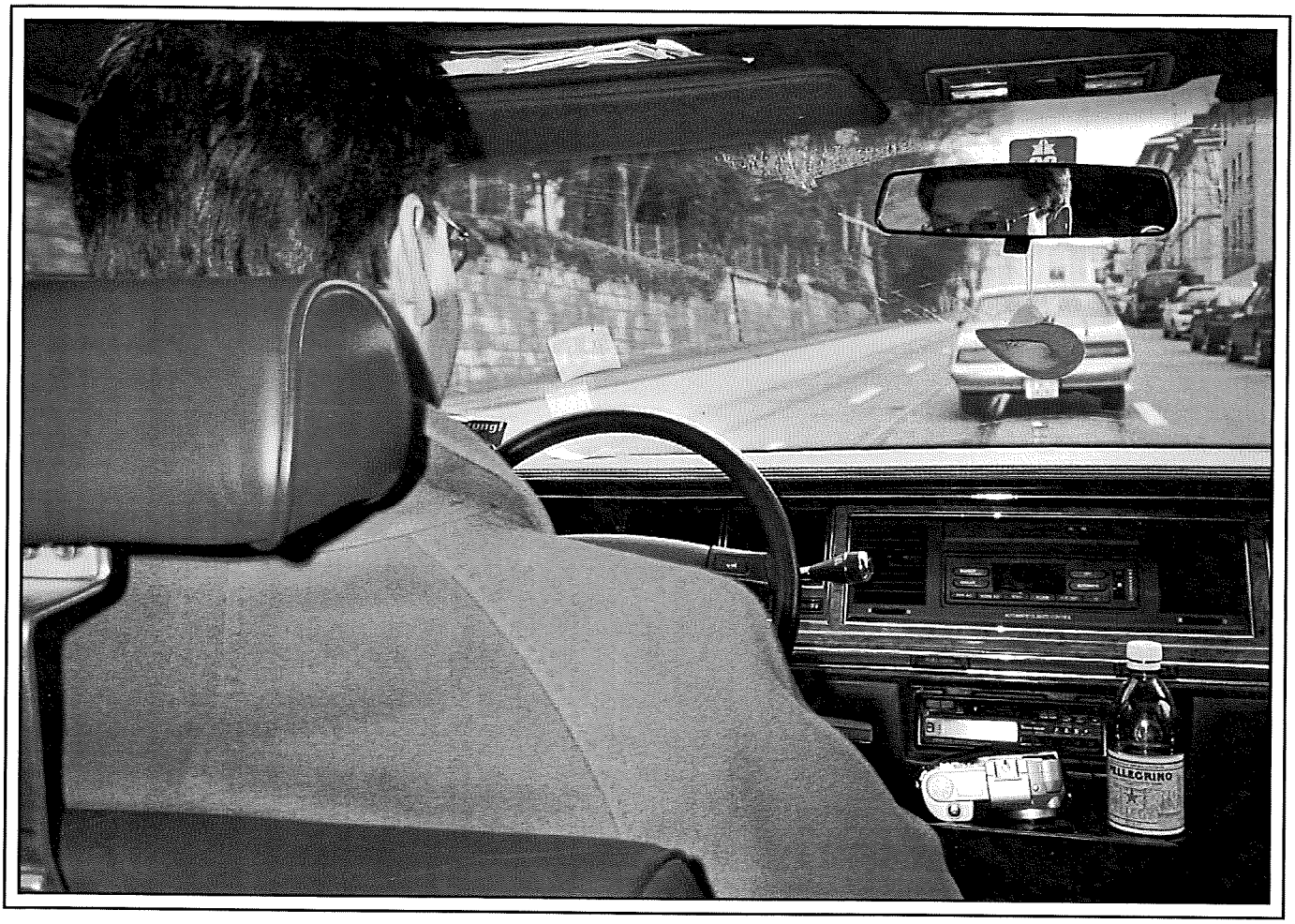
LINCOLN

FAHRERS SICHT
VUE DU CONDUCTEUR
DRIVER'S VIEW



LCCE

Lincoln & Continental Club Europa

7. Jahrgang Bulletin 1 2002

Lincoln & Continental Club Europa

Geschäftsjahr:	1. Juli bis 30. Juni	
Generalversammlung:	Letzter Sonntag im Juni	
Zusammenkünfte / Ausflüge:	ca. alle 3 Monate	
Clubadresse:	LCCE, Postfach, CH-2537 Vauffelin	
Präsident:	Theo Rais	Postfach, CH-2537 Vauffelin Tel. 032 358 18 10 Fax 032 358 19 10 E-Mail: ctr@bluewin.ch
Vizepräsident:	Fredy Bühler	Dorfplatz 4b, CH-8852 Altendorf Tel. 055 442 83 64 Fax 055 442 83 65
Sekretariat:	Ines Tonacini	Bergstrasse 17,CH-4912 Aarwangen
Mitgliederverzeichnis / Kasse:	Christine Rais	Postfach, CH-2537 Vauffelin
Webmaster:	Markus Meyer	www.lincoln-club.ch
Cluborgan:	«Lincoln Fahrers Sicht» Fr. 7.50 Für Mitglieder im Clubbeitrag inbegriffen	
Redaktion:	Fredi Rauber	Waidstrasse 3, CH-8307 Effretikon Tel./Fax 052 343 57 68
