

Auf die nächsten 100 Jahre!

Lincoln Motor Car Heritage Museum



Rendering: Bosch Architecture

Ein hundertjähriges Jubiläum bei einer Autofirma kommt nicht so häufig vor. Also ist es verständlich, dass das Lincoln Motor Car Heritage Museum (LMCH-Museum) so einen seltenen Jahrestag seiner Marke groß zu feiern gedenkt. Heuer ist es genau 100 Jahre her seit der Übernahme der Lincoln Motor Company durch die Ford Motor Company.

Die Lincoln Motor Car Foundation, der Gründer des Lincoln Motor Car Heritage Museum & Research Centers, plant vom 10. bis 13. August auf dem Gelände des Museums in Hickory Corners, Michigan, ein „Centennial Homecoming“ in großem Stil. „Dies ist das Jahr, in dem Sie Ihren klassischen Lincoln zum Homecoming bringen sollten“, sagte David Schultz, Vorsitzender der Lincoln Motor Car Foundation. „Wir ermutigen Lincoln-Besitzer, ihre Autos in jedem Zustand mitzubringen – restauriert, original, teilrestauriert oder irgendwo dazwischen. Wir wollen eure Lincolns in der Ausstellung sehen!“



◀ Im Herbst 1917 erteilte das Kriegsministerium den Auftrag über die Produktion von 22.500 Exemplaren des Liberty L12 Flugzeugmotors, der unter Lincoln, Buick, Ford, Cadillac, Marmon und Packard aufgeteilt wurde. Die modulare Bauweise erleichterte die Herstellung durch mehrere Fabriken. Lincoln errichtete in Rekordzeit ein neues Werk ausschließlich für die Produktion von Liberty-Motoren

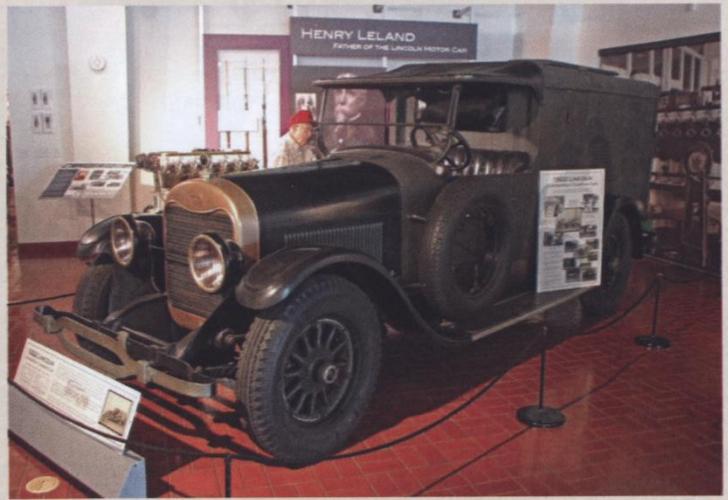


Ausstellung, die die Etablierung von Lincoln als Premium-Marke zeigt



► Ein Lincoln Camp Car von 1922. Henry Ford ließ zwei Lincolns in Wohnmobile umbauen, die er und seine Freunde, bekannt als „die vier Vagabunden“, benutzten. Zu den vier gehörten außer ihm Thomas Edison, Harvey Firestone Sr. und der Naturforscher John Burroughs. Im Laufe der Jahre führten die gut organisierten Reisen in etliche landschaftlich reizvolle Teile der USA. Mehrere Personenwagen sowie die Campingwagen wurden für den Transport der Reisenden, des Hauspersonals und der Ausrüstung eingesetzt. Die Fotografen der Ford Motor Company dokumentierten penibel alle Ausflüge. Nach 1924 erregte der wachsende Ruhm der Camper zu viel öffentliche Aufmerksamkeit und man hat die Reisen eingestellt.

