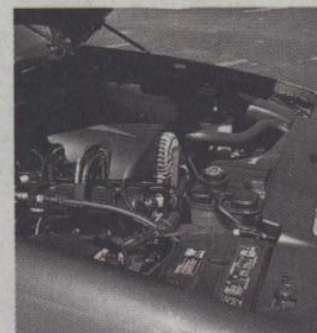


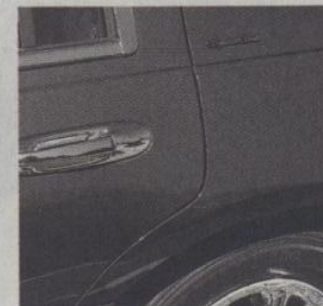
PASST GUT Der 5,47 m lange Lincoln Town Car vor der imposanten Chicagoer Skyline.



ALLES WIE GEHABT Seit Jahrzehnten sehen die Armaturenbretter der grossen Lincoln fast gleich aus. Die Kundschaft will nichts anderes.



DER OHC-4,6-LITER MOTOR mit acht Zylindern leistet mit Doppelauspuffanlage 220 PS.



DIE VERCHROMTEN BÜGELTÜRGRIFFE sind einer der funktional wirklich geänderten Bauteile gegenüber dem Vorgänger.

Die Pracht und die Herrlichkeit im neuen Kleid

FAHRBERICHT LINCOLN TOWN CAR Hierzulande fast unbekannt, gehört der Lincoln Town Car zu den meistverkauften Limousinen in den USA. Ungefähr jede zehnte der 5,5 m langen Limousinen wird bei Karosseriebauern zusätzlich gestreckt. Für 1998 liess die Ford Motor Company, zu der Lincoln seit 1922 gehört, dem Town Car zum erstenmal nach 1979 ein markantes Facelift angedeihen. Die Ursprünge dieses Lincolns reichen bis 1961 zurück.

Die Ursprünge dieses Lincoln reichen bis 1961 zurück. Damals hiess das Flaggschiff noch Continental; zwischenzeitlich wurde diese Bezeichnung einem unwesentlich kleineren und fast gleich teuren Derivat mit Frontantrieb angeheftet. Unter den drei Modellen Continental, Town Car und Navigator (Allradkombi der obersten Klasse) ist der heckgetriebene Town momentan die weitaus wichtigste Stütze im Lincoln-Programm. 1998 wird Fords Luxusmarke erstmals Cadillac überholen.

Immerhin; obwohl der grosse Lincoln offiziell nicht in die Schweiz importiert wird, kommen jährlich ungefähr zwanzig dieser eindeutigen US-Kreuzer mit einer Aussenbreite von fast 2 m in unser Land. Wohl weil er in eine Kaste gehört, die er inzwischen zusammen mit dem Ford Crown Victoria und dem Mercury Grand Marquis (alle auf dem gleichen Fahrgestell mit Kastenrahmen) exklusiv repräsentiert.

Er will nichts anderes als gross, komfortabel und opulent sein, seine Absicht ist es keineswegs, den Duft von High-Tech zu verströmen oder gar sportliche Ambitionen zu wecken. So gesehen, beschränken sich die Gemeinsamkeiten mit dem kommenden (in der AR bereits angekündigten) Lincoln LS auf den Markennamen. Wir werden demnächst auf die markenspezifischen Eigenheiten von Lincoln und auf die bevorstehende Lancierung des Luxus-Markenlabels von Ford in Europa zurückkommen.

DER TOWN HAT DAMIT WENIG ZU TUN Dieses Urgestein amerikanischer Weltanschauung, dieser Dino on Wheels, dieser Riesenpott oder Strassenkreuzer im wörtlichen Sinn, weckt Emotionen. Er stösst auf unumkehrbare Ablehnung oder schieferes Ausfließen, je nach Stimmung

oder Präferenzen des vorne links Sitzenden. Er mag Chauffeur sein oder Selbstfahrer, der Begriff «Pilot» ist auf alle Fälle absolut jenseits.

