

Auf die nächsten 100 Jahre!

Lincoln Motor Car Heritage Museum (Zweiter Teil)



Rendering: Bosch Architecture

In den 100 Jahren seines Bestehens hat Lincoln unzählige Modelle entwickelt und etliche haben sich verdienstermaßen einen festen Platz im automobilen Olymp verdient. Diese Firma kreierte fortschrittliche, außergewöhnliche und einflussreiche Autos en masse und es scheint, dass sie den Kampf mit Lexus, Mercedes-Benz, Audi, BMW und – vor allem – Cadillac, weiter erfolgreich führen wird. Und dass die heutigen Crossover-Modelle Navigator, Aviator, Nautilus und Corsair dem reichen Erbe dieser Firma würdig werden.

Anfang Februar 1942 ordnete die US-Regierung an, die zivile Autoproduktion einzustellen. Nach dem Krieg nahm Lincoln, wie auch die meisten anderen Firmen, die Herstellung mit aufgewärmten 42er-Modellen wieder auf. Und die haben sich dann bis 1948 so gut wie nicht mehr verändert.

1945 fusionierten Mercury und Lincoln und bildeten die Division Lincoln-Mercury. Die enge

Beziehung zwischen den beiden Firmen wurde durch die neue EL-Serie noch deutlicher, da ihr Design viel mit dem des Mercury Eight gemeinsam hatte. Ab 1949 gab es kein Modell mit einem noblen V12-Motor (erstmal seit 1932) mehr. Da man nicht rechtzeitig einen neuen V12 entwickeln konnte, wurde ein V8 aus dem mittelschweren Ford F8 Lkw entliehen.

Der Zeitraum von 1952 bis 1954 war von großer Bedeutung: auf den Markt kam der erste V8 mit obenliegenden Ventilen, der neue Motor mit 318 ci (5,2 L) lieferte anfangs 160 PS und ab 1953 schon stramme 205 PS. Er war in vielerlei Hinsicht tonangebend: seine Kurbelwelle besaß acht Gegengewichte, während die meisten Konkurrenten nur sechs aufwiesen. Die Einlassventile hat man für eine besse-

FROM ANY POINT OF VIEW...



Nothing could be finer



What makes the Lincoln great? To some, its long, clean beauty—the very hallmark of the Lincoln's worth. Some see its casual air of luxury... the superb richness of each detail. To others, this motor car is like a club that passes, with and quiet and strong. The Lincoln evokes pleasant emotions. That is why its owners agree... from any point of view, here is the finest of the fine car field.

DIVISION OF FORD MOTOR COMPANY

▼ Nach der kriegsbedingten Unterbrechung nahm Lincoln die Produktion des Continental im Jahr 1946 wieder auf. Viele Automobilhistoriker bezeichneten die 1940-1948er Continental-Modelle als die am besten gestylten Automobile der Welt





▲ Wie schnell man in Ungnade fallen kann. Der Geschmack der Käufer änderte sich rasch, die waren einfach nicht an einem Luxuswagen in Kleinserie interessiert. Schon 1948 hat man den Continental aus dem Programm genommen. Einer der Hauptgründe, warum Lincoln dieses Modell nicht an die neuen Bedingungen anpassen konnte, war Edsel Fords Tod im Jahr 1943. Ohne seine Visionen konnte das Unternehmen keinen Weg finden, das Auto so zu verändern, dass es auf dem sich schnell entwickelnden Markt erfolgreich bestehen konnte

▲ Wer's glaubt wird selig. Die Werbung behauptete allen Ernstes, dass die markante Motorhaubenfigur des 1949er Lincoln Cosmopolitan die Aerodynamik des Wagens verbessert. Das sowohl innen wie auch außen beeindruckende Cabriolet hatte ein Hydramatic-Automatikgetriebe, das mit einem 152 PS leistenden V8-Motor kooperierte



re Atmung und eine höhere spezifische Leistung größer dimensioniert, der 1953er-Motor leistete 0,64 PS pro Kubikzoll gegenüber 0,63 bei Cadillac und 0,54 bei Chrysler. Das Kurbelgehäuse reichte bis unter die Mittellinie der Kurbelwelle und bildete einen steifen Wellenträger, daher der Spitzname „Y-Block“.