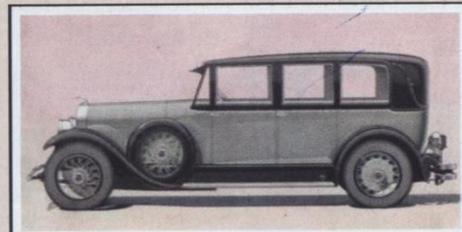
Dieser Campingwagen wurde auf einem Modell L-Chassis mit 136-Zoll-Radstand (3454 mm) aufgebaut; mit der gesamten Ausrüstung betrug das Gesamtgewicht etwa 7500 Pfund (3400 kg). Auf den Fahrten hat man noch zwei weitere Campingwagen eingesetzt, einen weiteren Lincoln und einen White, aber nur dieser Lincoln überlebte bis unsere Zeiten.



Die Lincoln Motor Car Foundation hat es sich zur ehrenvollen Aufgabe gemacht, das Erbe der Firma Lincoln zusammen zu tragen, zu bewahren und zu popularisieren, in dem sie im August 2014 das Lincoln Motor Car Heritage Museum eröffnete. Das Museum beherbergt das reichhaltige Archiv, spannende Lincoln-Automobile und viele interessante Erinnerungsstücke.



▲ Das perfekt restaurierte Fahrgestell eines Lincoln von 1926. Die 1920 eingeführte Lincoln L-Serie war das erste von der Lincoln Motor Company hergestellte Automobil, und es wurde auch nach dem Konkurs von Lincoln im Jahr 1922 und dem Kauf durch die Ford Motor Company weiter produziert. Sein 357,8 ci (ca. 5,9 L), 90 PS starker V8 mit ungewöhnlichem Zylinderwinkel von 60 Grad wurde auch übernommen. Dieser Motor verwendete ein neuartiges Konzept genannt „Fork and Blade“. Das bedeutet, dass sich zwei Pleuelstangenfüße ein Lager auf der Kurbelwelle teilten, was eine kurze Kurbelwelle und dadurch eine geringere Länge des Motors ermöglichte. Der Lincoln musste mit anderen Automobilen der Oberklasse konkurrieren, darunter mit dem Mercedes-Benz 630, dem Rolls-Royce Phantom I, dem Renault Typ MC, dem Packard Twin Six und dem Cadillac Typ 61. Er wurde erst 1930 durch das Modell K ersetzt.



GEORGIAN
A Lincoln L-Series Sedan

The Sovieta Restoration of the Georgian Series is splendidly equipped by the highly innovative by Lincoln. Woodgrain trim with chrome accents which combines the exterior finish, to be distinctive and all-weather a color combination, that the same are seen as repeated in the interior, where the upholstery is a specially woven tapestry of Woodgrain pattern. Choice leather hardware by Gothan completes the Georgian picture.

Bis zum heutigen Tag hält Lincoln unterbrochen seinen Platz unter den Luxusmarken und entwickelt seine Produkte ständig weiter. Die Einführung der hochwertigeren Modelle wie Navigator, Nautilus, und neulich auch der beiden Plug-in-Hybriden Aviator und Corsair, erlauben sehr gelassen in die Zukunft zu blicken. Die Firmengeschichte von Lincoln wäre sicherlich nicht vollständig, wenn sie nicht ein bedeutendes Kapitel über den Wettbewerb mit Cadillac enthalten würde. Cadillac vs. Lincoln – der

Bestell jetzt das Gasoline Magazine-Abo

und Du erhältst Dein Lieblingsmagazin ein Jahr lang pünktlich und druckfrisch per Post

Der Jahresbezugspreis (6 Ausgaben) des Gasoline Magazins beträgt nur **23,00 Euro** (Preis nur im Inland gültig).

www.gasoline-magazine.de/abonnement





▲ Lincoln KB Convertible Sedan mit der Dietrich-Karosserie von 1932. Damals arbeitete Lincoln eng mit Judkins, Fleetwood, Brunn, LeBaron, Willoughby und Murphy zusammen, um eine Vielzahl von Karosserievarianten auf dem KB-Chassis anbieten zu können. Mit seinem lauffähigen V12-Motor und den hochkarätigen Karosserien konnte er sich mit den Cadillacs seiner Zeit sehr wohl messen. Sein Herzstück mit 448 ci (ca. 7,4 L) leistete 150 PS, im Vergleich zu den 135 PS des Cadillac. Die Serie KB ist selten, da 1932 nur 1515 Fahrgestelle entstanden.

