
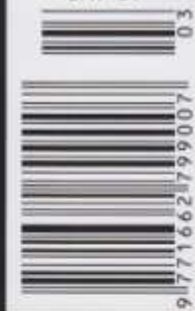




AUTOZEIT

Old  Youngtimer

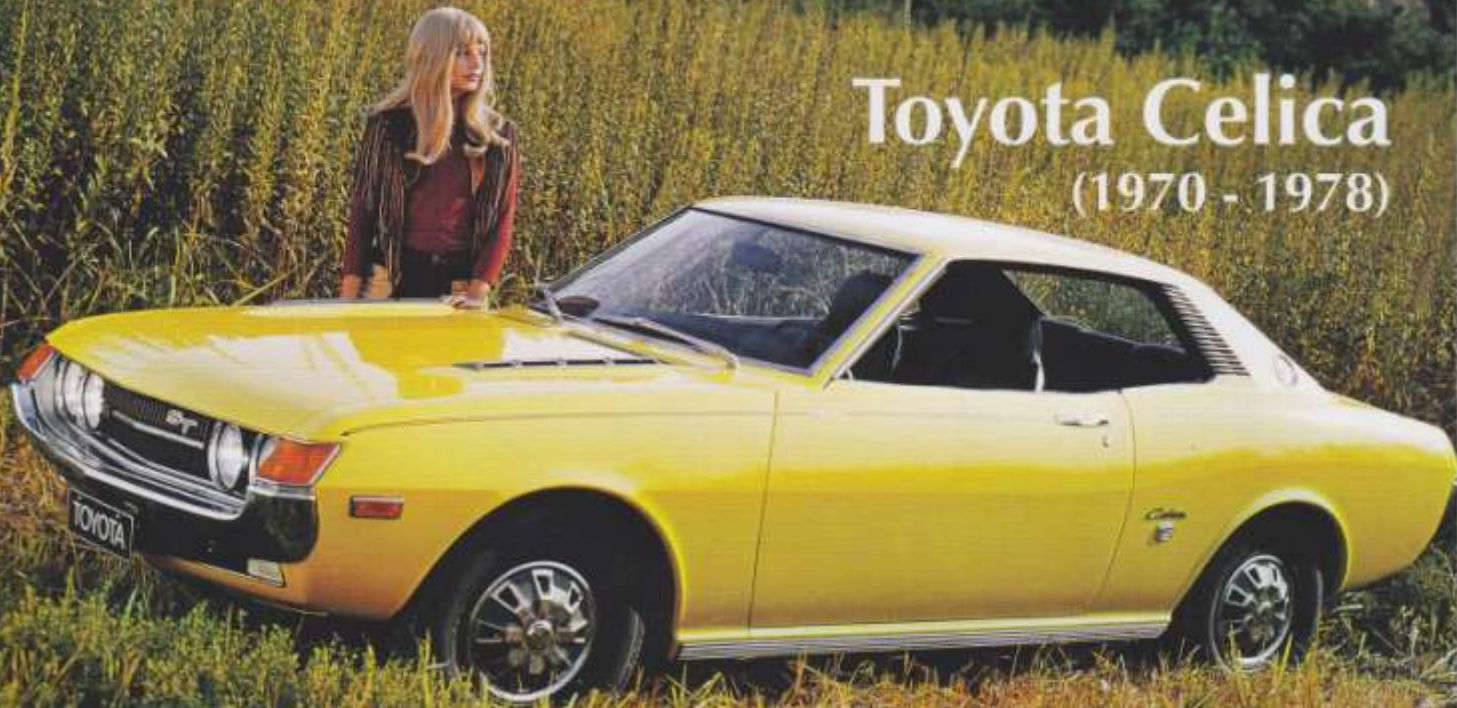
CHF 9.-



Ausgabe 3 - Mai/Juni 2012

oldundyoungtimer.ch autozeit.ch

Toyota Celica (1970 - 1978)



