

DOOR ERIC VAN SPELDE

100 jahre LINCOLN

Die Geschichte von Lincoln als selbstständige Automarke war aussergewöhnlich kurz. Der amerikanische Hersteller von Luxusautomobilen kam schon 1922, zwei Jahre nach dem ersten Wagen, in die Hände von Henry Ford. Die Autos von Lincoln hatten es gegen andere Prestigemarken aufzunehmen, besonders gegen Cadillac.

Die Lincoln Motor Company wurde im August 1917 von Henry M. Leland und seinem Sohn Wilfred gegründet. Henry war damals schon 74 Jahre alt und dieser Pionier der amerikanischen Automobilindustrie war ebenfalls der Gründer von Cadillac im Jahre 1902 gewesen. Er nannte die Marke Lincoln wegen seiner Bewunderung für den amerikanischen Präsidenten Abraham Lincoln (1809--1865), für den er vor langer Zeit selbst noch gestimmt hatte.

1917 begann für die USA der Erste Weltkrieg, und die ambitionösen Pläne Lelands, Autos herzustellen, mussten vorerst begraben werden. Lincoln baute Flugzeugmotoren für die gerade gegründete amerikanische Luftwaffe. Der Motor wurde der Liberty-Motor genannt. Im Januar 1919 endete

LINCOLN
DE MEEST VOLMAAKTE WAGEN TER WERELD

<p>Het wonder der heden-daagsche techniek!</p> <p>Het product van jaren-lange geniale studie!</p>		<p>DE vóódrastaaende wagen, BETER van constructie, FRAAIER van lijnen, dan men tot dusver gewend was, die den meest versneden automobilist in verrukking brengt door haar hoedanigheden.</p>
---	---	--

Importeurs: N.V. HAARLEMSCHE AUTO-CENTRALE
TELEFOON 1094 STATIONSPLEIN 11-13-15 HAARLEM



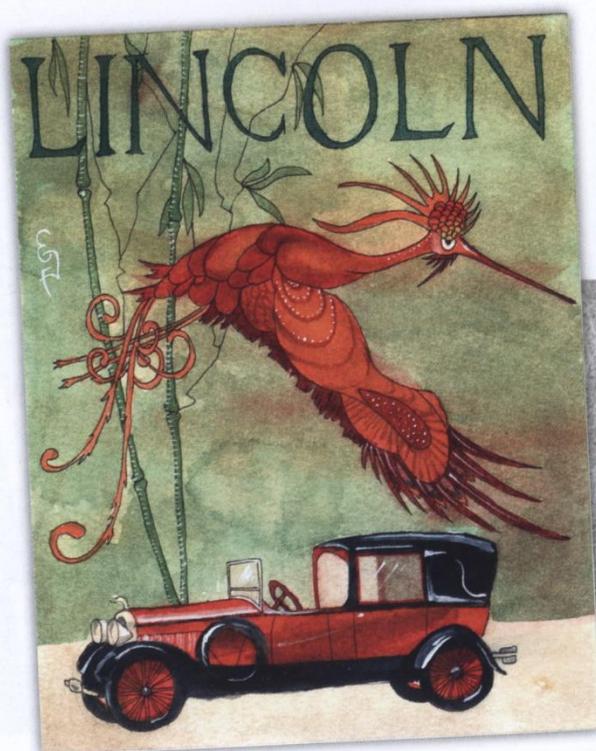


Ford's Anti-Cadillac



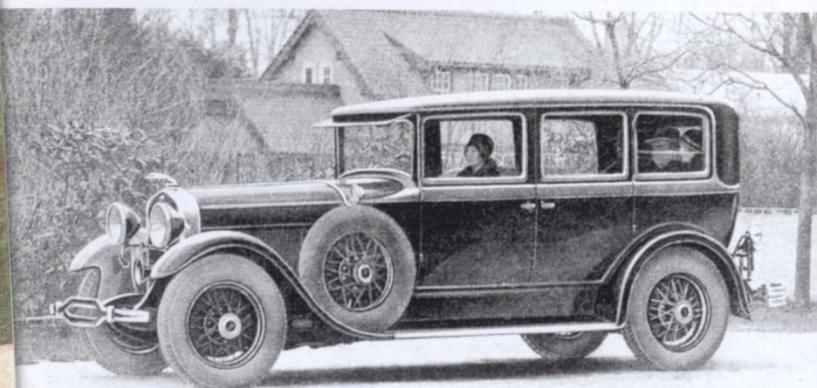
der Kontrakt für die Kriegsproduktion, und schon vor dem Ende des Jahres waren die ersten beiden Prototypen des ersten Automodells von Lincoln fertiggestellt. Leland stellte sein Auto 1920 öffentlich vor. Eigentlich war der Lincoln-V8-Motor ein verbesserter Cadillac-Motor, der stärker war und bei dem erstmals thermostatisch bediente Kühlerlamellen verwendet wurden. Mit einer Spitzengeschwindigkeit von 128 km/h und einem Preis von 4600 \$ war es nicht zu teuer für einen Tourenwagen dieses Kalibers.