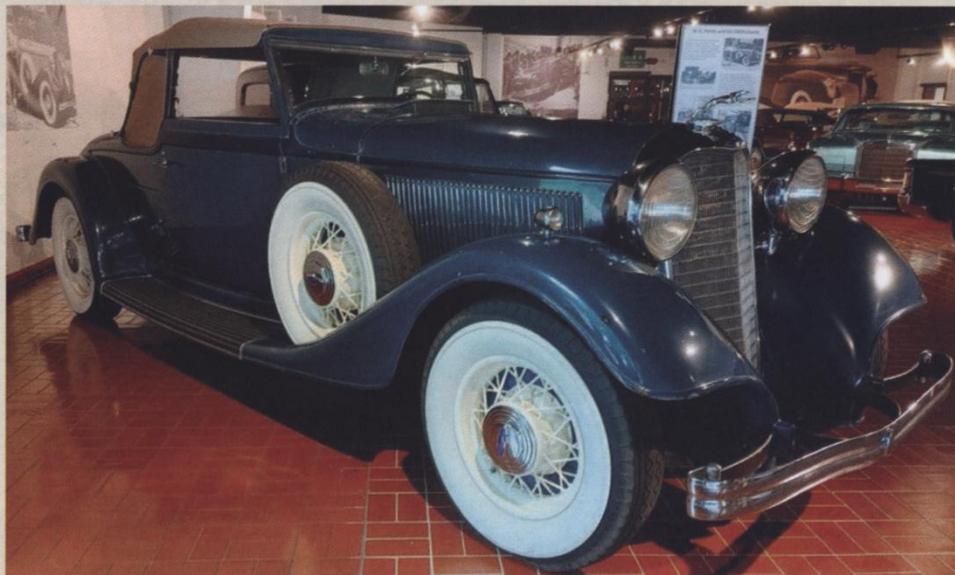
Kampf der Giganten um die Demonstration des amerikanischen automobilen Luxus. Ironie der Geschichte: der Begründer dieser beiden erbitterten Rivalen war Henry M. Leland.

Der talentierte Draufgänger wuchs in Vermont auf und lernte in den damals modernsten Fabriken Neuenglands die Bedeutung der Präzisionsfertigung kennen. Später zog er nach Detroit und stellte Oldsmobile-Motoren und -Getriebe her. Zu etwa derselben Zeit (November 1901) entstand die Henry Ford Company. Schon nach einem Jahr, geplagt von den Investoren, verließ Ford sein Unternehmen. Später wurde es auf Anregung von Leland als Cadillac Automobile Company reorganisiert. Als erfahrener Maschinenbauer nutzte er seine Erkenntnisse aus der Waffenindustrie, in der austauschbare Teile die Norm waren, um die junge Autoindustrie zu verändern. Er leitete das Unternehmen auch, nachdem es 1909 von General Motors übernommen worden war. Nach einem Streit mit Billy Durant, dem GM-Gründer, trat Leland zurück und gründete 1917 die Lin-

coln Motor Company. Die meisten Erfinder benennen ihre Unternehmen nach sich selbst, aber er benannte seines nach Abraham Lincoln, dem sechzehnten Präsidenten der USA, den er sehr bewunderte.

Die neue Firma entstand, um die Liberty V12-Flugzeugmotoren für die alliierten Streitkräfte im Ersten Weltkrieg zu produzieren. Leland konnte sie locker finanzieren, nachdem er einen 10-Millionen-Dollar-Auftrag der Regierung erhalten hatte. Bis Kriegsende war das Detroit-Werk der Endmontagestandort für die 400 PS starken Flugzeugmotoren. Die erforderlichen Teile lieferten Ford, Cadillac, Packard und andere Autohersteller. Da der Vertrag mit dem Kriegsende auslief, leitete Leland den Übergang zum Bau von Luxusautomobilen ein. Sein Ruf als „Meister der Präzision“, den er sich in den vielen Jahren zu Recht erworben hatte, reichte aus, um reichlich Investoren für sein neues Unternehmen zu gewinnen. Bereits am ersten Tag wurden Aktien im Wert von 6,5 Millionen Dollar verkauft (entspricht ca. 90 Millionen Dollar heute), und die