Peugeot 405



130 Jahre Hanhart



Daytona



95 Jahre Lincoln



95 JAHRE

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

Da die Vereinigten Staaten von Amerika 1917 in den ersten Weltkrieg eintraten, kamen die ambitionierten Autobau-Pläne von Lincoln ins stocken. Lincoln baute indessen Flugzeugmotoren für die gerade gegründete amerikanische Luftwaffe. Dieser Motor erhielt den Namen Liberty-Motor. Im Januar 1919 lief der Kontrakt für die Kriegs-

produktion aus (Lincoln hatte 6'500 Motoren geliefert) und noch vor dem Ende des Jahres waren schon zwei Prototypen des ersten Autos von Lincoln fertig. Leland präsentierte sein Auto 1920 der Öffentlichkeit. Eigentlich war der Lincoln V8-Motor ein verbesserter Cadillac-Motor, der schneller und stärker war und bei dem erstmals thermostatisch bediente Radiatorlamellen verwendet wurden. Mit einer Spitzengeschwindigkeit von 128 km/h war er bei einem Preis von \$ 4'600 für einen Tourenwagen nicht zu teuer, die ersten Lincolns sahen aber ziemlich uninteressant aus, wahrscheinlich, weil Henry und Wilfred beide keine Designer sondern Techniker waren. Bevor das Auto der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, waren schon 1'500 Bestellungen hereingekommen, aber einige wurde annulliert, als das



Dieses Jahr besteht Lincoln 95 Jahre. Diese amerikanische Automarke wurde von Henry M. Leland als Konkurrenz zum Rolls-Royce gegründet und 1922 von Henry Ford übernommen. Die Fahrzeuge von Lincoln nahmen es gegen andere Prestigemarken auf, vor allem gegen Cadillac. Lincoln wurde auch Lieferant für das Weiße Haus. Präsident John F. Kennedy wurde 1963 in einem Lincoln erschossen.

Von Peter Belinfante



LINCOLN

(1917 – 2012)

Auto in den Showrooms erschien. Die Verkäufe erreichten nicht die erhofften sechstausend Exemplare im ersten Jahr. Am Ende von 1921 hatte Lincoln 151 Händler, was für eine neue Marke nicht schlecht war, aber es waren erst 3'404 Autos verkauft worden. In dieser Phase geriet das Unternehmen mehrmals in erhebliche finanzielle Schwierigkeiten und wurde unter Aufsicht eines Kurators gestellt. Um eine Insolvenz zu vermeiden musste Leland 1922 sein Unternehmen an Ford verkaufen.

Ford

Ford produzierte zu diesem Zeitpunkt nur den billigen, für die grosse Masse bestimmten T-Ford und wollte auch in anderen Preissegmenten Fuss fassen und übernahm daher Lincoln. Ford bezahl-

te acht Millionen Dollar an den Kurator, womit er die Marke vor dem Konkurs rettete. Nachdem er auch die Steuerschulden und zahllosen Kreditoren bezahlt hatte, hatte er die Rekordsumme von 22 Millionen Dollar auf den Tisch gelegt.

Die Lincolns von 1922 waren somit auch die ersten, die unter der Regie von Henry Ford gebaut wurden. Sie waren fast unverändert, mit Ausnahme des Preises, der jetzt erheblich günstiger war. Eine Limousine für fünf Personen kostete \$ 3'300 und der teuerste Judkins Sedan \$ 5'200. Obwohl berühmte Carrosseriebauer wie Judkins und Brunn an den ersten Lincolns arbeiteten, hatten die meisten Autos Werkskarrosserien. In Wirklichkeit wurden diese aber von der Towson Company oder von der Anderson Electric Car Company gebaut. Die beiden fusionierten 1926



Eine Limousine für sieben Personen (Foto aus 1928)

und hiessen danach Mercury Corporation. Am Anfang gehörten die Lelands noch zum Betrieb von Ford, aber es gab keinen Platz für zwei grosse Henry's (oder besser gesagt, zwei Diktatoren) in einer Firma und innerhalb von fünf Monaten wurden die Lelands hinausbefördert. Henry Leland zog sich zurück und starb 1932 im Alter von 89 Jahren. Wilfred wurde Bergbauingenieur. Der Sohn von Henry Ford, Edsel bekam die Geschäftsführung bei Lincoln.

1922 wurden insgesamt 5'512 Lincolns ausgeliefert, die von Ford gebaut worden waren, zusammen mit noch 255 Stück aus der Leland-Ära. Henry Ford schloss die meisten Verkaufsstellen von Lincoln und verkaufte die Autos über die Ford-Händler. Dies ging so weiter, bis die beiden Verkaufsorganisationen 1947 definitiv getrennt wurden. Aber das war 25 Jahre später!

