

Ein Traum in Weiß

1949er Lincoln 2-Door Coupe

Was passiert, wenn sich ein erklärter Rat-Styler mit Faible für Mattschwarz, vollflächigen Rost und so potenten wie lauten Motoren mit einer feminin-flüsterleisen und hochglanz-weißen Edelkutsche einlässt? Frank gab der weißen Lincoln-Lady eine Chance.

Jaja, die Corona-Zeit. Diesmal geht es nicht um abgesagte Autotreffen, sondern um derweil stattdessen aufgebaute Autos. Frank aus Flensburg hatte 2020 pandemiebedingt nicht allzu viel zu tun, also machte er seinen Traum von einem bösen Truck wahr. Ein ultratiefes Hot Rod-Ungeheuer auf Unimog-Basis mit Zwillingssbereifung und offenem Motor, das war schon prima. Statt des roten Feuerwehr-Koffers montierte er einen großen Tank mit einem innenliegenden Bett, das Ganze naturrostig statt farbig – Mad Max vom feinsten, so schätzt es das Nordlicht. Ein Südlicht allerdings auch: Auf dem Rømø Motor Festival in Dänemark verliebte sich ein anderer Gast in das wilde Wohnmobil. „Er sagte, wenn ich ihm den Unimog nach Bayern brächte, kaufe er ihn“. Gesagt – getan, doch statt eines Stapels Bargeld entschied sich Frank vor Ort, einen Stapel Belege entgegenzunehmen – und den dazugehörigen 1949er Lincoln gleich mit! „Bei dem Wagen handelt es sich nicht um einen Cosmopolitan, der an seiner durchgehenden Frontscheibe



Eine adelig-europäische Herkunft suchte der Ritter zu suggerieren. Auch Lincolns später vierzackiger Stern ist schon mit von der Partie

erkennbar ist, sondern um das damals preiswertere Einstiegsmodell vom Werkscode 9EL mit geteilter Frontscheibe. Meiner Meinung nach ist jener Baby-Lincoln der schönste Lincoln, der je gebaut wurde. Vor allem seine stilvollen Rundungen und Schwünge sowie die ab Werk schon sehr tiefe Dachlinie haben mir auf Anhieb gefallen. Das Design verleiht gerade dem Coupé einen sehr gangstermäßigen Auftritt und macht es zum wahren Headturner!“

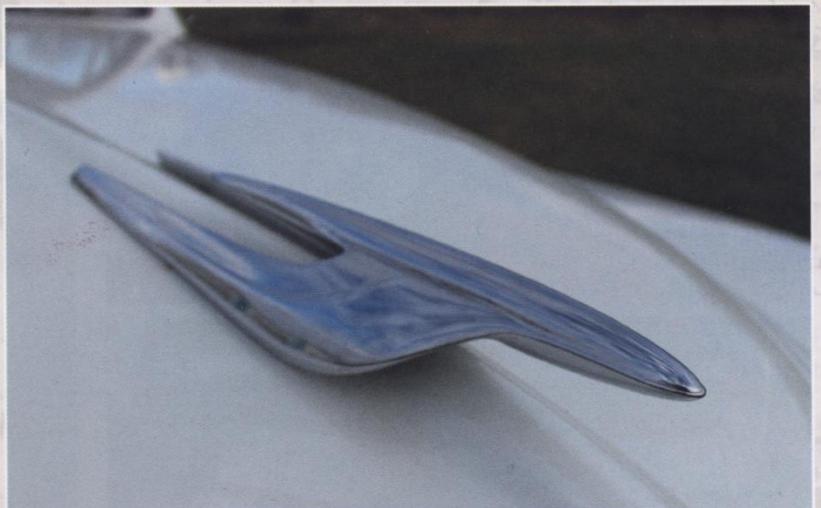
Das war aber nicht immer so: Als die drei Marken der FoMoCo Ende 1948 ihre ersten komplett neuen Modelle nach dem Krieg vorstellten, war das Publikum zwiegespalten. Die Ford-Kunden waren sich darüber einig, wie modern die schnörkellosen Shoeboxes aussahen, und auch die Mercury-Anhänger waren über die lässige Linienführung begeistert. Die wenigen damaligen Lincoln-Kunden – im automobilen Oberhaus hatten seinerzeit Packard und Cadillac das Sagen – fanden wiederum, dass die teuren Wagen der nach dem 16. US-Präsidenten benannten Abteilung durchaus etwas weniger nach den preiswerten Mercs



