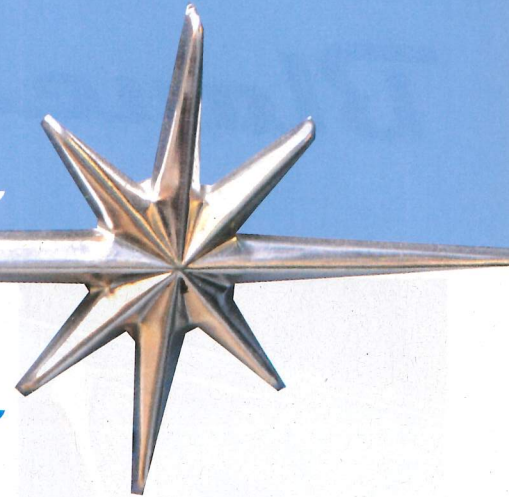


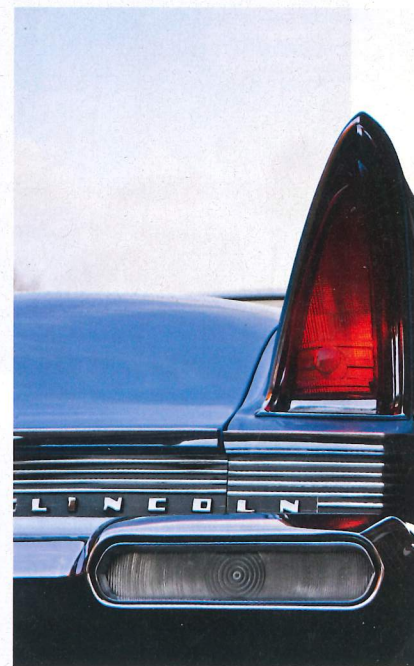


Fotos und Text: Jens Tanz

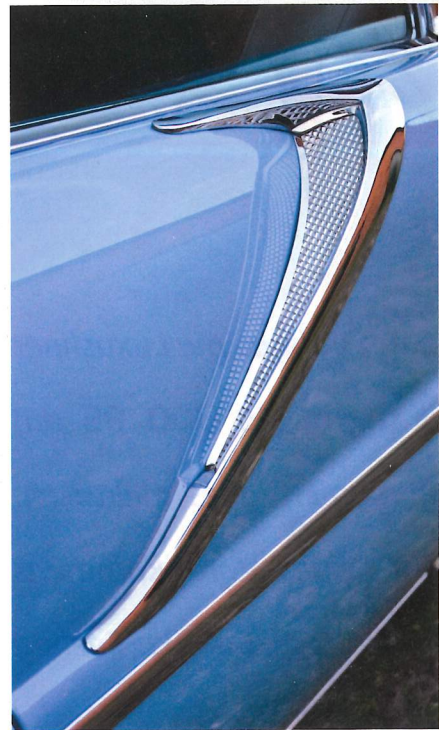
Premiere für Verwöhnte



Mit dem „Premiere“ greift Lincoln ab 1956 mit Vollgas die Luxusliner von Cadillac an: Zwei Tonnen Auto mit mehr als 300 PS auf zwölf Quadratmetern – und drinnen funktioniert alles elektrisch. Sein Luxus und die arrogante Leichtigkeit seines Vorankommens sind unsterblich, sein fast schon klischeehaftes Amerika-Feeling haben seine beiden Besitzer nachhaltig begeistert



Blauer Wirtschaftswunder



wunder

Wichtige, in Chrom gemeißelte Details dekorieren das rollende Wohnzimmer im Candy-Look. Ohne dabei zu übertreiben, wie oftmals bei Cadillac

Aus dem alten Transistorradio schrabbelt entspannte Country-Musik, es duftet nach frischem Kaffee und selbstgebackenen Keksen, draußen im Garten sieht es aus wie auf ‚ner Ranch: Christiane und Peter aus Ammersbek

was man konnte und was man hatte. Die Fifties rocken und rollen heute auf jedem nordamerikanischen Treffen mit, und die metallenen Dinosaurier sind zu Ikonen des Designs und zu Wahrzeichen der technisch perfekten, eleganten Fortbewegung geworden. So einer fehlte bislang noch bei Christiane und Peter. Bei „Route 66“ in Hamburg verliebten sich die beiden ohne große Vorkenntnisse in so einen Wagen und nahmen ihn gleich mit: Mit dem Lincoln Premiere Coupé 2-Door Hardtop eröffnete sich eine gänzlich neue Dimension der Fortbewegung, die man durch pures Angucken nicht begreifen kann. Man muss ihn fahren.