Gewinn

Im Juni 1923 wurde ein neues Werk mit einer Teststrecke von 940 Metern eröffnet. Das Design der Lincolns blieb fast unverändert, aber die Leistung des 5.6 Liter Motors betrug jetzt 90 PS und es entstand eine wachsende Nachfrage nach auf Bestellung gebauten Carrosserien von Firmen wie Brunn, Fleetwood und Judkins. Edsel Ford interessierte sich immer mehr für das Design und besprach die Carrosserieentwürfe mit allen Carrosseriebauern, die an Lincolns arbeiteten. Das erste



OF HET
CONCOURS VAN KOETSWERKEN
DER K. N. A. C. TE NOORDWIJK
Hield op den 10en
LINCOLN LIMOUSINE
EERSTE PRIJS
De constructeur die tegen een laagste prijs
JAN LIMBACH
OFFICIAL LINCOLN DEALER
PLEIN 24 - HAARLEM - TELEFOON 24125

Vor dem 2. Weltkrieg waren Concours sehr beliebt. Autos waren für viele noch etwas ganz besonderes. Dieser Lincoln gewann den 1. Preis.

Jahr, in dem die Lincoln Motor Company echten Gewinn erzielte, war 1923, in dem 7'875 Autos verkauft wurden. Präsident Calvin Coolidge bestellte 1923 einen Lincoln und damit entstand eine lange Verbindung mit dem Weissen Haus. Der von Leland entworfene V8-Motor blieb während den zwanziger Jahren fast unverändert bestehen und wurde 1928 auf 6.3-Liter vergrössert. Die Produktion stieg stetig, auf 8'380 Exemplare im Jahr 1925 und auf 8'858 im Jahr 1926. Zum Vergleich: Ford produzierte am 31. Oktober 1925 10'000 T-Modelle, an einem Tag!

Kleine Stückzahlen

Obwohl Lincoln offiziell nie Lieferwagen baute, wurde 1925 ein Chassis mit einem langen Radstand vorgestellt, das speziell für Carrosserien von Krankenwagen, Leichenwagen und Polizeiautos entworfen war. Dieses Fahrzeug, aber auch die Serienlimousinen und Sedans waren bei Polizei-

verwaltungen sehr beliebt. Edsels Interesse für das Auto-design führte ihn zu Carrosseriebauern, die viele beliebte Lincoln-Entwürfe produzierten. Diese konnten für viel tiefere Preise verkauft werden, als die auf Einzelbestellung gebauten Carrosserien. Ein gutes Beispiel hierfür war der Dual Cowl Phaeton, der 1927 für \$ 4'700 verkauft wurde. Zwischen 1927 und 1929 wurden von ihm 298 Stück gebaut. Lincoln hatte mit Murray auch seine eigene Carrosserieab-

„komfortabel – schnell – sicher“, für Lincoln eigentlich eine zeitlose Reklamebotschaft

LINCOLN

COMFORTABEL - SNEL - VEILIG

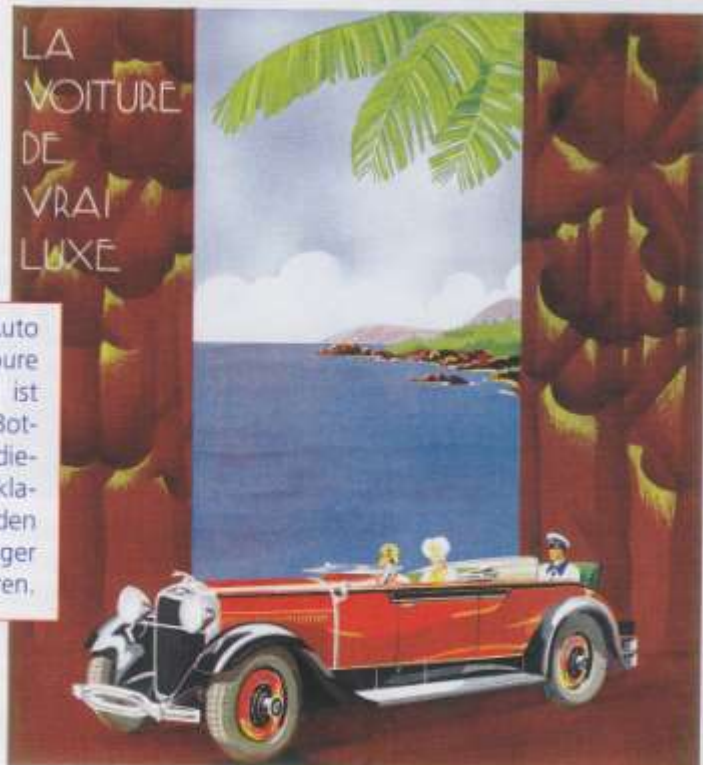
VRAAGT DEMONSTRATIE III **JAN LIMBACH** Official LINCOLN Dealer

