und Car mit «Auto» oder «Wagen», also heisst dieser Lincoln «Stadtswagen». Eine Provokation? Besucher der Vereinigten Staaten wissen es besser: Der grosse Lincoln ist ein Stadtwagen, wenn auch meistens nicht in der hier besprochenen, geradezu kompakten Ausgabe, sondern als sogenannte «Stretched Limo» mit über 6 m Aussenlänge. Der Standard-Lincoln misst 5,53 m und übertrifft damit einen Mercedes der S-Klasse um rund 30 Zentimeter. Aber er wirkt dank dem stilsicheren Strich von Elwood P. Engel, der das Grundthema der vier Ecken 1961 zum erstenmal in die Realität übertragen durfte, weniger schwerfällig.

Ecken und Kanten

1961 kam es zum Radikalschnitt, zu einer neuen Lincoln-Ära: eckig, aber schlicht. Am 22. November 1963 erlangte der damalige Continental durch den heimtückischen Mord an John F. Kennedy unauslöschliche Berühmtheit. Fortan fast jedes Jahr «geliftet», hatte er in den allerbesten Tagen 7,7 Liter Hubraum, ohne dass die vier Ecken angetastet worden wären. Selbst 1979 nicht, als das «Schiff» ein Downsizing über sich ergehen lassen musste. Bloss noch 5 Liter, kümmerliche 132 PS, aber Ecken und Kanten nach wie vor, die Front und der Cw-Wert der Fassade des Klosters von Einsiedeln wie aus dem Gesicht geschnitten.

1990 dann ein markanter Eingriff. Längst ist der Continental zum Town Car gereift, ist aus dem Oberklasseautomobil ein Klassiker geworden, aber auch er blieb nicht mehr vom Windkanal verschont. Cw 0,36 nennt das Werk, kein schlechter Wert, weil die Kanten nur minim gefeilt worden sind und die Übersichtlichkeit geblieben ist. Im Vergleich zu einem «normalen» Automobil Jahrgang 1996 ist letztere einmalig und verschafft Triumpherlebnisse beim Parkieren.

Vorne drin steckt seit 1991 ein 4,6 Liter grosser V8-Leichtmetallmotor mit einer obenlie-

genden Nockenwelle pro Zylinderbank, Ausbeute milde 213 PS. Ford verfügt auch über einen 2x2-DOHC-Motor mit 32 Ventilen und 284 PS, aber dieses High-Tech-Aggregat behält man dem Mark-VIII-Coupé und dem kleineren, frontgetriebenen Continental vor.

Der Town Car ist ein «Three-box-car», wie er im Buche steht. Öffnet sich der Kofferraum, kommt einem unweigerlich das Unterdeck eines Segelschiffs in den Sinn. Und ein Schiff ist es schon, kein Schiffchen, jedenfalls nach unserem Verständnis. Als Kapitän fühlt man sich auch, wenn der Kahn in die überfüllten Gewässer der Innenstadt losgemacht hat und im Verkehr herumdümpelt.

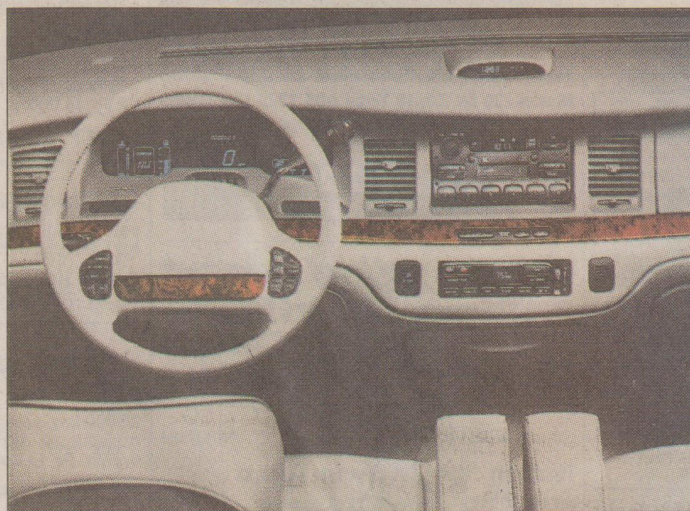
Sachlich kann der auf Fahrdynamik, Ergonomie und Raumeffizienz erpichte Tester dem Flaggschiff jede Menge Kritik vor den Bug werfen: Bei dieser Aussenlänge dürfte im Fond ungefähr ein halber Meter mehr Beinfreiheit zur Verfügung stehen, in schnell gefahrenen Rechtskurven scheint die Galeere alle Passagiere backbords auskippen zu wollen. Um das Fahrlicht einzuschalten, verlangt er eine tiefe Verbeugung, und im Achterdeck liegt das Reserverad ziemlich unmotiviert herum.