Heckflossen-Wettrüsten in vollem Gange war, besann man sich in Deutschland noch auf handfeste Tugenden und bürgerlichen praktischen Nutzen. Im Jahr 1957 hatte die Bevölkerung noch den Wunsch, dem Wetter nicht mehr so sehr ausgesetzt zu sein wie auf dem Motorrad der Fall – trotzdem aber möglichst nicht viel mehr Unterhaltskosten bezahlen zu müssen. Deutsche Männer mit Aktentasche, Mantel und Hut legten Wert auf ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis ihrer Vehikel. Der Messerschmitt Kabinenroller „Tiger“ bot unter seiner Kuppel bequem zwei Personen Platz und schaffte mit seinen 19 PS rasante 125 km/h. Der Zündapp Janus galt als das zukunftsweisende Automobil schlechthin, weil man an der Front und am Heck einsteigen konnte. Der NSU Prinz debütierte auf der 38. IAA und wurde zum krawalligen Platzhirsch in der Mittelklasse. 1957 wurde hier außerdem, in der Presse episch aufbereitet, die Scheibenwaschanlage „erfunden“, die ab 1959 bei verschiedenen Autos in Serie gehen sollte.

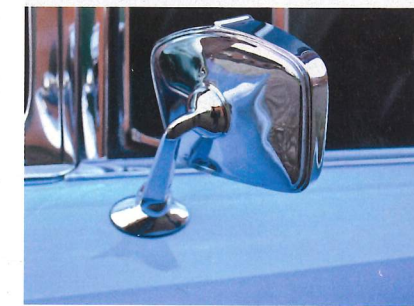
nördlich von Hamburg leben den amerikanischen Traum. Das Pärchen im Ruhestand reist seit vielen Jahren regelmäßig in die USA, die beiden besuchen Konzerte und treiben sich auf Oldtimer-Meetings herum. Für den Alltag steht ein Chrysler SRT zur Verfügung, für den Urlaub ein Winnebago-Wohnmobil. Der Winnebago bringt einen Hauch Amerika auch auf die deutschen Campingplätze und ist als fahrbarer Zweitwohnsitz für sich genommen schon eine Legende.

In Dearborn, Michigan, wurden einst große Pläne geschmiedet. Im wörtlichen Sinn: Lincoln, die Luxus-Division des Ford-Konzerns, hatte mit dem Spitzenmodell „Capri“ Anfang der 50er Jahre schon nach den Sternen gegriffen, die man symbolisch im eigenen Markenlogo trug. Der „Premiere“ setzte nun ab 1956 zum absoluten High-Tech-Überflug an und zielte damit direkt auf die Edelmarke Cadillac. Der 57er Premiere war nahezu genau so lang wie ein Eldorado (das Teil mit den Raketenrücklichtern und den Riesenflossen) und mit 2,03 Metern sogar noch ein bisschen breiter. Während in den Staaten das

Die Lufteinlässe sind nicht echt, greifen aber als schönes Detail den Neigungswinkel der Heckflossen auf

Der Stern innerhalb der Haubenfigur ist Lincolns Markenzeichen. Hintern Volant wirkt er fast wie ein Fadenkreuz

Aufrechte, gerade stehende Doppelscheinwerfer gab es nur 1957. Davor waren sie einfach, danach V-förmig geneigt



Pate für das Batmobil



Gleiches Jahr, auch ein Auto, ebenfalls vier Räder. Aber das war's dann auch schon mit den Gemeinsamkeiten eines Lincoln Premiere und solchen deutschen Automobilen. Was dem deutschen Nachkriegsarbeitnehmer mit Henkelmann und Thermoskanne hier neben sein oft noch zweitakt- oder heckboxerbetriebenes Fortbewegungsmittel gestellt wurde, war mehr als nur eine Provokation. Mit einer Grundfläche von zwölf Quadratmetern bot der Lincoln Premiere mehr farnefrohen Raum als manch graues Büro, und viele

überdachte Zündkerzen der Wirtschaftswundergeneration passten bequem in den 1,85 Meter langen und 1,62 Meter breiten Kofferraum. 5.000 US-Dollar waren fern jeder Bezahlbarkeit für den grauen Durchschnittsbürger, und trotzdem war der Schlitten so real wie das Dekolleté von Doris Day oder die eskalierende Republikflucht aus der noch jungen DDR. In diesem Ding musste der Fahrer eigentlich nichts mehr selbst machen. Es wird gern ein amerikanischer Autoverkäufer dieser Zeit zitiert: „Die einzige Anstrengung bei diesem Wagen ist Ihre Unter-

schrift auf dem Zahlungsscheck, alles andere tut dann das Auto für Sie...“ Stimmt. Mehr als 20 Elektromotoren kümmerten sich emsig um das servounterstützte Wohl der Insassen.