Lincoln zeigte auch spektakuläre, in der „International Standard Class“ praktisch konkurrenzlose Auftritte bei der Carrera Panamericana: die „stock cars“ belegten 1952 die ersten fünf Plätze, 1953 die ersten vier und 1954 den ersten und zweiten Platz. Eine große Hilfe waren die einfallsreichen Ingenieure, die härtere „Export“-Aufhängungen, spezielle Nockenwellen, mechanische Ventilstößel, verstärkte Vorderradnaben sowie Hinterachsen mit anderen Übersetzungen lieferten, die es einem „serien-



▼ Die Lincolns von 1952-55 ersetzen die ersten komplett neuen Nachkriegsmodelle von 1949-51, und obwohl sie viel moderner aussahen und endlich in der angesagten neuen Karosserieform, dem zweitürigen Hardtop, erhältlich, waren, sie nicht so prägend wie die vorherigen Exemplare. Und für viele hatte Lincoln zu sehr den Olds, Buicks und Cadillacs nachgeieffert. Natürlich erinnern sich die meisten beim Anblick des 1954er Lincoln Capri Coupé an die „Road Racing Lincolns“, vor allem aufgrund ihrer Erfolge bei den Carrera Panamericanas Anfang bis Mitte der 50er Jahre. Aber trotz ihrer Leistung und ihres guten Fahrverhaltens waren sie für die meisten gut betuchten Käufer „lediglich“ gutaussehende, komfortable und moderne Luxusautos



mäßigen“ Modell ermöglichten, 130 mph (ca. 210 km/h) zu erreichen. Wenn man das alles wusste, verwunderte es nicht weiter, dass der Sieger des Rennens von 1952, Chuck Stevenson, die 2000 Meilen (ca. 3200 km) lange Strecke von Juarez zur Grenze von Guatemala fast eine Stunde vor dem Ferrari beendete, der im Jahr zuvor gewonnen hatte.

Für das Jahr 1955 bot Lincoln endlich sein eigenes Automatikgetriebe an. Es hieß Turbo-Drive und war im Grunde das vier Jahre alte Ford/Mercury-O-Matic, das vergrößert und verstärkt wurde, um dem größeren Drehmoment des V8 von Lincoln standzuhalten. Passend zum ausladenden neuen 1956er-Styling gab es einen vergrößerten Motor, einen auf 368 ci (6,0 L) und 285 PS vergrößerten Y-Block. „Echte Leistung, die bei jeder Geschwindigkeit für Ihre Sicherheit sorgt“, hieß es in einer Anzeige. (Stellen wir



uns einen solchen Slogan heute vor!). Lincoln verkaufte den 56er gut und setzte mehr als 50.000 Autos ab. Doch selbst das war nur etwa ein Drittel von Cadillac's Gesamtumsatz.

1956 griff man das ursprüngliche Konzept des Continental der Jahre 1940-1948 wieder auf. Das luxuriöse, zweitürige Hardtop-Coupé Continental Mark II wurde unter der neu geschaffenen eigenen Marke „Continental Division“ angeboten, die oberhalb von Lincoln positioniert war. Im



◀ Das Museum ist besonders stolz auf dieses Exemplar: es ist ein Prototyp des 1955er Continental Mark II. Für einen kurzen, leuchtenden Moment versuchte man, Continental als eigene Marke zu etablieren, die es mit dem Besten aufnehmen konnte, was aus den europäischen Fabriken von Rolls-Royce, Bentley und Mercedes-Benz nach USA kam. Der Continental sollte Kunden entzücken, die sich so etwas leisten konnten. Elvis und Sinatra fuhren ihn, und als Warner Bros. sich bei Elizabeth Taylor dafür bedanken wollte, dass sie beim Western „Giganten“ mitgemacht hatte, schenkte ihr das Studio einen Mark II in einer sehr speziellen Farbe, die perfekt zu ihren Augen passte.

Obwohl der Mark II ein beeindruckendes Fahrzeug war, bedeutete er für den Produzenten keinen finanziellen Erfolg. Es entstanden fast 3000 Exemplare, aber mit jedem verlor man 1000 Dollar, da die Autos für 7500 Dollar an die Händler weitergereicht wurden, obwohl das Fahrzeug 8500 Dollar in der Herstellung kostete



The Continental Mark II is the work of master craftsmen. In every detail, it represents the achievement of the Ford Motor Company in auto design and engineering. For the legendary leather, for example, our search led to Bridge of Weir, Scotland. Here, leather is raised in a special way to give it a natural grain. It is then hand-dressed in a specially rich oil.