Wer so denkt, hat die Landyacht nicht richtig begriffen.

Kastenrahmen

Vielleicht hilft Beethovens fünfte Symphonie in c-Moll: Türe zu und verweilen, bis man ankommt. «Splendid Isolation», wie die Amerikaner sagen. Ein besserer Konzertsaal ist kaum denkbar. Der Prachtwagen baut auf einem Kastenrahmen auf und wird, wenn General Motors im Sommer dieses Jahres ihre grossen Heckantriebsmodelle einstellt, im Personenwagensektor der letzte Überlebende dieser traditionsreichen Bauweise sein, zusammen mit dem Ford Crown Victoria und dem Mercury Grand Marquis, die das gleiche Chassis verwenden.

Sie erfreuen sich bei den nordamerikanischen Polizisten (und Filmschaffenden) unge-



Das Instrumentarium informiert digital. Neuerdings sind Dosenhalter in den Aschenbecher integriert.

brochener Beliebtheit. Auch wer weniger ruppig mit dem Auto umzugehen vorhat, kann Freude an dieser ehrwürdigen Konstruktionsart haben. Alternativen, die von Kanaldeckel und Baustellensünden oder Strassenbahnschienen souveräner ausfiltern, sind schwerlich zu finden. Die starre Hinterachse (Längs- und Schräglenker) wird über Luftfedern und Gasdruckdämpfer mit automatischem Niveaueingleich bestens im Zaum gehalten. Unter Aufbietung kompliziertester Radgeometrien und sündhaft teurer Federisolationen ist es der deutschen Autoindustrie gelungen, ihren Oberklassefahrzeugen einen inzwischen hochstehenden Fahrkomfort anzuerziehen, aber beim Langsamfahrkomfort schlägt sie dieser Amerikaner noch immer, und er übertrifft auch die frontgetriebene Konkurrenz aus dem eigenen Haus oder von Cadillac.