Showroom HOUTPLEIN 24 HAARLEM Tel. 14125

LINCOLN

LA
VOITURE
DE
VRAI
LUXE

„Das Auto ist der pure Luxus“ ist die Botschaft dieser Reklame aus den zwanziger Jahren.



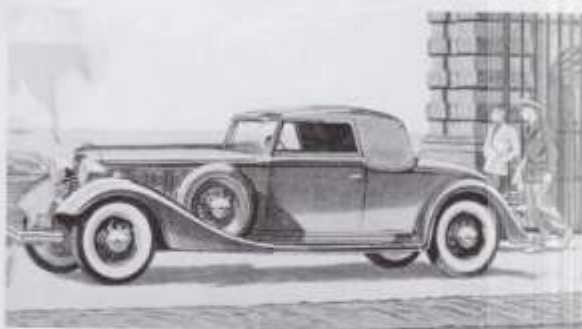
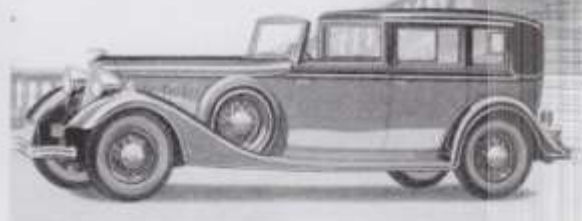
AU SALON
STAND XIII. G^e NEF.

Saint-Didier

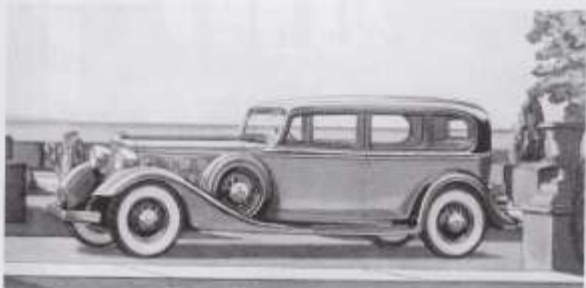
DISTRIBUTEUR GENERAL

12, Rue des Mathurins, PARIS

MAGASIN D'EXPOSITION
79 CHAMPS-ÉLYSÉES



Drei Modelle aus 1934. Von oben nach unten: Brougham, Lebaron Convertible Roadster und Seven Passenger Sedan. Sie hatten alle einen V12-Motor.



teilung errichtet und baute dort die eher alltäglichen Carrosserien. Während der Krisenjahre gingen die Verkäufe dramatisch hinunter und 1930 wurden nur 3'515 Autos verkauft. Das war das letzte Jahr für das alte Modell L, das 1931 durch das Modell K ersetzt wurde. Es wurde der

gleich grosse V8-Motore gebraucht, jetzt aber mit 120 PS. Das Modell K war viel niedriger und eleganter, mit einer spitz zulaufenden Front und einem längeren Radstand von 3,6 Metern. Dieses Chassis bekam 1932 einen 7.2-Liter V12 Motor mit 150 PS, das Modell KB. Der V8 hieß jetzt KA und wurde auch noch weiter produziert. Eine grosse Serie speziell gebauter Carrosserien wurde auf diese Chassis montiert. Viele Oldtimerliebhaber finden diese heute die schönsten Modelle von Lincoln. Die Preise des KA begannen bei \$ 2'900 und beim KB bei \$ 4'300. Vom ersten wurden nur 1'765 Exemplare verkauft, vom letzteren 1'623 Stück.



Der berühmte V12-Motor

Die stromlinienförmige Front des Zephyr (1939)





Irgendwo in den USA im Oktober 1945 werden neue Ford und Mercury bei einem Händler abgeliefert. Das Lincoln Zephyr Coupé steht am Strassenrand.