Rebirth of a proud tradition
the Continental Mark II...

In the Continental Mark II the Ford Motor Company proudly presents a truly distinctive new motor car. It is a car designed and built with a particular person in mind. The man of leisure and good taste and judgment. It is an automobile, but in a quality sense, it is a masterpiece.

It is elegant, but in a simple and unostentatious way. It is conservative, but in a distinctive and exciting way. It is a car in which quality has always been considered first. The Continental Mark II is the American-built motor car of choice. Available, while quantities last.

Simply... a standard of motor car styling and engineering rarely seen. Obviously, the Continental can be made only in limited numbers. But, whether you buy it now or at a later date, you will have the finest motor car the Ford Motor Company has ever produced. It is the Continental Mark II to be proud of and to be proud of only in America, but for the world.

Continental Division
Ford Motor Company



◀ Man muss doch zugeben, dass der 1960er Lincoln Continental Mark V Landau Sedan nicht so attraktiv wie die damaligen Angebote von Cadillac oder Imperial war. Aber zum ersten Mal konnten die Käufer auch einen Tempomat bestellen



Lincoln Continental for 1960
A new peak of perfection for America's finest motorcar

For the Lincoln Continental is a completely new car in a class that has never before been so distinguished. It is a car that is designed and built with a particular person in mind. The man of leisure and good taste and judgment. It is an automobile, but in a quality sense, it is a masterpiece.

▼ 1961 stellte Lincoln eines der vielleicht schönsten Modelle des Jahrzehnts vor: den neuen Continental. Dieser war mit hinten angeschlagenen Hintertüren und einer Warnleuchte am Armaturenbrett ausgestattet, die den Fahrer vor nicht ganz geschlossenen Türen warnte. Als viertüriges Cabriolet war er besonders bemerkenswert. Die Modelle von 1966 erhielten einen 462-Kubikzoll-Motor (7,6 L) mit 340 PS, den größten, der jemals in einem Ford-Pkw rumorte.

Dieses Modell spielte eine Rolle in einer der großen Tragödien der 1960er Jahre, als Präsident John F. Kennedy ermordet wurde, während er auf dem Rücksitz eines modifizierten 61er Lincoln Continental (Codename „X-100“) durch Dallas fuhr. Der Wagen verfügte über ein Telefon und einen Rücksitz, der um 10 Zoll angehoben werden konnte – war jedoch nicht gepanzert. Erstaunlicherweise wurde dieses berühmte Modell erst 1977 aus dem Dienst des Präsidenten ausgemustert



für den amerikanischen Geschmack) eher konservativ: die Karosserie trug relativ wenig Chrom-Lametta und es gab keine Heckflossen. Mit einem Grundpreis von 10.000 Dollar (etwa 104 Tausend Dollar im Jahr 2022) entsprach er einem Rolls-Royce Silver Cloud und bis zur Einführung des 1957er Cadillac Eldorado Brougham war er das teuerste in den USA produzierte Auto. Die Produktion des Mark II lief nur von Juni 1955 bis Mai 1957.



▲ Mit dem wunderschönen Lincoln Continental Mark III (1968-1971) gelang ein weiterer Volltreffer. Dieses Modell ist ein Paradebeispiel für großartig aussehende Personal Luxury Cars, die in das egozentrische „Ich-Jahrzehnt“ der siebziger Jahre passen. Bei seinem Debüt repräsentierte er den komfortablen, flüsterleisen Luxus, den man von Lincoln erwartete