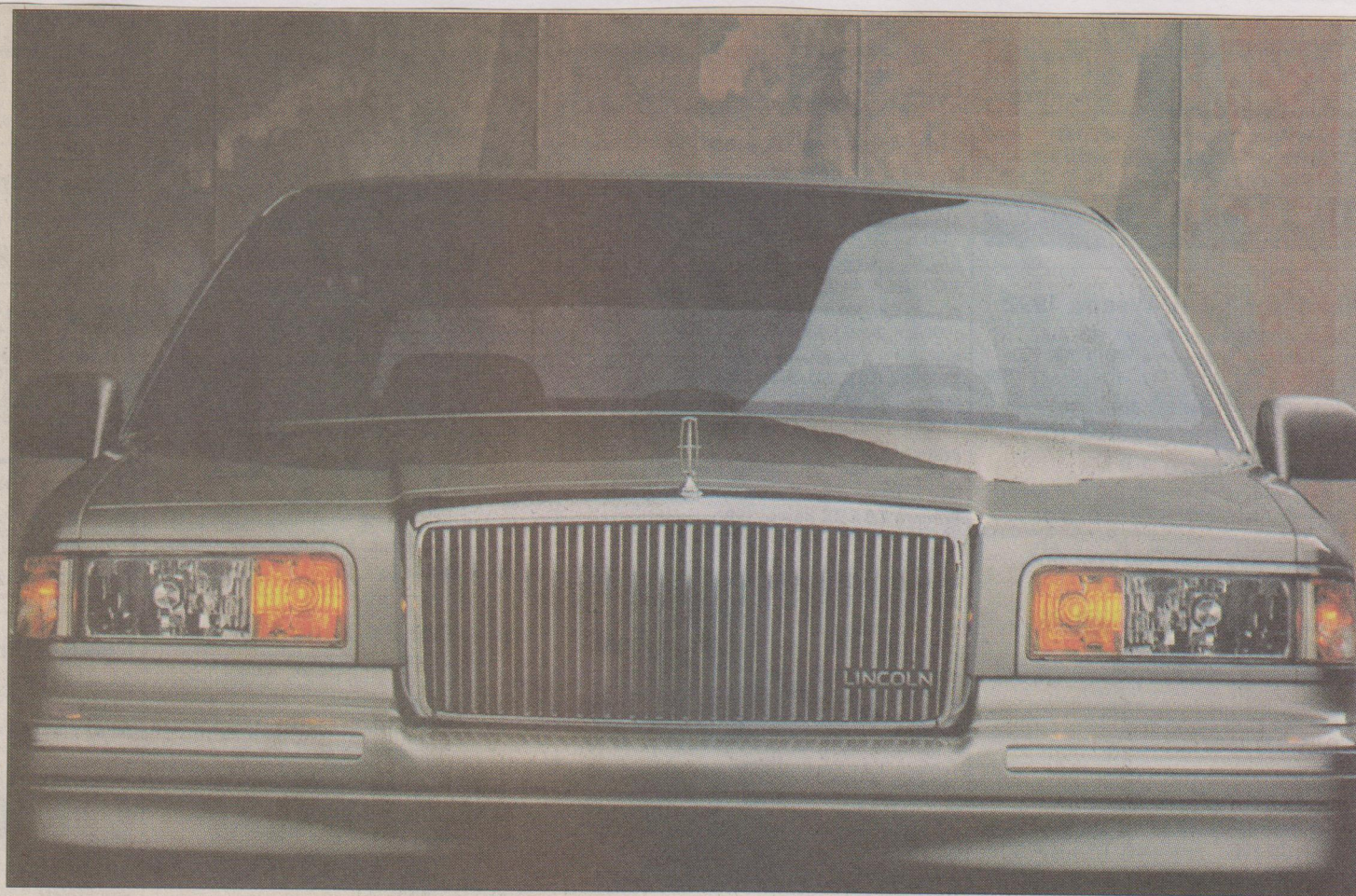
Auch was die Fahrgeräusche betrifft. Keine Überraschung ist, dass sich der V8 normalerweise kaum vernehmen lässt – der in Ehren ergraute Grauguss-Fünfliter mit zentraler

Nockenwelle war allerdings noch eine Spur diskreter –, aber die Nichtexistenz jeglicher Abroll-, Polter-, und sonstiger Geräusche bleibt ein Erlebnis. Erst ab 120 km/h säuselt ganz diskret der Wind, worüber man ganz froh ist, sonst fehlte jeder Hinweis auf die Fortbewegung.

Die Sitze trüben den insgesamt hochstehenden Komfort etwas, gleichgültig, ob man selber am Steuer sitzt oder sich chauffieren lässt. Kommode Armlehnen zu beiden Seiten und Stellmotoren, die jede gewünschte Sitzposition zulassen, machen den Platz hinter dem ledereingefassten Lenkrad zwar angenehm, aber man lümmelt auf den Polstern mehr herum, als dass man sitzt, von Seitenhalt keine Spur. Sind die Armlehnen hochgeklappt, darf vorne ein dritter Passagier sitzen; ein Beckengurt ist vorhanden, aber der Aufenthalt ist wegen des breiten Kardans nur auf kurzen Strecken und nur bedingt empfehlenswert. Hinten wird der Sitzkomfort durch eine zu knappe Tiefe der Bank getrübt. Ausserdem fehlen – typisch Amerikaner – die hinteren Kopfstützen. An Beinfrei-



Der Lincoln Town Car wirkt trotz 556 cm Länge weniger schwerfälliger, als man vermuten würde. (Bilder: «AR» und Werk)



Als Cw-Wert nennt das Werk erstaunliche 0,36.

heit mangelt es natürlich nicht, zu sagen, sie sei üppig, wäre aber übertrieben. Die weichen Teppiche verströmen ein herrschaftliches Ambiente.