▼ Ein Lincoln KB LeBaron Convertible Roadster vom 1933, der ursprünglich dem Komiker W. C. Fields gehörte, ist jetzt der ganze Stolz des LMCH-Museums und steht aktuell in der Nähe des Eingangs. Der damals sehr berühmte Fields, der in den 1920er Jahren begann Stummfilme zu drehen und in den 1930er Jahren zum Tonfilm überging, besaß mehrere Lincolns.

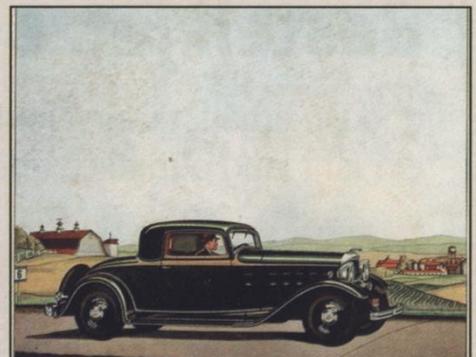


MORE THAN YOU WOULD EXPECT EVEN OF THE LINCOLN

Expectations are high, naturally, as you take your place behind the wheel of a Lincoln, or rest at ease on relaxing cushions. But the motoring thrill of the new 12 cylinder Lincoln with 136-inch wheelbase is beyond anything you ever experienced . . . unless you are already familiar with Lincoln's 12 cylinder motor run. An effortless smooth motion. An alert, unobtrusively quick responsiveness. Ease of control. A feeling of security pleasantly reminding you that your motor car is a precision-built Lincoln. Never before has Lincoln offered value so great as that found today in this new Lincoln 12-136. Here are typical Lincoln qualities and high mechanical standards presented at the lowest prices in Lincoln history . . . from \$2700 at Detroit. The Lincoln 12 with 146-inch wheelbase, and 150 horsepower, is the most luxurious Lincoln ever built. It is priced from \$4400 at Detroit. You are cordially invited to test your own critical judgment with a demonstration of these new Lincoln motor cars.

Bestellungen gingen lange vor Produktionsbeginn ein. Im September 1920 verließ schließlich das erste Lincoln-Automobil, ein Modell L, das Werk. Am Rande bemerkt: Das Modell war das Lieblingsauto von Präsident Calvin Coolidge und das erste Auto, das von einem amerikanischen Staatsoberhaupt benutzt wurde.

Lincolns mutige Entscheidung, ein Luxusauto herzustellen, traf jedoch auf die starke Rezession nach dem Ersten Weltkrieg. Da die Wirtschaft 1920 und bis weit in das Jahr 1921 hinein in einer Depression steckte, war die Nachfrage nach einem Auto, das über 6000 Dollar kostete – während man für ein Model T lediglich 400 Dollar berappen musste – sehr gering. Im Jahr 1922 verschlimmerte sich die Lage, das Unternehmen wurde unter Zwangsverwaltung gestellt und sein Vermögen zur Versteigerung angeboten. Das einzige Gebot kam von Henry



Now You can Own a Lincoln

Many have long thought of the Lincoln as the finest car they could buy. Perhaps you are one of these. You may now own a Lincoln for a price as low as \$2900 at Detroit. Very likely you already know something about the way all Lincolns are built. They are made substantially with the most superior attention to detail. Advanced engineering, precision manufacture to a fraction of a hair's breadth, unrelenting testing of all materials and parts—such methods produce every finished Lincoln motor car as nearly perfect as it can be made. This is Lincoln's simple aim. And, as always in the past, the firm up to it is made possible by the support of the entire Ford organization. The 8 cylinder Lincoln is built to exactly the same high standards of mechanical excellence as the 12 cylinder Lincoln. With a wheelbase of 116 inches, its luxury is typically Lincoln. Its engine is the V-type which has built Lincoln's great reputation for smooth, powerful performance. The 8 cylinder Lincoln today is bringing the joys and satisfaction of Lincoln motoring to more people than ever before.