Links: Der Lincoln Continental, als Cabriolet und Coupé, war ein wunderschönes Auto, brachte aber nie einen Gewinn.

Rechts: Der Lincoln Cosmopolitan aus 1950, der von den Präsidenten Truman und Eisenhower verwendet wurde. Kennedy und Johnson behielten ihn als Reservefahrzeug bis 1967.

1933 verschwand der V8 und in den folgenden sechzehn Jahren baute Lincoln nur Zwölfzylinder-Autos. Das war eine Offensive gegen Cadillac, der auch mit V12- (und V16-) Motoren auf den Markt kam.

Es war ziemlich verwirrend, dass der KA-Entwurf auch beim kleineren 6.2-Liter V12 Motor verwendet wurde, von dem 1933 nur 1'420 Exemplare verkauft wurden. Die Produktion des KB wurde am Ende dieses Jahres nach einem Verkauf von 587 Exemplaren eingestellt. Ein neuer 6.8-Liter V12 mit einem Aluminium Zylinderkopf war das einzige Modell in den Jahren 1934 und 1935.

Der Lincoln Sport Sedan 1951, die Türen öffneten sich gegen einander.



Der Zephyr

Ende 1935 brachte Lincoln einen komplett neuen, preisgünstigen V12 heraus, den Zephyr. Edsel Ford schuf eine extra Abteilung für den Zephyr, der eine stromlinienförmige selbsttragende Carrosserie hatte. Dieses Modell basierte auf einem Entwurf des früheren niederländischen Fokker-Ingenieurs John Tjaarda, der seit Anfang der zwanziger Jahre in Amerika wohnte. Der Zephyr hatte einen 4.4-Liter V12 Motor. Die Preise begannen bei \$ 1'275 für einen zweitürigen Sedan und im ersten Jahr wurden schon 15'449 Exemplare verkauft, über zehnmal mehr als vom alten Modell K, bei dem die Preise zwischen \$ 4'200 und \$ 8'000 lagen. Preislich gesehen, war das also kein Wunder.

Die Produktion der grossen Lincoln ging aber in den folgenden vier Jahren fortwährend zurück, 1939 wurden nur noch 120 Autos gebaut und ein paar, die als 1940-Modelle verkauft wurden. Der Zephyr dagegen verkaufte sich immer besser und 1937 wurde der Reihe ein Coupé hinzugefügt. 1938 folgte ein viertüriger Convertible-Sedan. Die Preise waren noch immer sehr angemessen, der letztere Zephyr war der teuerste und kostete nur \$ 1'790.

Im November 1938 brachte die Lincoln-Abteilung von Ford ein neues Auto heraus, dessen Konzept und Entwicklung wieder das Werk von Edsel Ford waren. Es gab 103 Vorschläge für ei-



1951 konnte man schon Benzinsparfahrten. Dieses Trio, worunter ein Lincoln (rechts), bekam einen Preis.



Während der Zwischenhalte der Carrera Panamericana wurde harte Arbeit verrichtet, man beachte die Ölflecken.

nen Namen und er wählte den Namen Mercury, was eine neue Marke von Ford wurde.

Der Continental

Für das Modelljahr 1940 produzierte Edsel noch einen neuen Entwurf, der einer der grössten amerikanischen Klassiker wurde, den Lincoln Continental. Dieser wurde von einem Personenauto abgeleitet, das speziell für Edsel 1939 gebaut worden war, ein Cabriolet für vier Personen. Die Continentals, worunter auch ein Coupé, aus den ersten Jahren waren praktisch in Handarbeit hergestellt und kosteten trotzdem nur zwischen \$ 2'783 und \$ 2'840. Der Continental hatte den Zephyr V12 Motor, der auf 4.8-Liter aufgebohrt war. 1940 wurden insgesamt 350 Coupés und 54 Cabriolets gebaut. 1941 wurden 850 Coupés und 400 Cabriolets verkauft, wodurch sie sehr selten