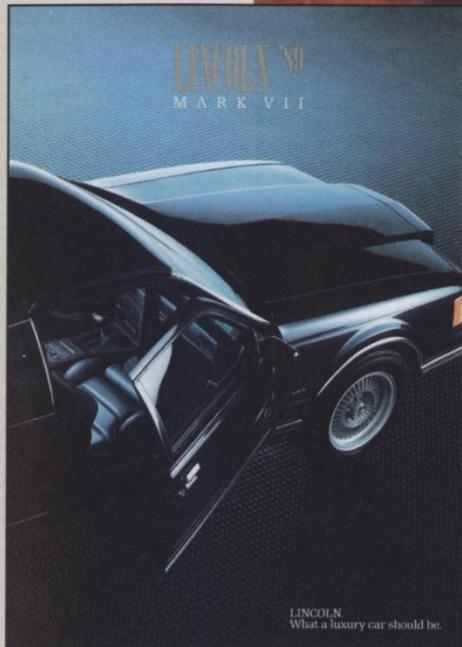
Gegensatz zu vielen anderen Fahrzeugen dieser Zeit gestaltete man den Mark II (für den amerikanischen Geschmack) eher konservativ: die Karosserie trug relativ wenig Chrom-Lametta und es gab keine Heckflossen. Mit einem Grundpreis von 10.000 Dollar (etwa 104 Tausend Dollar im Jahr 2022) entsprach er einem Rolls-Royce Silver Cloud und bis zur Einführung des 1957er Cadillac Eldorado Brougham war er das teuerste in den USA produzierte Auto. Die Produktion des Mark II lief nur von Juni 1955 bis Mai 1957.

Die Lincolns der Jahre 1958-1960 gehörten zu den größten Serienfahrzeugen, 5817 mm in der Länge, 2040 mm in der Breite waren schon ein deutliches Statement. Der Radstand von 3327 mm (131 Zoll) markierte den längsten, der jemals von der Ford Motor Company produziert wurde. Für das Modelljahr 1961 konsolidierte Lincoln seine Palette mit einer ein-



► Nach Jahren der quadratischen Formalität schlug Lincolns Premium-Coupé 1984 mit dem Mark VII eine neue Richtung ein. Obwohl es sich die Plattform mit dem Continental teilte, wurde dieses schicke Semifastback vom neuen Ford Thunderbird und Mercury Cougar abgeleitet, die ab 1983 erhältlich waren. Das Auto zielte eindeutig auf eine andere Klientel ab: jüngere, wohlhabende Käufer, die zu teuren, hochpreisigen Importwagen übergelaufen waren – eine Gruppe, die Lincoln nie zuvor umworben hatte. Es war auch eine mutige Herausforderung für Cadillacs Eldorado, der damals etwas aufgeblasen daherkam.

Der Mark VII bedeutete einen sofortigen Erfolg, vor allem das leistungsorientierte LSC (Luxury Sport Coupe), der sogenannte „Hot Rod Lincoln“. Die damalige Presse sah in ihm einen echten Konkurrenten für die hochgepreisen BMW 6er und Mercedes-Benz SEC. Während die Basismodelle ein weiches Fahrverhalten und eine nicht besonders prickelnde Ausstattung aufwiesen, verfügte der LSC über eine straffere Federung mit breiten Hochleistungsreifen auf schönen Alugussrädern sowie über mehrfach verstellbare Sportsitze. Damit war der LSC der sportlichste Lincoln seit dem allerersten Continental und der fahraktivste seit den Tagen des „Mexican Road Racer“. Außerdem war er mit einem Einstiegspreis von 23.700 Dollar ein hervorragender Kauf – etwa halb so teuer wie seine damaligen deutschen Wettbewerber

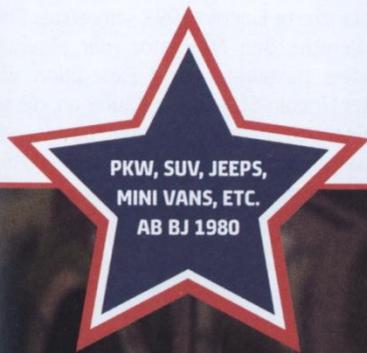


eingestellt wurde. Der Continental zeichnete sich durch den Verzicht auf seitliche Chromverzierungen aus und überlebte mit kleinen jährlichen Änderungen bis 1969.

Der Mark III (1968-1971) ersetzte den handgefertigten Mark II und wurde als Konkurrent für den erfolgreichen Cadillac Eldorado (der 1967 eingeführt wurde) angesehen. Durch die Verwendung der Standardkarosserie von Lincoln und des Fahrgestells eines viertürigen Ford Thunderbird konnte man den Preis um ganze 4000 Dollar senken.