THE LINCOLN

THE LINCOLN EIGHT, FULLY EQUIPPED, IS PRICED FROM \$2900 AT DETROIT

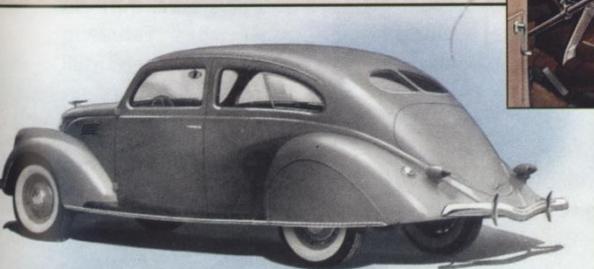


▲ Lincoln Zephyr Sedan von 1936. Diese zweite Lincoln-Modellreihe entstand von 1936 bis 1942 und schloss die Lücke zwischen dem günstigen Ford V8 DeLuxe und dem luxuriösen Lincoln Model K. Der Zephyr rivalisierte mit dem Chrysler Airflow, LaSalle und dem Packard One-Twenty. Er hatte, im Gegensatz zu den V8- und Reihen-8-Motoren der Konkurrenz, unter der Haube einen 292 Kubikzoll (ca. 4,8 L) V12-Motor. Der lieferte glatte 120 PS und wurde vom 90-Grad-Ford-Seitenventiler-V8 abgeleitet, wies jedoch einen 75-Grad-Winkel zwischen den Zylinderbänken auf.



LINCOLN-ZEPHYR SEDAN (Four-Door)
Beautiful and authentic aerodynamic design. Low roof line with unusually low center of gravity. Large luggage compartment made easily accessible by tilting rear seat back forward. Spare wheel concealed by rear panel.

The interior treatment is as modern as its outward appearance. Seats are deeply cushioned and designed for utmost comfort. A Zephyr-smooth ride for six passengers, all carried well forward of the rear axle.



LINCOLN-ZEPHYR SEDAN (Two-Door)
Unusually wide doors. Passengers step directly onto floor of car from curb. The full-width front seat, divided at center, provides comfort for three. Back of each half tilts forward, allowing easy access to the rear seat.

Convenient instrument panel, 100-mile speedometer. Electric clock-oil, fuel, water temperature gauges and ammeter. Cigarette lighter and ash tray. Glove compartment with door that locks.



Der Zephyr war eines der ersten erfolgreichen Stromlinienfahrzeuge nach dem Chrysler Airflow, der sich auf dem Markt nicht hatte durchsetzen können. Und er hatte einen geringeren Luftwiderstandsbeiwert als der Airflow, was zum Teil auf den bugförmigen Kühlergrill zurückzuführen war, der die Popularität von Schnellbooten wie Chris-Craft widerspiegelte. Im ersten Jahr hat man 15.000 Exemplare verkauft, was 80% der Gesamtstückzahlen von Lincoln

ausmachte. Die einzigen aufgeführten Optionen waren eine elektrische Uhr, Lederpolsterung und ein passendes Kofferset von Louis Vuitton. Für die zweitürige Limousine bezahlte man gerne 1275 Dollar (ca. 25.000 heutige Dollar). Mit dem Eintritt der USA in den Zweiten Weltkrieg 1942 stoppte die Regierung die Produktion aller Autos, der letzte Zephyr verließ die Montagehalle am 10. Februar.

Ford, der bescheidene 5 Millionen Dollar für ein Unternehmen bot, dessen Wert auf 16 Millionen Dollar taxiert war. Das Angebot wurde, obwohl es das einzige war, vom Gericht als zu niedrig angesehen. Ford war gezwungen, sein Gebot auf 8 Millionen Dollar (entspricht ca. 130 Millionen Dollar im Jahr 2022) zu erhöhen, eine Zahl, die die Richter zufriedenstellte.