Aber die ersten Lincoln hatten ein ziemlich uninteressantes Aussehen, wahrscheinlich, weil Henry und Wilfred beide reinrassige Techniker waren und keine Designer. Bevor das Auto den Leuten vorgestellt wurde, lagen schon 1500 Aufträge vor. Einige davon wurden annulliert, als die Autos von Lincoln dann in den Showrooms standen. Ende 1921 hatte Lincoln 151 Händler, aber es waren erst 3407 Autos verkauft worden. Wegen einer hohen Steuerveranlagung geriet die noch junge Marke Lincoln in finanzielle Probleme und unter staatliche Aufsicht.



Ford

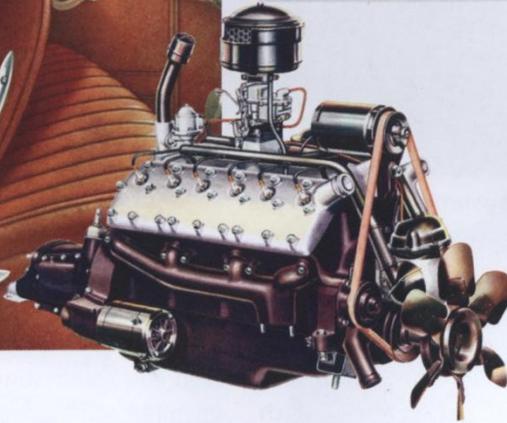
Da erschien Henry Ford auf dem Plan und befasste sich mit diesem Geschehen. Zu jenem Zeitpunkt produzierte er ausschliesslich das preisgünstige, für die grosse Masse bestimmte T-Modell; doch er interessierte sich durchaus dafür, auch ein Auto-



Eine Limousine für sieben Personen (Foto von ungefähr 1928).



**Während der
Wirtschaftskrise
gingen die Verkäufe
drastisch zurück.**



mobil anderer Kategorie anbieten zu können. Er bezahlte acht Millionen Dollar an die Verwaltung, womit er die Marke vor dem Untergang rettete. Die Lincoln von 1922 waren die ersten, die unter der Regie von Ford hergestellt wurden. Sie waren fast unverändert, ausser im Preis, der jetzt viel niedriger war. Ein Tourenwagen für fünf Personen kostete 3300 \$ und die teuerste Judkins-Limousine 5200 \$. Obwohl berühmte Karossiers wie Judkins und Brunn an den ersten Lincoln arbeiteten, erhielten die meisten Autos Werkskarosserien. Am Beginn gehörten Vater und Sohn Leland noch zum Betrieb von Ford, aber es gab keinen Platz für zwei starke Henry's (was bedeutete: zwei „Diktatoren“) in einer Firma, und innerhalb von fünf Monaten

wurden die beiden Leland vor die Tür gesetzt. Der Sohn von Henry Ford, Edsel, erhielt die Leitung von Lincoln.

Henry Ford kündigte den meisten bestehenden Lincoln-Händlern und verkaufte die Autos fortan über das Ford-Händlernetz. Das blieb so, bis die beiden Verkaufsorganisationen 1947 wieder getrennt wurden.

Gewinn

Im Juni 1923 wurde ein neues Werk eröffnet, mit einer eigenen Teststrecke, die 940 Meter lang war. Edsel Ford interessierte sich immer mehr für das Design und besprach die Karosserie-Entwürfe mit allen Karosserieherstellern, die für Lincoln arbei-

Irgendwo in Amerika im Oktober 1945 wurden neue Ford und Mercury bei einem Händler abgeliefert. Der Lincoln Zephyr steht etwas verloren daneben.