Einen Town sportlich zu bewegen ist ungefähr so vorstellbar, wie ein Krokodil beim Rückenschwimmen beobachten zu können. Man lümmelt auf dem geledderten Sofa herum und lässt es zu, dass der Wagen fährt. Und das tut der Town Car auf unvergleichliche Weise – Facelift hin oder her. Im Vergleich zum Vorgänger (Fahrbericht AR 13/96) hat sich der Charakter des grossen Wagens zum Glück – oder leider, je nach Standpunkt – um keinen Zoll verschoben. Die Yacht dümpelt im Strom der Fischkutter namens Corolla oder Golf herum, ohne dass die Besatzung bei deren Vorbeituckern auch nur den Hauch verstärkten Wellenganges wahrnehmen würden.

Daran hat der altbewährte Kastenrahmen seinen unbestrittenen Anteil, ebenso die Luftfederung an der Hinterachse. Nichts kann die Landyacht erschüttern. Schlaglöcher in Form von Vulkankratern, wie sie nur im Land der unbegrenzten Möglichkeiten vorstellbar sind, oder Strassenbahnschienen, normalerweise mit der Wirkung tiefgreifender Veränderung des Wohlbefindens von Rückgrat und Zahnersatz, sowie sonstige Grobheiten der Strasse ignoriert sie wie ein arroganter Hund seinen Meister, wenn der Fresssteller duftet.

GIBT MAN IHM DIE SPOREN, weckt das Fass die Passagiere mit geradezu dramatischem Vorwärtsdrang. Amerikanische Kollegen massen die Beschleunigung von 0 auf 60 Meilen (96 km/h) mit acht Sekunden, und dabei teilt die Vierstufenautomatik keinerlei Schläge aus. Der Power-Output ist um so bemerkenswerter, als der V8 nur noch über sozusagen eurokompatible 4,6 Liter Hubraum verfügt und in den Papieren mit 220 PS kein überschäumendes Temperament ver-

spricht. Da muss man die 1850 kg Leergewicht in Rechnung stellen, um die Fahrleistungen gebührend würdigen zu können, und gleichzeitig erwähnen, dass im Town Car niemals das Gefühl aufkommt, niedriges Gewicht sei ein erstrebenswertes Entwicklungsziel gewesen.

Man lümmelt auf dem geledderten Sofa herum und lässt es zu, dass der Wagen fährt

Karosserie-Spaltmasse, diesseits des Atlantiks von einigen Herstellern als Mass aller Dinge zelebriert, sind «drüben» kein relevantes Thema. Das hindert den Town Car nicht an Diskretion: Nebengeräusche Fehlanzeige, kein Zirpen nervt, nichts schneppert, so kann man auch einmal ohne die hervorragende Audioanlage cruisen und sich an der fast geräuschlosen Fortbewegung erfreuen.

Die OHC-Maschine arbeitet normalerweise sozusagen anonym, unter Last bei vollem Beschleunigen ist sie deutlich präsent, faucht energischer als der seinerzeitige OHV-5-Liter. Bis zirka 140 km/h sind die Windgeräusche um A-Pillar und Aussen Spiegel bestens unter Kontrolle, darüber beginnt es diskret zu rauschen. Budgetrelevant: rund 12 L auf 100 km im durchaus nicht immer flüssigen US-Verkehr – kein schlechter Wert für den Heavyweight-Champ – und klarer Beweis, dass die Amerikaner ihre Lektion gelernt haben.

Dass es absolut gesehen immer noch viel ist, muss man in Zusammenhang mit der Benzinspreispolitik sehen. In Amerika ist Autofahren ein absolutes Grundrecht und wird durch den Benzinspreis nicht angezweifelt. Hat

sich der Käufer für einen sogenannten Säuer entschieden, bezahlt er eine sogenannte Gasoline-Guzzler-Tax, die vom Hersteller im Kaufpreis eingeschlossen wird, und damit hat es sich. Mit anderen Worten: Wer ein solches Fahrzeug nach Europa importiert, bezahlt die Steuer auch, und zwar an den amerikanischen Staat. Erfahrungsgemäss steigt der Verbrauch solcher Fahrzeuge im Kurzstreckenverkehr überproportional.