Auflage:	80 Ex.	

Titelbild: Lincoln Town Car 1995 - Markus in voller Fahrt zum nächsten LCCE-Treffen.

Worte des Präsidenten

Wenn ich in unseren bereits erschienen LFS – Bulletins blättere, werden Erinnerungen an unsere Zusammenkünfte und Ausflüge wach.

Unser Club ist doch schon im "verflixten" 7. Jahr und damit stellt sich bereits der "Weisch no" Effekt ein.

Auch das vorliegende Druckerzeugnis wird dereinst dazu beitragen, dass Erinnerungen wach werden, sei es schon jetzt beim lesen oder eben später.

Dazu wünsche ich gute Unterhaltung.

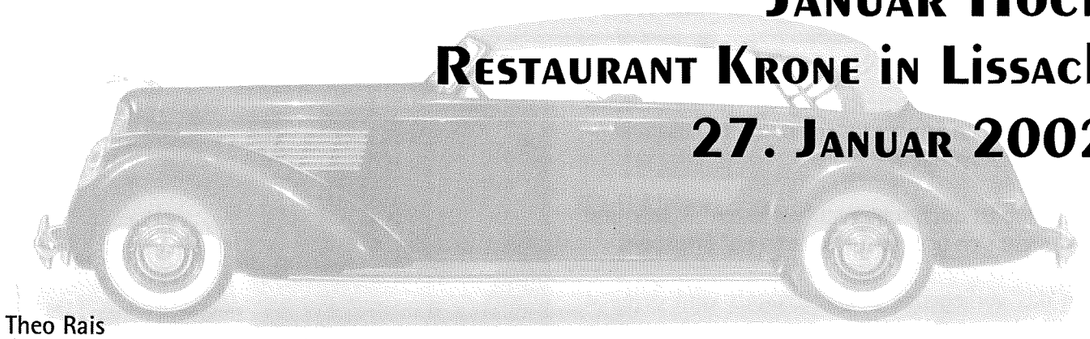
Euer Theo

PS. Wie immer freue ich mich über Beiträge und Anregungen.

Inhalt

Januarloch Höck	Seite	2
Frühlingsausflug Taubergiessen	Seite	4
GV 2002	Seite	6
Schweden Sommer	Seite	8
Herbstausflug Appenzell	Seite	14
Clubtreff Egerkingen	Seite	18
Rund um Lincoln	Seite	19
Veranstaltungskalender	Seite	24