Präsident John F. Kennedy wurde während einer Fahrt durch Dallas in einem Continental erschossen.

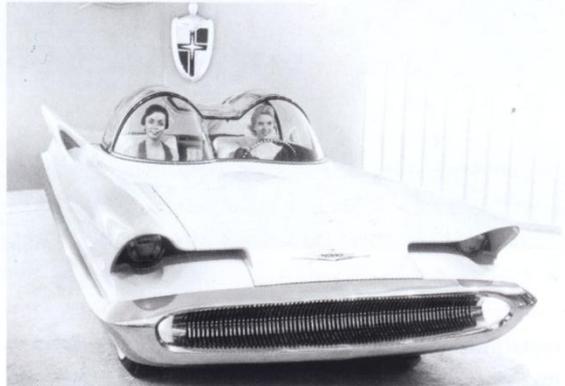
teten. 1923 war das erste Jahr, in dem die Lincoln Motor Company Gewinn machte. In jenem Jahr wurden 7875 Autos verkauft. 1923 bestellte auch der amerikanische Präsident Calvin Coolidge einen Lincoln, und damit begann eine lang andauernde Verbindung mit dem Weissen Haus. Der von Leland entworfene V8-Motor blieb in den zwanziger Jahren mit wenigen Abänderungen in Produktion und wurde 1928 auf 6,3 Liter vergrössert.

Die Wirtschaftskrise

Obwohl Lincoln offiziell nie Lieferwagen herstellte, wurde 1925 ein Chassis mit einem langen Radstand eingeführt, das speziell für Krankenwagen, Bestattungs- und Polizeiautos geeignet war. Edsels Interesse für Design führte zu einigen Karosserieherstellern, die eine grosse Anzahl von sehr beliebten Lincoln-Entwürfen herstellten. Diese konnten zu viel tieferen Preisen hergestellt werden, als auf individuelle Bestellung gebaute Karosserien. Ein gutes Beispiel war der *Locke Dual Cowl Phaeton*, der 1927 für 4700 \$ verkauft wurde. Von 1927 bis 1929 wurden von ihm insgesamt 298 Stück hergestellt. Lincoln hatte mit Murray auch seine eigene Karosserieabteilung errichtet und baute dort die eher alltäglichen Karosserien. Während den Krisenjahren gingen die Verkäufe drastisch zurück, und 1930 wurden nur 3515 Autos verkauft. Dies war das letzte Jahr für das alte



Lincoln gewann mehrmals die Carrera Panamericana.



Studienmodelle führten oft, aber nicht immer zur Serienherstellung. Im Bild ein Ford/Lincoln Futura.

Modell L; es wurde 1931 durch das Modell K ersetzt. In ihm wurde der gleich grosse V8-Motor eingebaut, jetzt aber mit 120 PS. Das Modell K war viel niedriger und eleganter mit einer spitz zulaufenden Front und einem auf 3,6 Meter verlängerten Radstand. 1932 erhielt dieses Chassis einen 7,2-Liter-V12-Motor mit 150 PS, das Modell KB. Der V8 hiess jetzt KA und wurde ebenfalls noch stets hergestellt. Eine Grosszahl speziell gebauter Karosserien wurde auf dieses Chassis montiert. Vom KA wurden nur 1765 Exemplare verkauft und vom KB 1623.

1933 verschwand der V8 und in den folgenden sechzehn Jahren baute Lincoln ausschliesslich Autos mit Zwölfzylindermotoren. Das war eine Kriegserklärung an Cadillac, welche Marke ebenfalls V12- (und zudem V16-) Motoren anbot. Es war ziemlich verwirrend, das die Bezeichnung KA nach dem Verschwinden des Achtzylinders jetzt für die Ausführung mit dem kleineren 6,2-Liter-V12-Motor verwendet wurde. Ein neuer 6,8-Liter-V12 mit einem Aluminium-Zylinderkopf diente als Einheitsantrieb in den Jahren 1934 und 1935.