hätten aussehen können. Die Ähnlichkeit kam denn auch nicht zufällig: Der beinamenlose EL und der Cosmopolitan waren das Ergebnis einer Last-Minute-Überarbeitung von Fords ursprünglichen Nachkriegsplänen für kleine Ford-, mittlere Mercury- und große Lincoln-Modelle. Doch als die Entscheidung fiel, dass der 1949er Ford ein völlig neues, kleineres Fahrzeug sein werde, stieg der ursprünglich geplante Ford zum neuen Mercury auf, während der zunächst etwas längerfristig geplante Mercury zum Junior-Lincoln 9EL und der anfangs konzipierte Lincoln zum Senior-Cosmopolitan 9EH mit exklusiver Karosserie und Radstand befördert wurden.

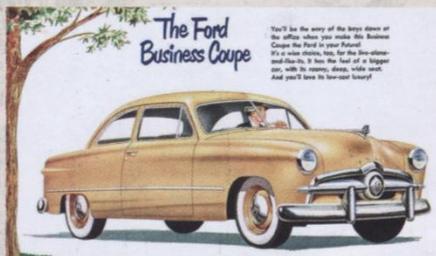
Custom-Kniffe ab Werk

Die EL-Serie markierte zwei Meilensteine für Fords Nobelparte. Nicht nur steckte erstmals seit 1930 wieder ein V8-Motor unter der Haube, es war auch die erste Lincoln-Modellreihe, die unter der neuerdings kombinierten Lincoln-Mercury-Division entwickelt worden war. Zwecks Reduzierung der Entwicklungskosten teilte die



Ein Haubenornament in Form eines flotten Fluggeräts kam in den Kindertagen des Jet Ages immer gut an

Aufbruchstimmung



Der Ford und der große Lincoln Cosmopolitan kommen ohne angedeutete Kotflügel aus...



... der als Ford geplante Mercury und der als Mercury konzipierte kleine Lincoln tragen sie wiederum



Trendsetter: Packard legte mit der modernen Ponton-Linie die Messlatte 1948 gewaltig hoch

Modellreihe einen Großteil ihrer Karosserie mit dem 1949er Mercury Eight, wie man es an der Flanke unverkennbar sieht. Den daraus resultierenden Mangel an Identität suchte man am Lincoln mit einem größeren und wuchtigeren Grill zu kaschieren, hinzu kamen getunnelte Scheinwerfer und Rückleuchten, als käme der Wagen frisch vom Customizer. Und so wie das von der

Karosserie her fast baugleiche Schwestermodell von Mercury war auch der kleine Lincoln in Custom-Kreisen sehr beliebt und diente als Basis für hochpreisige Umbauten mit Top-Chop. Nachdem den Customizern die Zweitürer ausgegangen waren, wurden auch Viertürer verwendet oder diese aufwendig ihrer hinteren zwei Portale beraubt. „Ich hätte dermaßen Bock gehabt, meinem

Neuerwerb einige Fingerbreit Blech aus den Dachsäulen zu flexen. Doch schon auf der Rückfahrt aus Bayern machte ich mit mir aus, dass es eine Schande wäre, für die dabei notwendige Dachverbreiterung den makellosen Dachhimmel zu opfern“, bekennt Frank.