Lincolns der Präsidenten

Präsident Coolidge verwendete bereits 1924 einen Lincoln, aber der erste Lincoln, speziell für das Weisse Haus gebaut, war ein V12 aus 1933, der den Beinamen Sunshine Special erhielt. Dieses Auto wurde von den Präsidenten Roosevelt und Truman verwendet. Das zweite war 1950 ein Cosmopolitan, mit dem Spitznamen Bubble Top. Dieses wurde von den Präsidenten Truman, Eisenhower, Kennedy und Johnson verwendet. Das Auto, in dem Präsident Kennedy ermordet wurde war ein Continental Cabriolet aus 1961. Es wurde von 1961 bis 1977 gebraucht. Nach dem Mord auf Kennedy wurde es zu einer kugelsicheren Limousine umgebaut. Präsident Nixon verwendete einen Lincoln aus 1969; Ford, Carter, Reagan und Bush fuhren in einem Lincoln aus 1972. 1989 lieferte Lincoln das (vorläufig letzte) Präsidentenauto. Zur Zeit hat Cadillac die Ehre, das Weisse Haus zu beliefern.



Ein paar Lincolns warten auf den Start einer Etappe der Carrera Panamericana 1953.

1952 belegte Lincoln bei der Carrera Panamericana den 1., 2., 3. und 4. Platz.

wurden, im Vergleich mit den 17'756 Zephyrs und den 80'000 Mercurys, die im letzten Jahr vor der amerikanischen Teilnahme am zweiten Weltkrieg gebaut wurden.

Der Continental wurde nach dem Krieg wieder gebaut, aber nur drei Saisons lang. Edsel Ford, der die treibende Kraft hinter diesem Auto war, war 1943 gestorben und die Ford-Direktoren waren im Wesentlichen nicht besonders an eine so kleine Produktion interessiert. Es ist durchaus möglich, dass Lincoln auf keinen einzigen verkauften V12 Continental je einen Gewinn gemacht hat.

Der Neustart

Henry Ford III wurde 1945 der Präsident der Ford Motor Company und einer seiner ersten Beschlüsse war, aus der Lincoln-Mercury Division eine getrennte Abteilung zu machen. 1947 war die Reorganisation abgeschlossen.



Der Premiere Convertible kam 1956 heraus.

Der letzte Lincoln V12 rollte am 24. März 1948 aus dem Werk, womit der Continental in seiner ursprünglichen Form ausstarb. Der neue Lincoln Cosmopolitan hatte einen 5.5 Liter V8 Motor und eine komplett neue Carrosserie. Eine Flotte von

zehn, speziell auf Bestellung gebaute Lincoln Cosmopolitan wurden dem Weissen Haus geliefert und wurden bis 1967 verwendet.

Schon für das Modelljahr 1952 bekamen die Lincolns eine neue Carrosserie, nur drei Jahre nach der letzten Neuerung. 1952 nahm Lincoln an der mexikanischen Carrera Panamericana teil und eroberten die ersten vier Plätze in der Produktionsklasse! Dies konnten sie 1953 wiederholen und 1954 konnten sie sich die ersten beiden Plätze sichern. Dadurch wurde die Marke sehr bekannt und populär.



Der, damals sehr bekannte amerikanische Fernsehmoderator Ed Sullivan preist ein 1955-Modell an.



Auch Lincoln machte bei der Heckflossen-Mode mit (Premiere Convertible 1957).

Für das Modelljahr 1956 wurde ein neuer Achtzylinder in V herausgebracht, der Continental Mark II. Eine spezielle Abteilung bei Continental war dafür verantwortlich und unter denjenigen, die zum Entwurf beigetragen hatten, waren Gordon Buehrig, Harley Copp und William Clay Ford, der jüngere Bruder von Henry Ford II. Das Design war deutlich anders und wurde als Coupé für vier Personen konzipiert. Bis Juni 1957 wurden etwas über dreitausend Stück gebaut und wahrscheinlich wurde dabei, wie bei seinem Vorgänger, dem Continental Mark II, kein Cent verdient.

Für das Modelljahr 1958 kam der Continental Mark III als Sedan und Cabriolet heraus. Dieser vertrat die Spitze der Lincoln-Serie mit einem Preis von rund \$ 6'100. Er wurde 1959 durch den Continental Mark IV abgelöst und erschien 1960 als Mark V, danach verschwanden die Mark-Nummern bis sie 1968 wieder neu eingeführt wurden.

Von gross zu „Compact“

Die Lincolns, die zwischen 1958 und 1960 gebaut wurden, gehörten zu den grössten amerikani-



Königliches Interesse für einen Lincoln, Prinz Bernhard der Niederlande (links) begutachtet das Auto.