Januar Höck
Restaurant Krone in Lissach
27. Januar 2002

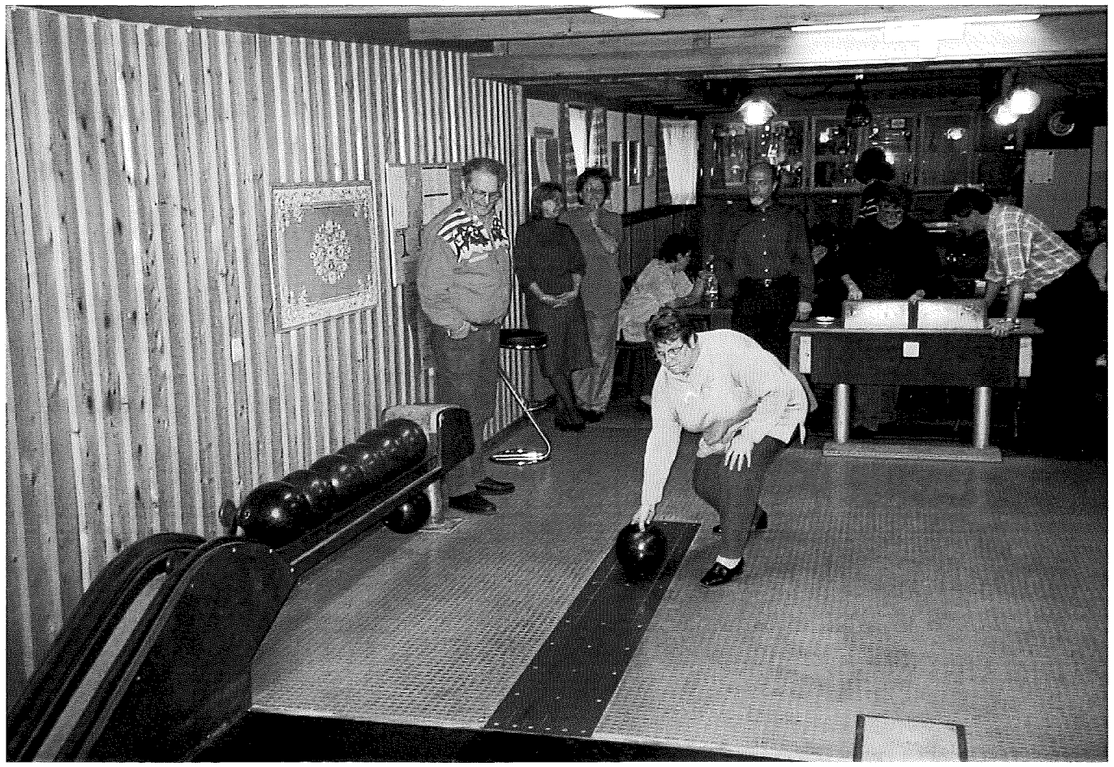


Theo Rais

Es ist ein nasskalter Tag und ich denke an unseren letzten Januarlochhöck. Da lud einem das Wetter auch nicht gerade zum draussen Rumtollen ein. Dafür war es drinnen im Restaurant Krone in Lyssach, wo wir uns am 27. Januar 02 trafen, um so gemütlicher.

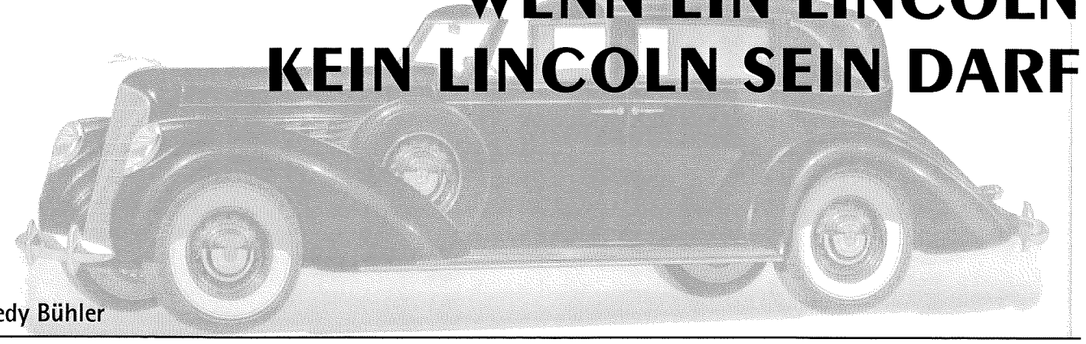
Eine stattliche Anzahl Clubmitglieder aus Nah und Fern (Jutta und Joachim) fanden sich hier ein zu einem währschaften Zmittag, welches uns so richtig die Grundlage bildete, um den Nachmittag mit Kegeln zu verbringen. Wie immer hatten wir viel Spass, denn das Kegelturnier wurde mit freundschaftlichen Spielen ausgetragen. Das Mitmachen war wichtiger als das Gewinnen, so soll es schliesslich unter Freunden auch sein. Beim Kaffee boten unsere im Winterschlaf weilenden Fahrzeuge einigen Gesprächsstoff.

Dabei freuten wir uns schon wieder auf die nächste Ausfahrt, welche am 4. + 5. Mai nach Taubergiessen und ins Elsass führen würde.