Der Sohn von Henry Ford, Edsel, war maßgeblich daran beteiligt, seinen Vater davon zu überzeugen, Lincoln zu erwerben. Am 4. Februar 1922 schloss die Ford Motor Company offiziell den Kauf der insolventen Lincoln Motor Company ab, ein Teil des Verkaufserlöses

diente der Befriedigung der vielen Gläubiger. Ende Juni des folgenden Jahres verließ Henry Leland das Unternehmen.

Es war nicht Henry Ford, der die Lincoln Motor Company zu Bekanntheit führte, sondern sein Sohn Edsel Bryan Ford. Er gab zeitweilig die Richtung und die Inspiration für die Lincoln-Automobile vor. Es wird berichtet, dass er mal zu einem Freund sagte: „Mein Vater baut das beliebteste Auto der Welt, ich möchte das beste Auto der Welt bauen.“ Edsel wurde im Alter von nur 29 Jahren Präsident der Lincoln Motor Company und schaffte es, nach nur einem Jahr unter dem Dach von Ford, Gewinn zu



Go With The Pro



... und das sofort!

Wir liefern

**US-Autoteile,
Know-how
& Service**



☎ 040 / 69 65 61 60

info@usspeed.de



www.USSPEED.de

erzielen. Damit verfügte Ford über eine echte Luxusmarke, die hauptsächlich mit Cadillac und Packard, aber auch mit Auburn, Pierce-Arrow, Marmon, Peerless, und Duesenberg konkurrieren konnte.

Einer der wichtigsten Beiträge Edsel Fords war das Styling der Autos, die seiner Meinung nach sowohl gut aussehen als auch funktional sein sollten. Henry Ford erkannte das Potenzial auch und investierte kräftig in seine neue Luxusmarke. Obwohl das Chassis des Modells L kaum verändert wurde, hat man 1923 verschiedene Karosserievarianten eingeführt. Um die Fahrzeuge sozusagen maßgeschneidert anbieten zu können, wurden in den 1920er und frühen 30er Jahren Dutzende von Karosseriebauern unter Vertrag genommen. Automobile, die von den Karosseriebauern „eingekleidet“ wurden, kosteten bis zu 7200 Dollar (was 108 Tausend „heutigen“ Dollars entsprechen würde). Und trotz der begrenzten Kapazität des Marktes, stiegen die Lincoln-Verkäufe um 45 Prozent auf 7875 Exemplare.

1924 begannen auch die Polizeibehörden die Models L zu verwenden. Die mit Vierradbremsen ausgestatteten Automobile (zwei Jahre bevor diese bei Fahrzeugen für den Privatverkauf eingeführt wurden) bezeichnete man als „Police Flyers“. Diese großen Limousinen, die sieben Passagiere komfortablen Platz boten, hatten auch eine ganz spezielle Ausstattung: an Bord waren kugelsichere, 7/8 Zoll (ca. 20 mm) dicke Windschutzscheiben, Waffenständer, die an die Auspuffanlage gekoppelten Polizeisirenen, zusätzliche Scheinwerfer und ein automatischer Scheibenwischer für den Fahrer (der Beifahrer musste sich mit einem handbetätigten begnügen).

Schnell wurde Lincoln zum bevorzugten Auto des wohlhabenden Teils der amerikanischen Gesellschaft. Zu den Besitzern gehörten so bekannte Persönlichkeiten wie Herbert Hoover und Thomas Edison. Diese Automobile gingen kaum Kompromisse bei Leistung, Stil und Komfort ein. Um sich davon zu überzeugen genügte es, nur einen kurzen Blick auf die damalige Produktpalette zu werfen.