Im Laufe der 1970er Jahre unterzog sich Lincoln einer Reihe von Produktänderungen, um seine Zukunft im Segment der Luxusautos zu sichern. Als Reaktion auf die Einführung bundesstaatlicher Sicherheitsvorschriften für alle auf dem amerikanischen Markt erhältlichen Autos mussten auch die Lincolns die 5-mph-

zigen Continental-Modellreihe, die den Platz der Modelle Capri, Premiere und des Continental Mark V einnahm. Das Auto zeichnete sich durch die Verwendung von hinteren Selbstmördertüren aus und war auch das letzte viertürige Cabriolet, das in den USA in Serie produziert wurde. Das Design hatte der berühmte Elwood Engel entworfen, es sollte ursprünglich eine Variante des Thunderbird von 1961 sein. Im Jahr 1966 kam ein zweitüriges Hardtop-Modell hinzu, während die Produktion des Cabrios 1967



ERSATZTEILE & ZUBEHÖR FÜR AMERIKANISCHE FAHRZEUGE

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

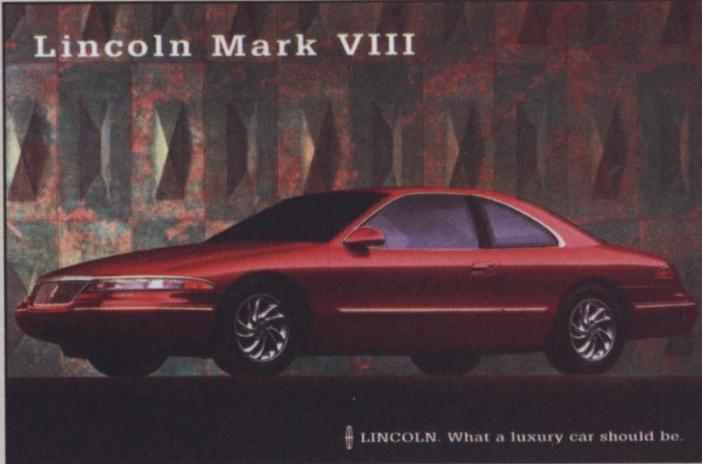


Albert-Einstein-Str. 11
 D-31515 Wunstorf
 Tel +49 (0) 50 31 / 51 55 51
 Fax +49 (0) 50 31 / 51 55 52
info@cars-stripes.com
www.cars-stripes.com



◀ Als Lincoln zu SUVs und viertürigen Limousinen übergang, markierte der Mark VIII das Ende dieser beliebten Serie. Das Modell verdankte viel der Ford Thunderbird/Mercury Cougar MN12-Plattform, war aber eigenständig genug, um seinen eigenen internen Code (FN10) zu bekommen. Mit Einzelradaufhängung auch hinten, Luftfederung à la Continental, geschwindigkeitsvariabler Servolenkung und optionalem Traktionsassistenten war es technisch ausgereift. Unter der Motorhaube lauerte ein starker neuer Motor: die Doppelnockenwellen-Version des „Mod“-V8. Der Hubraum betrug nach wie vor 4,6 Liter (281 ci), aber ein 32-Ventil-Aluminium-Zylinderkopf sorgte für eine Leistung von 280 PS. Eine Viergang-Automatik blieb das einzige Getriebe, erhielt aber eine elektronische Schaltsteuerung. Und zum ersten Mal bedienten die Mark-Fahrer den Schalthebel von einer Mittelkonsole aus, die Teil eines neuen Cockpit war, der ein „Kampfflugzeug-Gefühl“ zu vermitteln versuchte. Der Jet-Vergleich ist nicht so ganz aus der Luft gegriffen; Obwohl der Lincoln 15 Pferde weniger als Cadillacs Northstar-angetriebenes Eldorado Touring Coupe hatte, erwies er sich in den Tests als deutlich schneller: Die Zeit von 0 auf 100 km/h betrug nur 6,9 Sekunden gegenüber 7,7 Sekunden beim Eldo.