Das digitale Instrumentarium ist ein Muster an Unübersichtlichkeit, informiert aber über die momentan anvisierte Himmelsrichtung. Ein Helligkeitssensor erspart die Verbeugung zum Einschalten des Lichts, und wenn der Wählhebel von «N» auf «P» gerückt wird, löst sich die Feststellbremse automatisch. Neuerdings sind in das Ascherarrangement Becherhalter integriert. Das Angebot an Ablagen beschränkt sich in bekannter amerikanischer Manier auf ein lächerliches Handschuhfach sowie Miniaturstauächer in den Armlehnen. Yankees sind es gewohnt, ihre Utensilien auf dem Armaturenbrett oder den Sitzkissen zu verteilen.

Kein Säufer

Mit respektablem Nachdruck löst sich der grosse Wagen aus den Startlöchern, ohne dabei mehr als ein gepflegtes Fauchen von sich zu geben. Er lässt Fahrer und Passagiere praktisch keine Gangwechsel spüren und erreicht bei Bedarf die 100-km/h-Marke in knapp 10 Sekunden.

Dies würde man ihm auf Anhieb nicht zutrauen, erklärt sich aber durch das vergleichsweise bescheidene Fahrzeuggewicht (1870 kg, vollgetankt). Eine bemerkenswerte Leistung der Ingenieure, denn der Town Car ist nicht nur ein stattliches Auto,

sondern vermittelt in allen Belangen ein mehr als opulentes Gefühl. 11,5 L Verbrauch auf 100 km sind im gemischten Verkehr möglich, im von seinen Taufpaten zugewiesenen Stadtrevier fliessen zirka 14 L durch die Einspritzdüsen. Bei 180 km/h unterbrechen Heinzelmännchen die Benzinzufuhr, weil serienmässig Allwetterreifen montiert sind. Damit kann

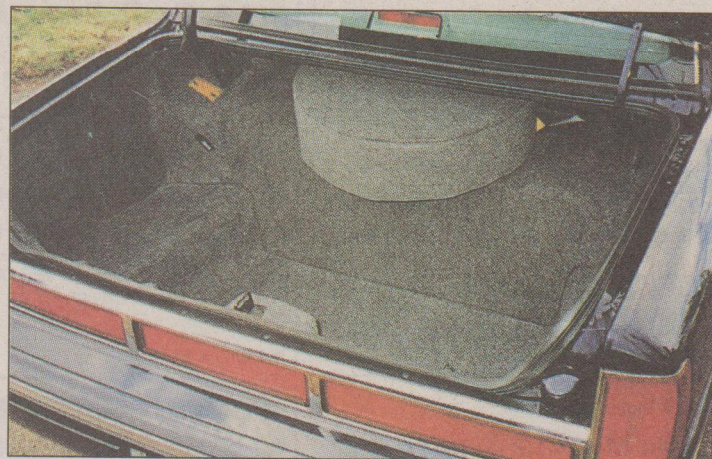
man leben, die Fahrzeugcharakteristik erzieht zum gepflegten Cruisen mit dem ergonomisch optimal platzierten Tempomat.