Gut Holz!!!

WENN EIN LINCOLN KEIN LINCOLN SEIN DARF



Fredy Bühler

Seit beinahe 20 Jahren schon, genau seit dem 30. Juni 1983, kurve ich nun mit meinem 75er Lincoln Continental Mark IV durch die Gegend. Jeder dieser nunmehr rund 40'000 Kilometer gehört zu der Sonnenseite meines Lebens. Besonders seit der Gründung des LCCE im Jahre 1995 sind dank meines Mark IV unzählige schöne Stunden zusammengekommen (auch in kulinarischer Hinsicht – ein Wohlgeschmack!). Da treten sogar kleine Ärgernisse, wie z.B. plötzliches Abstellen des Motors auf deutscher Autobahn, Einsperren der Schlüssel im Kofferraum etc. in den Hintergrund.

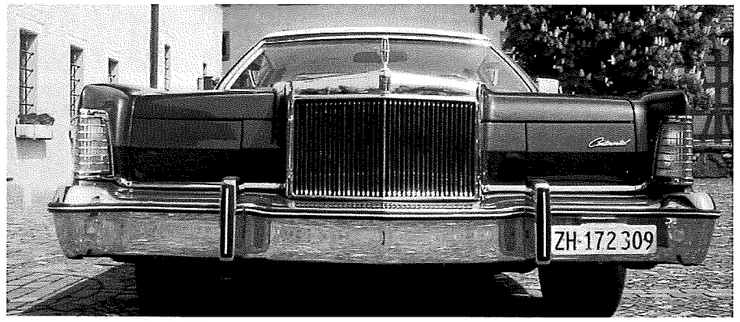
Ein Schönheitsfehler aber fuhr immer mit. Im Fahrzeugausweis stand nämlich unter Marke/Typ: "Ford Lincoln Mercury". Ein Schlag ins Gesicht für einen Lincoln-Fan. Wer diese abscheuliche Bezeichnung erfunden hat, steht in den Sternen – ich will es auch nicht wissen. Aber angesichts der Tatsache, dass sogar renommierte Ford-Vertreter ein Lincoln als "Ford Lincoln" bezeichnen, erstaunt eigentlich gar nichts.

Beim letzten Vorführtermin auf dem Strassenverkehrsamt Zürich wagte ich einen Anlauf, um meinem Liebling den richtigen Namen in die "Geburtsurkunde" zu verpassen. Im Bewusstsein, dass ein Beamter immer recht hat, und wenn ein Beamter nicht will, dass er dann eben nicht will, räumte ich meinem Unterfangen relativ geringe Chancen ein. Also brachte ich nach erfolgreicher Abnahme durch den Experten meinen Wunsch dem Beamten im Kabäuschen vor. "Da muss ich aber das Typenschild am Auto ansehen" war sein Kommentar. Er erhob sich vom Stuhl und bemühte sich zum Auto (immerhin schon ein Teilerfolg ...). Und was steht da auf dem Typenschild drauf: Ford. "Aber irgendwo muss der Name Lincoln stehen auf dem Auto, sonst kann ich diesen Namen nicht in den Ausweis eintragen" sinniert der Beamte.

Wir suchen auf und im Auto sowie im Motorraum, ob doch irgendwo der richtige Name zu finden ist. Aber vergeblich. Überall nur Ford, auf den Türschwellen, auf dem Motor, auf jedem Hinweisschild. Auf dem ganzen Auto kein einziger Hinweis, dass es sich um einen Lincoln handelt. Wie soll ich so, ohne Beweise, einem Beamten, der vielleicht einen VW von einem Opel unterscheiden kann, klar machen, dass es sich eben doch um einen Lincoln handelt?

Etwas entmutigt ins Kabäuschen zurückgekehrt, meint der doch einigermassen hilfsbreite Beamte, er könne wenigstens "Ford Lincoln Continental Mark IV" eintragen. Ich stimmte diesem Kompromiss zu, und das Gegenüber begann, diese neue Namenserfindung in den Computer einzutippen. Aber hoppla – dieser Name ist zu lang für den Eintrag. Was jetzt? Das Rätselraten, wie mein Auto nun heissen darf, beginnt von vorn. Nach einigem Hin und Her einigen wir uns Auf "Ford Continental Mark IV". Und so heisst mein Auto nun nach Schweizerischer Gesetzgebung. Basta.