Aber nicht nur auf der Geraden, sondern auch in Kurven setzte er Maßstäbe. Die Straßenlage war stabil, die Lenkung gab ausreichend Rückmeldung und die Bremsen agierten kräftig. Außerdem verfügte er über eine einzigartige Luftfederung, die das Auto bei größeren Geschwindigkeiten absenkte und so für mehr Stabilität sorgte. Alles in allem war der Mark VIII eine echte Offenbarung: schnell, leise, luxuriös und dabei komfortabel. Man konnte ihn mit Fug und Recht als einen ebenbürtigen Gegner für BMW, Mercedes und den japanischen Emporkömmling Lexus betrachten. Angesichts dessen war der Einstiegspreis von weit unter 37.000 Dollar sehr verlockend – Tausende weniger als vergleichbare Importwagen. Aber der Markt für Luxus-Coupés schrumpfte weiter, so dass Lincoln beschloss, den Mark VIII nach 1998 einzustellen, als die Produktion auf nur noch 6100 Einheiten zurückgegangen war



Stoßstangen einführen und die Hardtops wurden eingestellt. Zudem hat die Energiekrise Mitte der 1970er Jahre ihre eigene Rolle bei der Entwicklung der Autos gespielt. Nach den Krisen und der Einführung der strengeren Abgasbestimmungen durch die US-Regierung war man relativ schlecht auf die 1980er Jahre vorbereitet: nach dem Modelljahr 1979 blieb Lincoln die einzige amerikanische Marke, die ihre Limousinen nicht verkleinerte, der Continental und der Continental Mark V zählten zu den größten. Darüber hinaus war die Produktlinie im Vergleich zu anderen Luxusmarken gealtert: Der Continental war zuletzt 1970 überarbeitet worden, der Mark V basierte auf dem Mark IV von 1972 und der Versailles fußte auf dem Mercury Monarch von 1975. Als Reaktion darauf und um mit der Konkurrenz mithalten zu können nahm man zu Beginn der 1980er Jahre umfangreiche Modernisierungen vor. Der Continental, der fast

14 Zoll (356 mm) kürzer und fast 450 kg leichter wurde, feierte 1980 sein Debüt mit dem ersten V8-Motor mit Kraftstoffeinspritzung und einem Overdrive-Automatikgetriebe.

Auch in den 1990er Jahren war Lincoln gegenüber der japanischen, europäischen und amerikanischen Konkurrenz ins Hintertreffen geraten. 1998 erfuhr die Lincoln-Mercury-Sparte eine große Veränderung, als sie Teil der Premier Automotive Group der Ford Motor Company wurde; die PAG war eine Abteilung, die den gemeinsamen Betrieb der weltweiten Ford-Luxusfahrzeugmarken beaufsichtigte. Dies ermöglichte Lincoln die Entwicklung von Modellen an der Seite der Ford-eigenen Unternehmen wie Jaguar, Volvo, Aston Martin, Land Rover.

Eine nachhaltige Veränderung des PKW-Marktes bewirkte das Er-

scheinen der SUVs; die meisten Produzenten verzeichneten jedes Jahr beeindruckende Verkaufszuwächse. Viele Kunden wollten die SUVs mit allem Drum und Dran und waren auch bereit, für die High-End-Modelle entsprechend zu bezahlen. In Anbetracht dieses lukrativen Marktes lancierte Lincoln 1998 sein erstes Sport Utility Vehicle, den Navigator (der eigentlich ein anders gestalteter Ford Expedition war). Als erster Lincoln-SUV zog er Käufer an, die sich sonst nie einen Lincoln angesehen hätten – also passierte genau das, was sich die Planer erhoff-

► Dreizehn Jahre nachdem der letzte Continental vom Band lief, hat Lincoln 2015 auf der New York International Auto Show sein ehemaliges Flaggschiff aus dem Ruhestand geholt. Das Modell, das sowohl für den amerikanischen als auch für den chinesischen Markt bestimmt war, sollte den Glamour der Marke wiederherstellen. Zum ersten Mal in der Geschichte bot Lincoln einen Wagen mit Allradantrieb an. Das im Museum stehende Exemplar ist ein Konzeptfahrzeug, das aber schon über reichlich Leistung verfügt (3,0-Liter-Twin-Turbo-V6-Motor) und eine Reihe schicker Annehmlichkeiten im Innenraum hat, einschließlich verstellbarer Rücksitze und eines Sektflaschenhalters.