Auch der letzte US-Vorbesitzer, Randall Louis Wechter aus dem texanischen El Paso konnte sich nicht zu derlei durchringen, sondern ließ dem Lincoln lieber eine Restauration zukommen, die nicht nur ein neues Leder-Interieur, sondern auch den prächtigen Himmel bescherte. In den 30 Jahren, in denen Randall den Wagen bis zum Export im Mai 2020 so gut wie möglich



Während Lincoln 73.507 der heiß ersehnten 1949er verkaufte, sank der Absatz im Folgejahr um fast 60 Prozent auf nur 28.150 Einheiten

Das Ausstellfenster war ein – nicht eben prestigeförderndes – Alleinstellungsmerkmal der zweitürigen 9EL-Lincolns

in Schuss gehalten hatte, entfernte er aber die Seitenzierleisten und gönnte sich statt der original dunkelgrünen eine sehr aufwendige Neulackierung in Perlweiß. „Auch die brachte mich bald auf die Palme – mit dem Grünton wäre ich gut zurecht gekommen. Einen gammeligem Lack hätte ich entfernt, eine feine Rostpatina auf der gesamten Karosserie gezüchtet und anschließend konserviert. Doch wenn ich meinem Wagen jetzt mit dem Sandstrahler ankäme, würden mich die Leute doch für bekloppt halten. Und zwar zu Recht, das kann ich diesem Prachtstück wirklich nicht antun!“

Man hat's nicht leicht, aber leicht hat's einen

Ja, da steckt der Gastronom wirklich in Nöten – vor allem weil der gehoppte Merc eines Kumpels mit kraftvollem 5,7-l-V8 ihm permanent vor Augen hält, was bezüglich Look und Leistung möglich wäre. Auch Lincoln steckte seinerzeit in der Zwickmühle, nachdem nämlich ein von Grund auf neuer V12 verworfen worden war, gab es keinen anständigen Motor. Und Cadillac sonnte



Heavy Metal im Originalzustand. Der 337-ci-Flathead wurde nur zwischen 1948 und 1951 in Pkw und Trucks verbaut

sich geradezu mit dem brandneuen OHV-V8... Da hieß es, aus der Not rasch eine Tugend zu machen, und wenn schon keine vergleichbar moderne Konstruktion, dann zumindest ein mit 5,4 l Hubraum annä-

hernd gleich großes Aggregat einzusetzen. Das fand sich ausgerechnet bei den schweren Ford Trucks. Zudem verfügte Ford noch nicht über ein vollautomatisches Getriebe, obwohl 1941 ein Prototyp namens Liquama-



Das niedrige Fensterband und auch die Fender Skirts sorgen für einen gedrungeneren Auftritt

KALKOFEN
US-CAR-SERVICE
BREMERHAVEN
Inhaber Jörg Bäuerle

**Umrüstung/
Homologation
für Import-Fahrzeuge
US-Car-Service**

Stresemannstr. 214 - 224
D-27576 Bremerhaven

Telefon: 0471 - 5 47 66
0471 - 50 20 367

www.auto-kalkofen.de

tic getestet worden war und die Ultramatic von Packard konnte nicht in ausreichenden Mengen geliefert werden. Also kaufte Ford notgedrungen GMs Hydramatic. Die wurde zwar nicht umbenannt, doch ihre Herkunft natürlich genau wie die des 152 PS leistenden 337-ci-Flatheads der Öffentlichkeit ums Verrecken nicht preisgegeben.

„Beim Fahren ist der leise vor sich hin brummelnde Lincoln trotz Resto weit weg von einem Neuwagen, ob bei der Lenkung oder der Bremse. Er ist wegen des Flatties oben drein etwas schwerfällig und muss grundsätzlich etwas vorausschauender bewegt werden,“ fährt Frank fort. „Es ist dennoch ein Erlebnis, dieses Auto zu fahren. An jeder Ampel wird man fotografiert oder bekommt einen Daumen nach oben. Würde man für jedes Bild einen Euro bekommen, hätte man den Wagen schnell bezahlt. Auf der Autobahn darf man den gelernten Schulterblick auf keinen Fall vergessen, denn genau im toten Winkel sind sie, die Paparazzi. Genau aufpassen, es kann echt gefährlich werden, wenn du ein auffälliges Auto fährst. Ich habe neben meinem Lincoln noch einen 1929er Ford Model A Hot Rod und für den Alltag einen 1972er Ford Econoline Clubwagon und hatte im Laufe der letzten 20 Jahre noch etliche andere Modelle. Von daher bin ich die Aufmerksamkeit gewohnt.“