So erübrigt sich auch die Frage nach den fahrdynamischen Qualitäten. Der Town Car erfüllt die gestellten Aufgaben in der Art eines routinierten Butlers: Verliert der Herr die Contenance, wankt der Wagen angewidert, aber tapfer um die Ecken, ohne kurvenunwillig zu wirken. Mindestens die Regeln des Golfspiels beherrscht jeder echte Diener. Normalerweise eher Richtung Strassenaussenseite zielend, lässt sich mit einem vehementen Gasstoss das auf der Motorhaube montierte Lincoln-Emblem ansatzweise übersteuernd in die Kurve eindrehen. Dann ist es aber vorteilhaft, wenn der verstellbare Lenkservo nicht auf «Light» positioniert ist, weil die Lenkung in dieser Stellung ziemlich genau das Gefühl eines Ozeandampfers in hoher See vermittelt. Auf «High» dagegen agiert sie spontan und präzise genug und ist auch mit 3,4 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag

ausreichend direkt.

Analog zu den Motoren und insbesondere zum Treibstoffkonsum haben die Amerikaner bei den Bremsen bemerkenswerte Fortschritte erzielt, die auch diesem Strassenkreuzer, ausgerüstet mit vier Scheibenbremsen und ABS (von Teves), zugute kommen und keine Kritik provozieren.

Jährlich gelangen rund 20 Lincoln Town Car in die Schweiz, einige davon auch mit verlängertem Aufbau. Das Jahresverkaufsvolumen in den USA schwankt zwischen 90 000 und 140 000, der Verkaufspreis beträgt rund 42 000 Dollar. Hauptsächlichste Bestimmungszwecke hierzulande sind der Hotelzubringerdienst und Limousinenservice in der Stadt. Nomen est Omen. Gary Willows



Im Achterdeck liegt das Reserverad ziemlich unmotiviert herum; dennoch bleibt genügend Platz für das Gepäck.

Technische Daten

Karosserie, Gewichte (aufgefüllt): Sedan 4türlich, 6 Sitze; ca. 1830–1885 kg.

Motor (SAE): 8 Zyl. in V 90° (90,2 × 90 mm), 4601 cm³; Kompr. 9:1; 157 kW (213 PS) bei 4250/min, 34,1 kW/L (46,3 PS/L); 366 Nm (37,3 mkp) bei 3250/min; 91 ROZ.

Motorkonstruktion: Bezeichn. 99W. 2 × 1 obenl. Nockenwelle (Kette); Leichtmetall-Zylinderköpfe; 5fach gelagerte Kurbelwelle; Öl 4,7 L; elektron. Benzineinspritzung; Doppelauspuff. Batterie 72 Ah, Alternator 130 A; Wasserkühlung, Inh. ca. 12,9 L.

Kraftübertragung (auf Hinterräder): 4-Gang-Automat «Automatic Overdrive» (Hydr. Wandler und Planetengetriebe), Achsunters. 3,08; 3,27. Antriebsschlupfregelung.

Untersetzungsverhältnisse: Unters. im Planetengetr.: 2,84; 1,56; 1; 0,7; R 2,32.

Fahrgestell: Kastenrahmen mit Traversen; vorn Schrau-

benfedern, oberer und unterer Trapez-Dreieckquerlenker, Kurvenstabilisator; hinten Starrachse mit Schraubenfedern, unteren Längslenkern, oberen Schräglenkern, Teleskopdämpfer, Kurvenstabilisator, elektron. gesteuerte Luftfederung.

Servobremse mit ABS (Teves), Scheiben-Ø von (belüftet) 28,7 cm, hinten 28,5 cm; pedalbetätigte Feststellbremse auf Hinterräder; Kugelkreislauf lenkung mit Servo; Treibstofftank 76 L; Reifen 215/70 R 15; 225/60 R; Felgen 6,5/7 J.

Dimensionen: Radstand 298 cm, Spur 159,5/161 cm, Bodenfreiheit 15 cm, Wendekreis 13,4 m. Kofferraum 630 dm³. Länge 556 cm, Breite 194,5 cm, Höhe 144,5 cm.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 180 km/h (Angabe Red.), Geschw. bei 1000/min im IV. Gang 57,9 km/h; Leistungsgewicht ab 11,7 kg/KW (8,6 kg/PS); Verbrauch ca. 11–17 L/100 km (Red.).