Bis 1935 stand ausschließlich das Modell K im Angebot und da erkannte Edsel Ford, dass sich der Luxusmarkt im Niedergang befand. Als Antidot sollte der 1936 vorgestellte Lincoln Zephyr dienen, dessen Name vom Burlington Zephyr inspiriert war, einem stromlinienförmigen, dieselbetriebenen Schnellzug, der 1934 unter großem Trara debütierte. Der Zephyr wurde als Gegengewicht zu dem ultraluxuriösen Model K konzipiert und konkurrierte mit dem Chrysler Airstream und der Cadillac-Schwestermarke LaSalle. Unter der Haube steckte, wie auch beim Modell K, ein V12-Motor. Allerdings war er viel kleiner: im



Modell K leistete das grandiose 414 ci (ca. 6,8L) Triebwerk seine Dienste, beim Zephyr betrug der Hubraum „lediglich“ 267,3 ci (ca. 4,4 L). Dieses Modell war in seinem ersten Jahr so erfolgreich, dass sich die Verkaufszahlen von Lincoln fast verneunfachten: es wurden etwa 15.000 Exemplare verkauft. Im Modelljahr 1941 basierten schon alle Lincolns auf dem Zephyr-Chassis.

Am 30. April 1940 wurde aus der Lincoln Motor Company die Lincoln Division der Ford Motor Company. Einst ein ganz autonomes Unternehmen, wurde Lincoln nun stärker unter die Kontrolle von Ford gebracht, hauptsächlich, um es zu modernisieren und um mit der Konkurrenz von Chrysler (Imperial), Packard und General Motors (Cadillac) besser zurecht zu kommen. Als die Produktion der „großen Lincoln“ 1940 schließlich eingestellt wurde, soll ein Wirtschaftsjournalist Edsel Ford nach dem Grund gefragt haben. Seine Antwort brachte den damaligen Luxusmarkt auf den Punkt: „Wir haben nicht aufgehört sie zu bauen, die Leute haben aufgehört sie zu kaufen.“

Nach dem Erfolg des Zephyr beauftragte

▲ **Lincoln Modell K Convertible Sedan LeBaron von 1939. In diesem Jahr repräsentierte das riesige Modell K den wahren Luxus von Lincoln mit dem größeren der beiden V12-Motoren. Es wurde in einer Stückzahl gebaut, die sowohl seinen Preis als auch seine Exklusivität widerspiegelte. Mit der LeBaron-Karosserie betrug der Grundpreis damals fantastische 5650 Dollar (heute würde diese Summe 105 Tausend Dollar entsprechen). Im selben Jahr kostete ein einfacher Ford Roadster mit dem Flathead-V8-Motor 696 Dollar. Die Karosserie der Cabrio-Limousine ist mit einer aufstellbaren Trennscheibe für die Passagiere der zweiten Reihe ausgestattet – der einzige in diesem Jahr produzierte Lincoln, der dieses exklusive Merkmal aufwies.**

Edsel die Ford-Konstrukteure, ihm ein einzigartiges, persönliches Fahrzeug zu bauen, das auf eben diesem Modell basieren sollte. Das Ergebnis war der Lincoln Continental. Entwickelt als sein Spielzeug, das er während der Winter im warmen Palm Beach, Florida, weit weg von Detroit, genießen konnte, erwies sich das Exemplar als das richtige Auto zur richtigen Zeit. Es wurde zwar als Einzelstück gebaut, aber die unglaubliche Publicity, die der Wagen erhielt, führte dazu, dass er als Lincoln Continental 1940 auf den Markt kam. Insgesamt 404 Exemplare verließen in diesem Jahr das Werk.

Dieses Modell galt quasi sofort als eine Design-Ikone und wurde 1946 sogar vom Museum of Modern Art als eines der acht Autos ausgewählt, die herausragendes Design verkörpern. Der berühmte Architekt Frank Lloyd Wright hielt es für „das schönste Auto der Welt“ und kaufte konsequenterweise sofort zwei davon. „Bob“ Gregorie, der Chefdesigner von Ford und Gestalter des Continental, sagte später über Edsel Ford: „Er hatte die Vision. Ich habe lediglich die Arbeit gemacht, seine Vision in praktikables Design zu übersetzen.“

Henry Ford hielt Edsel, sein einziges Kind, nie für stark genug, um das Automobilunter-



FOR TRAVEL ON A GRANDER SCALE

These roads or giant plains... snow-capped mountains or purple dunes... the ocean or cool wooded streams. America, at vacation time, is a land of startling contrasts and of vigorous living.