Swap & Sale

Mit erhöhtem Kopfdrehmoment zurecht kommen muss aber bald ein anderer, legt Frank dar: „Ich bin einfach ein Rat-Style Fan und werde mit dem Lincoln nicht glücklich – das soll bitte der nächste Eigentümer. Ob der die zweitürige Limo, die so gut wie gar nicht mehr zu finden ist, im Originalzustand belässt oder sie als perfekte Basis für ein hochpreisiges Custom Car nutzt – meinen Segen hat er. Den freien Platz in der Garage würde ich gern mit einem Business Coupe der späten 1940er Jahre füllen – lasst hören, wenn ihr was Hübsches mit fitter Technik und rattiger Optik habt!“

Text: Edgar Allmann

Fotos: Edgar Allmann, Frank Nissen, Hersteller



Bei der Neulackierung wurden auch nicht sofort sichtbare Bereiche mit einbezogen, wie der Kofferraum zeigt

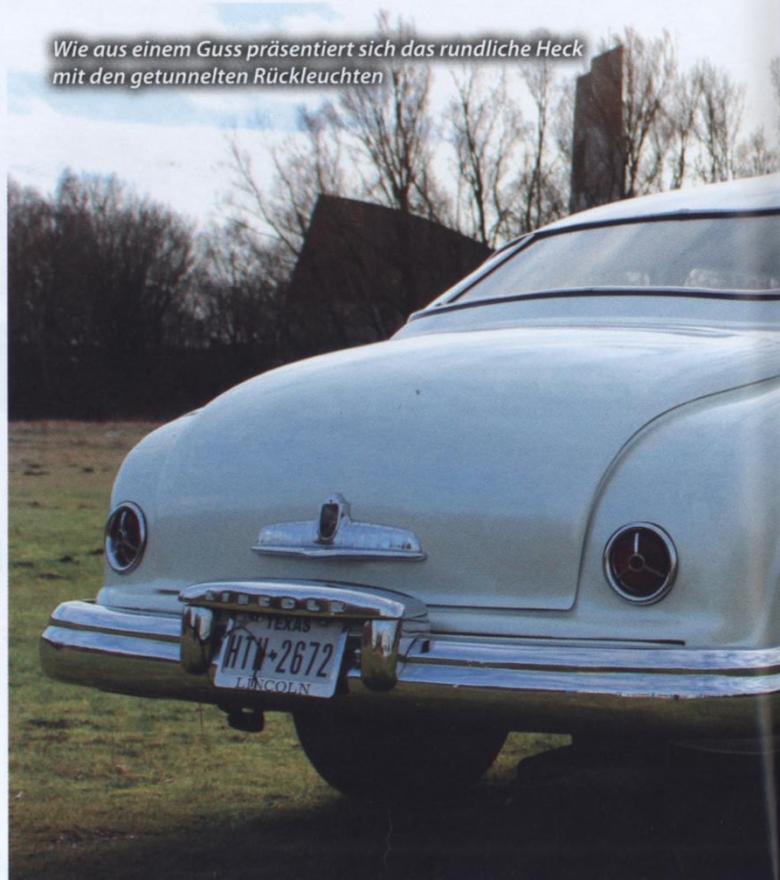


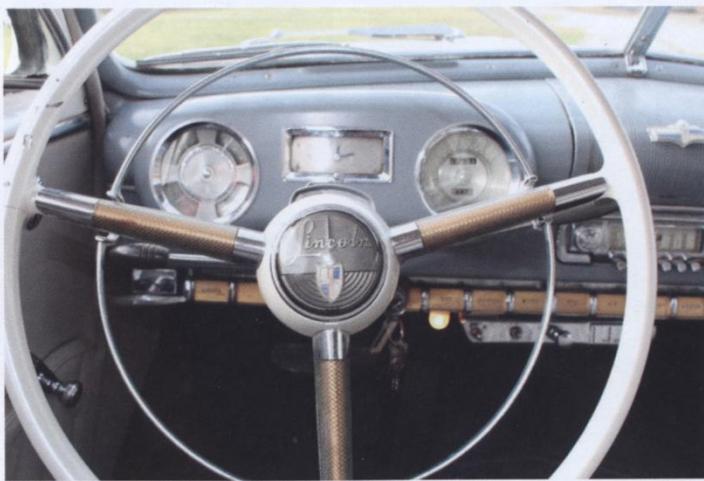
Noch keine Spur von schrillum Fifties-Glitter, der Lincoln gibt sich innen geradezu bieder