Während in Deutschland also die Karl-Heinze ihre Scheibenwaschanlagen feierten, saß Joe in seinem Lincoln und verstellte die vordere Sitzbank elektrisch in sechs verschiedene Richtungen. Er hatte von seinem kommoden Fauteuil aus elektrischen Zugriff auf alle vorhandenen Seitenfenster. Zusätzlich übernahm die Kli-

Gekauft wie gesehen Katalog und Wirklichkeit



Elektrisch unterstütztes Luxusleben mit Hebelchen und Schaltern. Das Radio besaß sogar eine „City“- und eine „Country“-Taste, um die Empfangsleistung anzupassen

maanlage mit Umluftzirkulation und Defroster die Sicherstellung des Feelgoodklimas. Das Radio ließ die Motorantenne automatisch in den Himmel wachsen, der Raumklang konnte von hinten nach vorn gedreht werden und mit einem Fußschalter ließen sich die Sender durchschalten, ohne das Lenkrad loslassen zu müssen. Die Türen schmatzten über eine Zentralverriegelung auf und zu, das Fernlicht blendete sich bei Gegenverkehr automatisch ab (und anschließend wieder auf) und sowohl die elektrische Zeituhr als auch alles andere im Cock-

pit war angenehm warm beleuchtet. Sogar der Aschenbecher. Peters erste Aktion, als der türkisfarbene Neuzugang auf dem Hof stand, war eine zwingend notwendige Verlängerung der alten DIN-Garage. Dann passte der Lincoln da einigermaßen rein, nebenan fanden noch ein Tresen und ein paar Utensilien Platz, die den American-Diner-Look perfekt machen: Kännchen mit Blick auf das Premiere-Panorama.

Und das ist sehenswert. Aus den einfachen Rundscheinwerfern des

Jahres 1956 wurden im Jahrgang 1957 große, übereinander liegende Doppelscheinwerfer mit darunter quer liegenden Zusatzscheinwerfern, welche gewünschte Szenen wie eine Flutlichtanlage illuminieren konnten. Die Seitenlinie des fast sechs Meter langen Stahlkolosses ist schnurgerade und gipfelt am Hintern in dramatisch hochgezogenen, um 30 Grad geneigten Flossen, die sich hinter den Türen in einem unechten Lufteinlass schon andeuten. Seitliche Chromleisten, noch gerader als der Horizont in Schleswig-Holstein, enden am Heck





Sechs Liter Hubraum haben mit dem massiven Stahlkoloss keine Mühe. Dimensionen wie im Brückenbau – bei einer Panne wird der Lincoln an der Stoßstange komplett aufgebockt

frech in einem kleinen V. Im Geiste hört man bei so viel Designmut die Federmäuse flattern: Nach dem Concept Car Lincoln Futura ist auch ein Lincoln Premiere in den 60ern in den Genuss gekommen, Pate für das „Batmobil“ zu stehen.

Seit rund zwei Jahren wohnt das 2-Door Hardtop Coupé schon in der Ammersbeker Garage. Die Historie des Exemplars liegt weitestgehend im Dunkeln, nur ein paar gefundene Belege deuten darauf hin, dass die gesamte Inneneinrichtung in 2005 erneuert wurde. Außerdem bekam der Lincoln frischen Lack und neuen Chrom auf alle dafür vorgesehenen Stellen. Allein so eine einzige Stoßstange dürfte mehr als ein Zündapp Janus wiegen...

2007 wurde der Wagen bei einer Auktion in Florida bei Vintage Motor Cars für 50.600 US-Dollar an einen unbekanntes Käufer versteigert. Für die Zulassung in Deutschland nahm man die üblichen kleinen Umbauten vor – andere Scheinwerfer, Standlicht, Warnblinkanlage, Bremskraftverstärker und Wasserpumpe wichen Neuteilen, ebenfalls erneuert wurden der Scheibenwischermotor und die Dichtungen der vorderen Panoramascheibe.

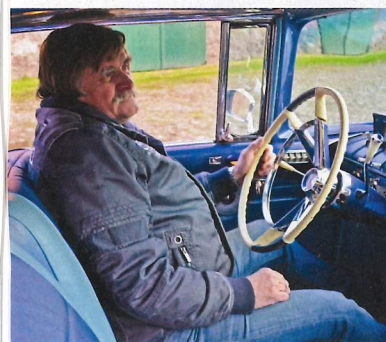
Peter selbst importierte in seinem eigenen USA-Reisegepäck neue Dichtungen für das Triebwerk und das Getriebe und dichtete beides ab. Er entfernte noch leichten Flugrost vom Rahmen und spendierte eine gründliche Hohlraumkonservierung. Das war's.