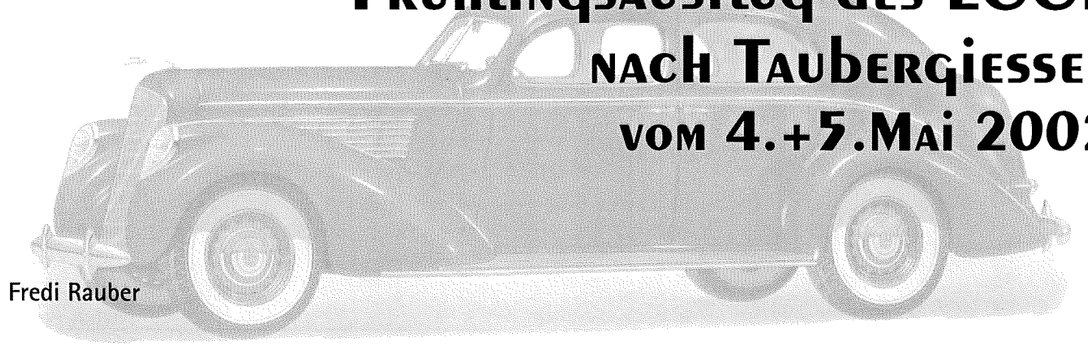
Also fahre ich im Grunde genommen immer noch keinen Lincoln, obwohl ich im Grunde genommen einen Lincoln fahre. Kommt da noch einer draus? In der Zwischenzeit habe ich meinen Wohnsitz vom Kanton Zürich in den Kanton Schwyz verlegt (nicht der Namensgebung meines Autos wegen), und der nächste Vorführtermin kommt estimmt.



75er Lincoln Mark IV.

Fortsetzung folgt ...

Frühlingsausflug des LCCE nach Taubergiessen vom 4.+5.Mai 2002



Fredi Rauber

Wieder einmal trafen wir uns am Samstagmorgen auf dem Parkplatz der Raststätte Pratteln. Das Wetter, na ja... dafür unsere Autos, oh ho. Die Fahrt nach Kappel am Oberrhein verlief ohne Probleme, so dass wir zur gewünschten Zeit am Zielort eintrafen. Der bereitgestellte Znüni weckte dann auch die letzten Mitglieder. Frisch gestärkt konnte nun die Bootsfahrt durch das Naturschutzgebiet des Taubergiessen beginnen. Noch als Anmerkung .. das Wetter war leider nicht unserer Stimmung entsprechend... kalt... nass ... = Taubergiessen

Die Fahrt auf der 6km langen Stecke auf dem sogenannten Fischernachen gab uns dennoch einen eindrücklichen Einblick ins Schutzgebiet. Von brütenden Wasservögel über aufgeschreckte Schwäne bis zum «Krokodil» alles war zu sehen.

Nach soviel Kultur war unser Wissensdurst gestillt, so das wir uns dem anderen Durst und Hunger widmen konnten.

Das ausgiebige Buffet verdauten wir dann bei der Wildorchideen Wanderung (Schirm obligatorisch), denn der Regen nahm stetig zu. Den anschliessenden Kaffee und Kuchen im Trockenen konnte man nur wärmstens weiter empfehlen.

Der nächste Programmpunkt war die Überfahrt mit der Rheinfähre . Kurz aber dafür gratis. Schon waren wir auf der französischen Seite des

Was sehen da unsere Frauen?

Rheins. Bei Tempo 50 am alten Rheinkanal entlang genossen wir die Gegend, die vergleichbar mit den Everglades ist. Nach einer halben Stunde war der Spuk vorbei und unser Tagesziel, Erstein, an der Route Surkrute, war erreicht. Unser Hotel entpuppte sich als Wundertüte, denn nicht alle Zimmer entsprachen unseren Mindestanforderungen.