1949er Lincoln 2-Door Coupe

Motor: V8 Seitenventiler, Hubraum 5302 cm³ (324 ci); Bohrung: 88,9; Hub: 111,13 mm; Verdichtung: 7:1; Leistung: 152 PS bei 3600 U/min. Drehmoment 373 Nm bei 1800 U/min. Gemischaufbereitung: Holley Fallstrom-Doppelvergaser. Auspuffanlage: Einfach. Antrieb: Hinterachse, Vierstufen-Automatik. Aufhängung: Vorderachse: Einzerradaufhängung mit doppelten Dreieckslenkern, Schraubenfedern, Stabi; Hinterachse: Starrachse an Längsblattfedern. Bremsen: Trommeln rundum. Räder: Stahlfelgen mit Radkappen 6x15. Reifen: 225/70 R15. Karosseriemaße (mm): L: 5372, B: 1941, H: 1615. Gewicht (kg): 1900. Radstand (mm): 3073. Tankinhalt (l): 74. Kraftstoffverbrauch (l/100km): ca. 20. Höchstgeschwindigkeit (km/h): ca. 150. Preis (1949): ab 2527 Dollar.

Wie aus einem Guss präsentiert sich das rundliche Heck mit den getunnelten Rückleuchten





Das elegante Lenkrad wird Lincolns hohem Anspruch mehr als gerecht



Das Interieur kam neu, der Dachhimmel auch. Wer traut sich, ihn für ein Topchop zu opfern?



- ✓ Rostumwandler
- ✓ Roststopper
- ✓ Rostentferner
- ✓ Rostschutz
- ✓ Hohlraumschutz
- ✓ Unterbodenschutz
- ✓ Lacke für Achsen und Rahmen
- ✓ Bremsenlacke
- ✓ Motor- & Getriebelacke
- ✓ Auspufflacke
- ✓ Tanklacke innen & außen
- ✓ Rostschutzgrundierer
- ✓ Autolacke
- ✓ Epoxyspachtelmassen
- ✓ Karosseriezin
- ✓ Karosserie Kleb- & Dichtmassen
- ✓ Karosseriebleche
- ✓ Blechwerkzeuge
- ✓ Schleif- und Trennwerkzeuge
- ✓ Sandstrahlpistolen
- ✓ Grundierpistolen
- ✓ Lackierpistolen
- ✓ Unterbodenschutzpistolen
- ✓ Hohlraumpistolen
- ✓ Schrauberwerkzeug
- ✓ Werkzeuge zur Wartung und Diagnose
- ✓ Motoröle
- ✓ Getriebeöle
- ✓ Additive zum Schutz vor Verschleiß
- ✓ Additive als Problemlöser
- ✓ Additive für Standzeiten
- ✓ Lackpolitur
- ✓ Lackpflege
- ✓ Holzschutz
- ✓ Holzsanierung

Korrosionsschutz

Karosserie

Werkzeuge

Restaurierung

Wartung

Fachhandel für Rostschutz und Fahrzeugrestauration



KORROSIONSSCHUTZ[®] DEPOT

Rostlos glücklich...[®]

Kostenloser Katalog mit vielen erprobten Tipps & Tricks

Bestellung: +49 (0) 9101/6845

Beratung: +49 (0) 9101/6801

Information & Onlineshop:

www.korrosionsschutz-depot.de

Korrosionsschutz-Depot, Dirk Schucht, Friedrich-Ebert-Str. 12, D-90579 Langenzenn