Studienmodelle führten oft, aber nicht immer zu einer Serienproduktion. Dies ist der Ford/Lincoln Futura.

schen Autos in der Nachkriegsära und kamen zu einer Zeit auf den Markt, als Kritik an sehr grossen Autos wuchs. Daher erschien für das Modelljahr 1961 ein komplett neu stilisiertes Auto, das Lincoln als „Amerikas einziges kompaktes Luxusauto“ ankündigte. Nach allen Massstäben, ausser denen von Lincoln selbst, konnte man kaum von einem kompakten Wagen sprechen - mit einer Länge von 530 Zentimeter.

Das Cabriolet hatte eine eigene Carrosserie und war das einzige viertürige Cabriolet auf dem amerikanischen Markt. Dieses war das Modell, in dem Präsident Kennedy ermordet wurde. 1968 gab Lincoln dem Continental das Image des prestigeträchtigen Autos in Form des Continental Mark III zurück. In diesem Jahr verkaufte Lincoln auch sein millionstes Auto.



Die Continentals der sechziger Jahre waren imposante Autos. In einem derartigen Typ wurde Präsident Kennedy ermordet.

1970 schaffte Lincoln die selbsttragende Carrosserie ab und kehrte zu einem konventionellen Chassis zurück - eigentlich ein grosser Gegensatz zu den normalen Entwicklungen in der Automobilbranche. Diese Autos wurden von 1972 bis 1976 als Mark IV und von 1977 bis 1979 als Mark V gebaut. So ging es auch mit dem Continental Mark VI aus 1980 weiter, dieser war aber, wie alle anderen Lincolns auch, viel kleiner.

Die Lincoln-Produktion erreichte 1977 eine Rekordproduktion von 191'355 Einheiten, verringerte sich aber auf 157'434 Stück 1984. Das war die Reaktion auf die zweite Ölkrise im Jahr 1979. Grosse Benzinverbraucher (wie die Lincolns) wurden von den Käufern gemieden. Es erschienen kleinere Modelle und Motoren - wenn auch nur kurz.



Der Continental 1977, trotz der Ölkrise blieben die Lincolns bis zu sechs Meter lang.



Später wurden die Lincolns etwas kleiner, gehörten aber weiterhin zu den grössten amerikanischen Autos.



Der Continental 1969, das Foto gibt einen Eindruck der Grösse.

Verwirrende Typenbezeichnungen

In den achtziger Jahren wurden die Typenbezeichnungen bei Lincoln ziemlich verwirrend. Der Unterschied zwischen den Serien-Lincolns und den Continental Mark VI wurde viel kleiner. Die Serien-Lincolns wurden Continentals und Town Car-Modelle genannt, während die nummerierten Mark-Autos in Lincoln Mark VI geändert wurden, ohne den Namen Continental.

1981 wurde der Town Car ein selbstständiges Modell, das den Continental als neues Spitzenmodell der Marke ablöste. 1982 wurde der Name Continental wieder für ein vollständig neues Modell verwendet. Dieser kleine Lincoln war unter anderen auch mit einem 3,8-Liter V6 lieferbar. Das war das erste Mal in seiner Geschichte, dass Lincoln einen Sechszylindermotor anbot. Eine andere bemerkenswerte Neuheit bei Lincoln war ein 2,4-Liter Turbodieselmotor von BMW, der ab 1985 verwendet wurde.



Der Concept Car Sentinel



Der Continental (1995)



Der Navigator markierte den Beginn des heutigen Trends von gross zu noch grösser.



Der Lincoln Town Car (1992)

der Schweiz

viel höheren Preis als in Amerika. Lincoln hat einen sehr rührigen Club, dem auch viele Mitglieder aus anderen europäischen Ländern angehören. Ehrenmitglied des Clubs ist Theo Rais, langjähriger Präsident des Clubs, begeisterter Lincoln-Sammler und auch sehr bekannt als Veranstalter des OTM in Fribourg. www.Lincoln-Club.eu

Inserat aus 1954 mit allen Schweizer Händlern



Noblesse oblige...