America is also a land of great distances. For miles separate important cities. Roads may climb from desert floor to mountain peaks. And 100,000,000 Americans have chosen the Lincoln Zephyr as their favorite for motoring on this grander scale. Their reasons are apparent if you

have traveled with them. The smooth power of the Lincoln-built twelve-cylinder engine fairly urges you to go places. And, for all its sparkling performance, it brings economy unheard of in any other "twelve."

Lincoln engineers offer you in this car a new kind of comfort, which makes the extra miles, the longer day's drive, almost effortless. You ride on chair-high seats towards the middle of the unique unit-body-and-frame (built in all closed types). This rigid, bridge-like structure is cradled on flexible

springs. Shocks of the rough road seem to vanish before they reach you. The clear, sweeping view of road and countryside adds much to your pleasure.

The Lincoln Zephyr's "honesty with a reason" established the modern style. The originality of Lincoln designers is evident in every graceful streamline of every graceful body type. Lincoln Motor Company, Division of Ford Motor Company.

LINCOLN ZEPHYR V-12



▲ 1940 Lincoln Continental Convertible. Automobilhistoriker bezeichnen den ersten Continental, der durch wirken des Edsel Ford und den Designer Eugene T. Grégoire entstand, als einen Meilenstein der Geschichte des Ford-Konzerns

nehmen alleine zu leiten, dessen ungeachtet trug Edsel schon mit 26 Jahren den Titel des Ford-Präsidenten. Obwohl er als Geschäftsmann besonderes Geschick bewiesen hatte und ein scharfes Auge für das Design besaß, übertrumpfte Henry oft seine Entscheidungen, und Edsel erwies sich in der Tat nie als stark genug, um sich gegen seinen Vater durchzusetzen. Als Henry jedoch die Lincoln Motor Company kaufte, übergab er die Zügel an Edsel, der nun freie Hand hatte, Lincoln so zu führen, wie er es für richtig hielt.

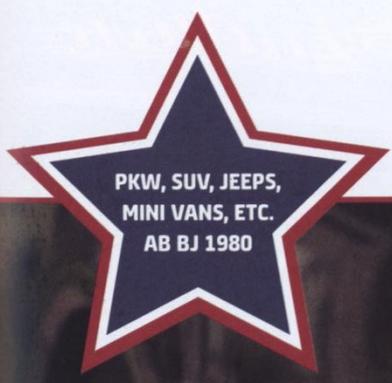
Edsel leitete das Unternehmen mit einer gesunden Einstellung, die fast das Gegenteil von Henrys Sturheit war, die dazu führte, dass 'Ol Henry sich so lange weigerte, das Modell T zu ersetzen, bis es fast zu spät war. Hier wäre zu erwähnen, dass auch das Design des Modells A von einem Team unter der Leitung von Edsel entwickelt wurde.

Henry M. Leland hatte Lincoln einen besonders vielversprechenden Start beschert, mit logisch aufgebauten, soliden V8 Motoren

und einem ausgezeichneten Ruf für Präzisionstechnik. Edsel wiederum brachte seinen Sinn für Stil in den jungen Luxuswagenhersteller ein.

Im zweiten Teil konzentrieren wir uns auf Lincolns Geschichte nach dem Zweiten Weltkrieg.

Text: Andrew Page
Fotos: Lincoln Motor Car Heritage Museum



PKW, SUV, JEEPS,
MINI VANS, ETC.
AB BJ 1980



1992-2017
CARS & STRIPES

25 JAHRE



BESTELLEN SIE
DIREKT IM
ONLINE-SHOP!



CARS & STRIPES



ERSATZTEILE & ZUBEHÖR FÜR AMERIKANISCHE FAHRZEUGE

Händler- und Werkstatthanfragen sind uns sehr willkommen!
info@cars-stripes.com | www.cars-stripes.com



Albert-Einstein-Str. 11
D-31515 Wunstorf
Tel +49 (0) 50 31 / 51 55 51
Fax +49 (0) 50 31 / 51 55 52
info@cars-stripes.com
www.cars-stripes.com