Zephyr

Ende 1935 brachte Lincoln einen komplett neuen, tiefgepreisten V12 heraus, den Zephyr. Dieses Modell basierte auf einem Entwurf des früheren

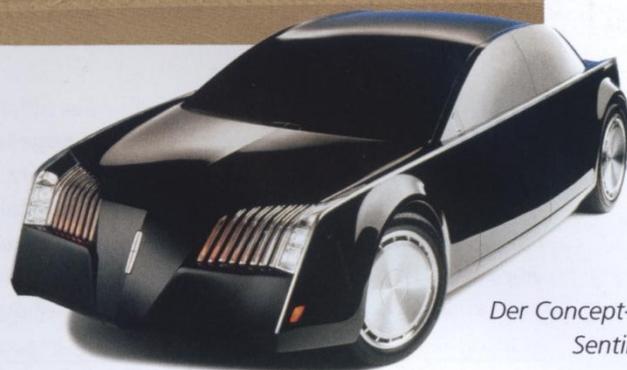


niederländischen Ingenieurs von Fokker, John Tjaarda, der seit Beginn der zwanziger Jahre in Amerika lebte. Der Zephyr erhielt einen 4,4-Liter-V12-Motor, vom Prinzip her anderthalb Mal dem berühmten *flathead* V8 von Ford entsprechend. Im ersten Jahr wurden schon 15'449 Modelle verkauft, mehr als zehn Mal so viele als vom alten Modell K.

Die Produktion der grossen Lincoln ging in den nächsten vier Jahren hingegen stark zurück. 1939 waren es nur noch 120 Exemplare, die als 1940er Modelle verkauft wurden. Die Nachfrage nach dem Zephyr stieg demgegenüber weiter an, und 1937 wurde der Serie ein Coupé beigefügt. 1938 folgte ein viertüriger Convertible-Sedan. Im November 1938 brachte die Division Lincoln ein neues Auto heraus, dessen Konzept und Entwicklung wieder auf Edsel Ford zurückging. Es gab 103 Vorschläge für einen Namen und Edsel wählte hieraus den Namen Mercury.

Continental

Für das Modelljahr 1940 stellte Edsel Ford ausserdem einen weiteren Entwurf her, dem es vorbe-



Der Concept-car
Sentinel.

stimmt war, einer der grössten amerikanischen Klassiker zu werden, der Lincoln Continental. Er war von einem Modell abgeleitet worden, das 1939 eigens für Edsel konstruiert worden war, nämlich ein viersitziges Cabriolet. Angetrieben wurde der Continental vom Zephyr-V12-Motor, der auf 4,8 Liter vergrössert worden war. 1940 wurden 350 Coupés und 54 Cabriolets hergestellt. Im Jahr darauf waren es 850 Coupés und 400 Cabriolets, die ihre Käufer fanden. Dem Continental wurde nach dem Weltkrieg neues Leben eingeblasen, wenn auch nur für drei Saisons. Edsel Ford, die treibende Kraft hinter dem Auto, war 1943 verstorben, und die Ford-Direktoren waren an so kleinen Produktionsmengen nicht sehr interessiert.

Ein Neubeginn

Henry Ford II. wurde im September 1945 Präsident der Ford Motor Company, und einer seiner ersten Beschlüsse bestand darin, aus Lincoln-Mercury eine eigene Division zu formen. Die Reorganisation wurde 1947 abgeschlossen.

Der letzte Lincoln V12 verliess am 24. März 1948 das Werk, womit der Continental in seiner ursprünglichen Form ausstarb. Der neue Lincoln Cosmopolitan erhielt einen 5,5-Liter-V8-Motor und eine komplett neue Karosserie. Eine Flotte von zehn speziell auf Bestellung gebaute Lincoln



Cosmopolitan wurde dem Weissen Haus angeliefert. Eines dieser Autos blieb bis 1967 im Einsatz. 1952 nahm Lincoln an der mexikanischen *Carrera Panamericana* teil und schaffte es auf die ersten vier Plätze in der Klasse der Serienfahrzeuge. Die-

***In den achtziger Jahren
wirkten die
Typenbezeichnungen bei
Lincoln etwas verwirrend.***

ser Erfolg konnte 1953 wiederholt werden, und 1954 wurden erneut die ersten beiden Plätze erobert. Dadurch wurde Lincoln sehr bekannt und beliebt.

Für das Modelljahr 1956 wurde ein neuer Sechsliter-V8 herausgebracht, der Continental Mark II. Eine eigene Continental-Abteilung war dafür ver-



Der Lincoln LS (2000)

antwortlich. Unter den für das Design Verantwortlichen fanden sich Gordon Buehrig, Harley Copp und William Clay Ford, der jüngere Bruder von Henry Ford II. Das Design unterschiedlich sich grundsätzlich vom Bisherigen, denn es handelte sich um ein luxuriöses Coupé für vier Personen.