In dem Jahr, als aus „Tom and Jerry“ die weltbekannten Simon and Garfunkel hervorgingen und John Lennon in der Liverpooles St. Peter Kirche zufällig auf Paul McCartney traf, zeigten sich die damaligen Autotester vor allem davon begeistert, dass sich die zwei Tonnen Metall, Kunststoff und Öl „mit dem kleinen Finger“ durch den Verkehr bewegen ließen. Das können Peter und Christiane schmunzelnd bestätigen. Der sympathische Mann mit dem grauen Schnurrbart legt am Lenkstock die Fahrstufe ein, tippt leicht auf das Gaspedal und der Lincoln marschiert erhaben, fast sogar leichtfüßig, voran. Nur das tiefe Grollen vorne lässt erahnen, was für Kräfte unbemerkt dafür freigesetzt werden. Blinken, Abbiegen, an der Ampel stehen oder geradeaus fahren – alles fühlt sich schon nach wenigen Metern völlig normal an, denn die überdimensionierten Kraftreserven des Sechsliter-V8 zusammen mit all den Elektromotörchen und Helferlein erfordern keinerlei Krafteinsatz des



Ein Auto-Roboter von einem anderen Stern

My car is my castle: Der Premiere wird ganzjährig bewegt. Am Abend sitzt man im eigenen Diner in der Garage



Fahrers. Die Krönung damaliger Motorentechnik gullert trocken und basslastig unter der langen Motorhaube und bläst hinten selbstbewusst das unkatalysiert verbrannte Super aus zwei Endrohren raus.

Die Ausfahrten im Ammersbeker Exemplar waren nicht von Anfang an so entspannt. Durch zu viel Hitze verursachte Gasblasenbildung im Vergaser, eine Schwachstelle vieler klassischer Autos, ließ den Lincoln in den ersten Monaten selbständig den einen oder anderen Parkplatz aussuchen. Mit 2,2 Tonnen Eisen auf der Bundesstraße direkt vorm Karstadt in Hamburg-Wandsbek oder in einer Baustelle mitten in der Innenstadt einfach stehen zu bleiben sorgte zwar für viel Aufsehen und helfende Hände, ließ aber auch die zehn Minuten bis zum Neustart länger erscheinen als die längste Motorhaube.

Manchmal drängten sich so viele gut gelaunte, neugierige Menschen um das Auto, dass Peter sich regelrecht einen Platz an der geöffneten Motorhaube erkämpfen musste, um seinen Schraubenschlüssel ansetzen zu können. Das Problem ist inzwischen beho-

ben. Die Umwicklung der betreffenden Leitungen mit Wärme leitendem Klebeband und der Einbau eines kleinen Elektrolüfters sind nicht schön, sorgen aber zuverlässig für Kühlung. Alles andere funktioniert einwandfrei, und man gewöhnt sich auch schnell daran, dass die durch Unterdruck gesteuerten Wischer beim Gasgeben kurz stehen bleiben. Die Passanten entlang der Straße sind bei einem pannenfrei rollenden Lincoln nicht minder freundlich, begeistert und gut gelaunt. Entgegenkommende Autos blenden kurz auf, Menschen an Ampeln lachen und winken. Versuchen Sie das doch mal mit einem Ferrari oder einem Porsche 911 – keine Chance.

Der Lincoln Premiere von Christiane und Peter hat trotz seines Gewichts und seiner wuchtigen Front genug Bumms für Geschwindigkeiten über 200 km/h unter der Haube. So richtig ausprobiert hat das schon damals niemand, mehr als 190 km/h traute man sich nicht, spürte aber noch Potenzial für mehr. Heute, fast 60 Jahre später, stehen diese Geschwindigkeiten in den Sternen wie das glitzernde Teil im Markenlogo.

Die originalen Weißwand-Diagonalfreifen sprechen klare Worte, wie mit ihnen umzugehen sei. Aber wer will mit so einem Supertanker denn wirklich solche Tempi fahren?

Peter auch nicht – obwohl man in den USA noch heute alle relevanten Ersatzteile neu kaufen kann. Der Weg ist das Ziel, und außerdem steuert er eine absolute Rarität durch Norddeutschland: 1957 sind nur rund 35.000 Stück des Premiere gebaut worden, davon 3.676 Cabrios (die heute in Gold aufgewogen werden) und 15.185 Hardtop Coupés.

In Deutschland sind nur drei bekannte Premiere aus diesem Jahrgang zugelassen...

TECHNISCHE DATEN

LINCOLN PREMIERE 2-DOOR HARDTOP COUPÉ

- Baujahr: 1957
- Motor: V8
- Hubraum: 6.029 cm³ (368 cu)
- Leistung: 224 kW (304 PS)
- Max. Drehmoment: 563 Nm bei 4.800/min
- Getriebe: Dreigang-Automatik
- Antrieb: Hinterräder
- Länge/Breite/Höhe: 5.705/2.035/1.435 mm
- Gewicht: 2.170 kg
- Beschleunigung 0-100 km/h: 10,3 Sek.
- Top-Speed: 186 km/h
- Wert: ca. 40.000 Euro