Siehe Stellung, unter dem Berg und jeder Jahreszeit haben alle ihre Effizienz, die wiederum einen gewissen Reichtum zu werden. Wenn die Aufgabe der Expeditionen abgibt, was werden in einem Schweizer Wirkungskreis, verbunden mit höherem sozialen Status, für den der LINCOLN 1954 der richtige Wagen ist. Die zweite Empfehlung des LINCOLN ist für den Anzug eines Mannes, der in seinem Lebensverlauf aussergewöhnliche Kräfte von 200 Jahren 75 Jahren seine Fähigkeiten ergründet hat. Jeder Auszubildende der von Fabrikanten gefordert sein soll, hat ein Auto mit 100 km/h fahren können. Alle Erfindungen dieser modernen Technik, wie vollautomatische Getriebe sowie Kuppelungsmechanik, Bremsen und Lenkvorrichtung, die höchste Leistung der Motoren, Radio, Klimaanlage etc. sind beim LINCOLN eine Selbstverständlichkeit. Lassen Sie sich diese wertvollen Wagen der Fordwerke vorstellen, oder auch besser, lassen Sie sich selbst eine Probe.

Offizielle LINCOLN-Vertreter:
 Bern: ...
 Basel: ...
 Zürich: ...

LINCOLN 1954



Lincoln Versailles Continental Continental Mark V

Das Interieur des Lincoln Versailles Continental ist ein Meisterwerk der Automobilindustrie. Die hochwertigen Materialien und die sorgfältige Verarbeitung verleihen dem Fahrzeug einen unvergleichlichen Charakter. Die ergonomische Gestaltung der Sitze sorgt für höchsten Komfort auf jeder Fahrt. Die Ausstattung ist reichhaltig und entspricht dem Anspruch an Luxus und Eleganz. Die technischen Details sind ebenfalls von höchster Qualität, was die Zuverlässigkeit und Langlebigkeit des Lincoln Versailles Continental garantiert.

Ford Thunderbird Continental Mark V

Das Interieur des Ford Thunderbird Continental Mark V ist ein Meisterwerk der Automobilindustrie. Die hochwertigen Materialien und die sorgfältige Verarbeitung verleihen dem Fahrzeug einen unvergleichlichen Charakter. Die ergonomische Gestaltung der Sitze sorgt für höchsten Komfort auf jeder Fahrt. Die Ausstattung ist reichhaltig und entspricht dem Anspruch an Luxus und Eleganz. Die technischen Details sind ebenfalls von höchster Qualität, was die Zuverlässigkeit und Langlebigkeit des Ford Thunderbird Continental Mark V garantiert.

Ein Schweizer Inserat aus den siebziger Jahren

Schweizer Prospekt für den Lincoln Versailles



Der Lincoln LS (2000)

Die letzten Jahre

1996 wurde der fünfmillionste Lincoln gebaut und 1998 war Lincoln die grösste Luxusautomarke der USA. Das kam teilweise durch den Navigator, ein riesiger, hoch auf seinen Rädern stehender SUV und durch den neuen Town Car.

Doch in den letzten Jahren ging es bergab. Die Produktionszahlen bei Lincoln sanken von 122'000 im Jahr 2005 auf ungefähr 77'000 im Jahr 2006. Neue Modelle sollten eine positive Änderung bringen. 2006 wurde der Crossover MKX herausgebracht. Das 2008 für das Modelljahr 2009 neu eingeführte Modell Lincoln MKS gilt offiziell als Nachfolger des Lincoln Town Car, durch welches das Image und das Design der Marke aufgefrischt werden sollte. Das auf der Detroit Motor Show 2012 enthüllte Lincoln MKZ-Konzept präsentierte sich mit seinen Rundungen betont futuristisch und hochwertig und soll ab 2013 erhältlich sein. ■



Lincoln Studie MKZ 2012



Lincoln

Das Clublogo des Lincoln Club Europa, der von der Schweiz aus geleitet wird



Lincoln in

Der Lincoln war, seit er Ford gehörte, auch bis Ende der siebziger Jahre in der Schweiz erhältlich, wo man ihn bei allen Ford-A Vertretern kaufen konnte. Danach stellte Ford den Direktimport ein, um seine europäischen Modelle zu fördern. Auch am Autosalon in Genf war Lincoln bis dann immer prominent vertreten. Seit 1979 ist er nur noch durch Selbstimport oder Händler, die US-Autos importieren erhältlich, natürlich zu einem



Ein Einsatz der Sanitätspolizei von Bern mit einem, als Sanitätswagen umgebauten, Lincoln aus 1954. Der Umbau war von der Firma Gangloff in Bern gemacht worden. Ende der 60er Jahre wurde der Wagen verschrottet.