Für das Modelljahr 1958 wurde der Continental als Mark III in Limousinen- und Cabrioletform aufgelegt. Dieses Modell vertrat die Spitze der Lincoln-Linie mit einem Preis von rund 6100 \$. Es wurde 1959 durch den Continental Mark IV ersetzt und erschien 1960 als Mark V, wonach die Mark-Nummern für einige Zeit verschwanden, bis sie 1968 wieder eingeführt wurden.

Kompakt?

Jene Lincoln, die von 1958 bis 1960 hergestellt wurden, gehörten zu den grössten amerikanischen Autos der Nachkriegsgeschichte; sie kamen zu einem Zeitpunkt auf den Markt, in dem sehr grosse Autos unter heftiger Kritik standen. Für das Modelljahr 1961 brachte Lincoln in der Folge ein ganz neu entworfenes Modell heraus, angekündigt als „America's only compact luxury car“. Gemäss allen Massstäben, ausser denen von Lincoln selbst, war es mit einer Länge von 530 Zentimetern immer noch ein sehr grosses Auto! Die Cabrioletversion war das einzige viertürige Offroadauto..., und es war jenes Modell, in dem Präsident John F. Kennedy während seiner Fahrt durch Dallas am 22. November 1963 erschossen wurde. – 1968 gab Lincoln dem Continental mit dem neuen Mark III sein Prestige zurück. In diesem Jahr verkaufte Lincoln auch sein millionstes Auto!

1970 stellte Lincoln die Produktion von selbsttragenden Karosserien ein und kehrte zu einem konventionellen Chassis zurück. Daraus wurde von 1972 bis 1976 der Mark IV und von 1977 bis 1979 der Mark V. Das Thema wurde fortgesetzt mit dem



Gross, grösser, Lincoln Navigator

Continental Mark VI von 1980, doch dieses Modell war bedeutend kleiner.

Die Lincoln-Produktion erreichte 1977 eine Rekordanzahl von 191'355 Stück, diese sank aber bis 1984 wieder auf 157'434 Exemplare. Es war dies die Reaktion auf die zweite Ölkrise von 1979. Autos mit hohem Benzinverbrauch wurde zu jener Zeit gemieden. Lincoln brachte kleinere Modelle und Motoren heraus, wenn auch nur für eine kurze Zeit.

Verwirrend

In den achtziger Jahren wurde die Typenbezeichnung bei Lincoln etwas verwirrend. Der Unterschied zwischen dem Standard-Lincoln und dem Continental Mark VI wurde immer kleiner. Die Standard-Lincoln wurden Continental und Town Car genannt, während die nummerierten Mark-Autos in Lincoln Mark VI verkürzt wurden, ohne den Namen Continental. 1981 wurde der Town Car ein eigenständiges Modell, das den Continental als neues Spitzenmodell der Marke ablöste. 1982 wurde der Name Continental wieder für ein komplett neues Modell verwendet. Es war das erste

Ein Concept-car von 2002, der deutlich auf den Continental aus den sechziger Jahren verweist, es aber es nie in die Serienherstellung schaffte.



Mal in seiner Geschichte, dass Lincoln einen Sechszylinder-Motor im Angebot besass. Aussergewöhnlich war auch die Tatsache, dass ab 1985 ein 2,4-Liter- Turbodieselmotor von BMW angeboten wurde.

Die heutige Zeit

1996 wurde der fünfmillionste Lincoln gebaut, und 1998 war Lincoln die meistverkaufte Luxusmarke in den USA. Das war teilweise durch dem SUV-Modell Navigator und den neuen Town Car zuzuschreiben. Ein Jahr später wurde Lincoln mit den neuesten Ankäufen von Ford – Volvo, Jaguar und Aston Martin – in die Premier Auto Group integriert. Die Wirtschaftskrise, die Ende 2008 begann, bedeutete für Ford, dass es diese „Kronjuwelen“ Stück für Stück verkaufen musste; seither ist Lincoln wieder die einzige Luxusmarke von Ford. Lincoln stellt heute verschiedene Limousinen, Crossovers und SUVs her. Auf dem Inlandsmarkt in den USA und auf bestimmten Wachstumsmärkten konkurriert Lincoln noch immer mit Cadillac, aber – wie auch die Marke – spielt Lincoln in Europa keine grosse Rolle mehr. ❖