Und wie fährt er sich sonst so? Er wird seinem Übernemen Schiff gerecht, stampft und walkt, folgt aber dem Lenkeinschlag erstaunlich genau und unbirrbar. Starr, wie seine angetriebene Hinterachse nun einmal ist, kommt es zuweilen trotz zusätzlichem Wattgestänge zu den längst vergessen geglaubten Versetzern, aber der Komfortliner findet auch ohne Steuerkorrektur auf den richtigen Weg zurück.

Bitte kein übertriebenes Engagement in diesem Wagen. Auch das Lösen der Feststellbremse wird bei Lincoln-Limousinen seit Jahrzehnten selbsttätig erledigt, sobald in Stellung D eingerastet

wird. ABS hat er und der Jahrgang 99 auch seitliche Airbags. Das mechanische Sperrdifferential ist einer elektronischen Traktionskontrolle gewichen, was will man mehr? Becherhalter gibt es vier an der Zahl, flexibel für small, midsize und large.

RUND 40000 DOLLAR kostet die Pracht. Das lässt grosse Europäer ziemlich alt aussehen, erklärt sich aber in der Nonchalance, mit der die Amerikaner an gewisse Dinge herangehen. Ein eindrückliches Beispiel dafür liefert der Kofferraum, wo ein unsortiert herumliegendes Notrat mindestens zwei Midsize-Samsonites den Platz versperrt. Die altertümlichen Deckelscharniere kosten nochmals ungefähr zwei Bierkisten den Platz. Das Fehlen eines Tourenzählers lässt sich leichter verschmerzen, Town-Car-Kunden sind an Drehzahlen nicht interessiert.

Dankbar nehmen wir dafür das Vorhandensein eines Kompasses zur Kenntnis. In Amerika, wo fast alle Wegweiser die Himmelsrichtung statt die nächste Ortschaft anzeigen, müsste dieses

Feature eigentlich obligatorisch sein. Hingegen sind die enttäuschende Sitztiefe hinten und das Fehlen echter Kopfstützen auf der Rücksitzbank klares Indiz dafür, dass ein Standard-Town eben keine Chauffeurlimousine ist, sondern ein «Fahrerauto» – in ungewöhnlicher Form freilich.

Da freuen wir uns, dass endlich eine Türablage montiert ist, wenn auch nur links (!), und die abklappbare vordere Mittelarmlehne weitere Verstaumöglichkeiten offeriert. Das Handschuhfach wird seinem Namen kaum gerecht.

SIND WIR JETZT NEIDISCH oder lachen wir darüber, dass die Amerikaner noch solche Landyachten bauen und in rauen Mengen kaufen? Wer die Strassenverhältnisse drüben kennt, wer schon einmal mit einem der ebenfalls populären, aber eher sehr kleinen Honda Civic in ein Chicagoer Schlagloch gefallen ist, schüttelt jedenfalls nicht den Kopf, sondern anerkennt, dass jeder seinem eigenen Geschmack nachleben soll, solange er noch darf und kann.

85% ALLER POLIZEIAUTOS SIND «CROWN VICS»

Das Festhalten am Heckantrieb in Nordamerika hat sich für die Ford Motor Company bis heute mehr als auszahlt. Seit Rivale General Motors die grossen Chevrolet Caprice, Buick Roadmaster und Cadillac Fleetwood gestrichen (bzw. auf Frontantrieb umgestellt) und insbesondere dem Kastenrahmen adieu gesagt hat, richten die Polizeistationen in den USA und in Kanada ihre nicht unwesentlichen Fahrzeugorders fast ausschliesslich an die Ford-Händler. Im laufenden Jahr sind 85% aller als Polizeiautos zugelassenen Wagen Crown Victoria mit 220 PS starkem V8-OHC-Motor. Den marginalen Rest teilen sich fast ausschliesslich die beiden weltweit grössten Konzerne mit ihren grossen Allradlern Chevrolet Tahoe/GMC Yukon und Ford Expedition. Auch bei den ehemals von Chevrolet dominierten Yellow Cabs gewinnt Ford stark an Terrain. Aktuell sind rund 50% aller neuzugelassenen Taxis in den Vereinigten Staaten «Crown Vics». Und die Body Builders, die jährlich weit über 10 000 Fahrzeuge auf 7 und mehr Meter Aussenlänge strecken, konzentrieren sich alle auf den Lincoln Town Car, der auf dem Chassis des Ford Crown Victoria basiert. WK