Bentley warf Lincoln vor, seinen Look geklaut zu haben. „Ich hätte es Flying Spur Concept genannt“, scherzte Bentley-Chefdesigner Luc Donckerwolke auf Facebook und bezog sich dabei auf die bekannte Limousine seines Unternehmens. Fords Styling-Chef, David Woodhouse, erwiderte schlagfertig: „Mir gefällt unser Auto viel besser.“

2020 kündigte Lincoln an, die Produktion des Lincoln Continental (mittlerweile die 10. Generation) einzustellen. Das Unternehmen begründete das mit den rückläufigen Verkaufszahlen im Segment der Premium-Limousinen und dem Wunsch, sich ganz auf SUVs zu konzentrieren





▲ Hier können wir einen genaueren Blick auf ein Ton-Modell eines Lincoln Continental werfen. Die Grundidee derlei Modellbaus für Automobil-Prototypen hat sich seit 1909 kaum verändert, als der damals 16-jährige Harley Earl, Sohn eines Kutschenbauers, damit begann, futuristische Automodelle zu gestalten. Tonmodellierung wurde ab den 50er Jahren zur Visualisierung des Produkts in der gesamten Branche üblich und wird bis heute verwendet, also stellen Tonmodelle die Grundlage für die allermeisten Autos der Welt dar. Die zu diesem Zweck verwendete industrielle Knetmasse ist ein gut formbares Material und kann durch Hinzufügen oder Wegnehmen leicht korrigiert werden. Aber dieses alte Verfahren ist jetzt durch das Aufkommen digitaler Werkzeuge bedroht: Software und überdimensionale Bildschirme, computergesteuertes Fräsen und 3D-Druck sind auf dem Vormarsch

ten. Obwohl die Verkaufszahlen mit dem Erscheinen des Cadillac Escalade etwas nachließen, ist der Navigator bis jetzt ein wichtiger Bestandteil des Lincoln-Absatzes geblieben. Er war anfangs für etwa 40.000 Bestellungen pro Jahr gut, von denen jede einzelne eine hohe Gewinnspanne brachte. Mit seinem zweiten SUV war Lincoln weniger erfolgreich. Der Aviator, der 2003 debütierte, wandte Navigator-ähnliches Styling und Ausstattung auf Basis des bekannten Ford Explorer an.

Im Dezember 2012, nachdem die Mercury Division aufgelöst worden war, änderte Ford den Namen der Lincoln Division in Lincoln Motor Company. Neben der Namensänderung hat die Company in den kommenden Jahren mehrere völlig neue Fahrzeuge eingeführt. Das erste war der MKZ der zweiten Generation, der Anfang 2013 in den Verkauf ging. Im Jahr 2014 führte Lincoln eine Markeneinführung in China durch und brachte

unter anderem den kleinen Premium-SUV MKC auf den dortigen, sehr aufnahmefähigen Markt.

Lincoln erzielte seine beiden bisher besten Verkaufsjahre 1989 (200.315 Exemplare) und 1990 (231.660), was vor allem der Popularität des im Dezember 1987 neu gestalteten Continental und des im Oktober 1989 ganz frischen Town Car zu verdanken war.

Lincolns sind auch in mehreren Ländern des Nahen Ostens erhältlich, darunter Saudi-Arabien, den Vereinigten Arabischen Emiraten, Katar, Oman, Kuwait und Bahrain. Darüber hinaus verkauft das Unternehmen seine Produkte in Südkorea und Japan.

Der neue, vollelektrische SUV kommt 2022, heißt Mark E und wird mit allen gehobenen Funktionen ausgestattet sein, die Käufer von dieser noblen Marke erwarten.

Text: Andrew Page

Fotos: Lincoln Motor Car Heritage Museum



▲ Auf der linken Seite sehen wir den Flugmotor, mit dem alles begann, auf der rechten die Gegenwart und Zukunft – die SUVs von Lincoln, hier repräsentiert durch ein Aviator Concept Car. Als Schwestermodell des Ford Edge war er Lincolns erster Versuch, den lukrativen Markt der Luxus-Crossover zu erobern. Ford verfolgte ein ähnliches Konzept und verwendete eine zusammen mit Volvo entwickelte Plattform mit Frontantrieb oder mit optionalem Allradantrieb. Auch der Antriebsstrang war neu, bestehend aus einem 3,5-Liter-V6 mit 250 PS und einem gemeinsam mit General Motors entwickelten Sechsgang-Automatikgetriebe. Die Hauptunterschiede zum Edge bestanden in einer umfangreicheren Serienausstattung und einem fein gezeichneten Kühlergrill, der an die Lincolns der 60er Jahre erinnern sollte



SPEED SHOP

• THE PROFESSIONAL PEOPLE •

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