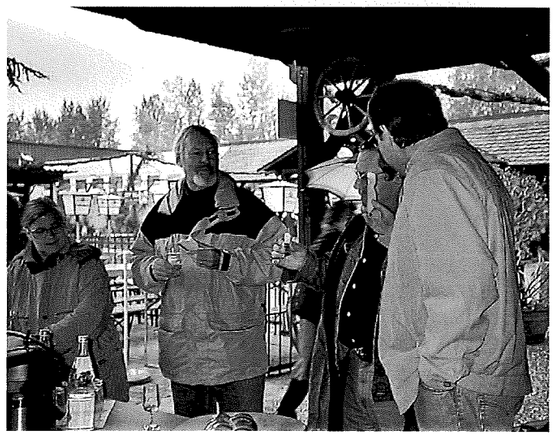
Hiermit sei verwiesen, das in Zukunft eine Sterne-Kategorie höher gebucht wird. Doch nun zum Positiven, dem Nachtessen im Hechtestuebele – c'est formidable! So konnte der Abend wie immer in ausgelassener Stimmung abgeschlossen werden, (welch Glück für die Veranstalter) Nach einer fast ruhigen Nacht, ein Feueralarm wurde ausgelöst, aus welchem Grund auch immer. Das

So eine Bootsfahrt ist doch richtig lustig.

auch schon Ines und Markus auf uns warteten. Bei der Stadtwanderung entdeckten wir viele schöne und interessante Kunstwerke. Unter anderem ein Karussell für Kinder, das mit Metallschrott-Objekten bestückt war. Theo ist nicht mitbeteiligt.. Nach guter Stärkung in einem der zahlreichen Restaurants war dann schon Zeit für die Heimreise. Diese führte uns weiter durchs Weingebiet bis Colmar. Es dauerte es nicht mehr lange und die Schweizergrenze Basel war erreicht. Von dort aus steuerten wir unsere Heimziele an. Auf ein Nächstes.

einzige, was brannte war das Gang- und Treppenlicht und das war auch gut so. Der Sonntag erschien mit trockenem Wetter. Das Morgenessen tat das übrige. Kaffeetassen im Format XXL und gestresst musste auch nicht werden. Wädi dankt dafür noch mal.. Für den Rest des Tages entschieden wir uns das Städtchen Obernai zu besichtigen. Nach dem für viele schon obligatorischen Autoputzen konnte die Fahrt nach Obernai beginnen. Durch kleine, enge Ortschaften und ein Teil Schnellstrassen bogen wir in die Route de Vin ein. Einer dieser schönen Touristikorte ist Obernai. Wie für uns gemacht, liegt etwas ausserhalb der grosse Parkplatz, wo

Gruppenbild in Obernai.



Auf zum Znüni.

Absolut super!

Generalversammlung des LCCE in Unterseen bei Interlaken (Samstag/Sonntag, 29./30. Juni 2002)

Marc Brügger

Bei schönem Cabriowetter kamen wir am Samstagnachmittag im Hotel Neuhaus in Unterseen am Thunersee an. Bereits beim ersten Blick auf den Parkplatz war uns klar, das wir nicht die ersten waren. Wir stellten unseren 67'er Convertible in die Reihe der Lincoln's.

Apéro im Garten. Im Hintergrund der Thunersee

Nachdem das gemütliche Hotelzimmer bezogen war, trafen wir Susi, Fredi und Fredy, Wädi und Anita beim Diskutieren, was bis zum Abendessen noch unternommen werden sollte. Nach einigem hin und her beschlossen wir, das Trucker-Treffen zu besuchen, welches gleichzeitig in Interlaken stattfand.

Im langen Konvoi fuhren wir zum Festplatz der Chauffeure. Unterwegs trafen wir Wale und Ingrid, welche vom Treffen zurückkamen. Neben dem Rummel in der "Beizenstadt" und den schönen Lastwagen entdeckten wir eine kuriose Art des "Bungy-Jumping": mit "Gstältli" am Haken eines Pneukrans befestigt konnte man sich hochziehen lassen. Wer sich dabei zu sehr erhitzte, wurde kurzerhand in einem mit Wasser gefüllten Muldenkipper "zwangsgekühlt".

Nach erneutem Positionieren der zum Teil antiken 20-Füsser auf dem Grasparkplatz kamen wir gerade noch rechtzeitig zum Apéro. Wie üblich endete der Abend mit einem grossen Diner. Die vorzügliche Küche und die Anreise bewog einige Mitglieder zum zeitigen Rückzug, andere waren bis weit in die Nacht hörbar.

Nach kurzer, aber angenehmer Nacht. genossen wir das reichhaltige Frühstücksbüffet mit Blick auf den Thunersee.

Wie immer, alle in guter Laune

Nachdem Markus, Ines und weitere Mitglieder, welche am Sonntag anreisten, eingetroffen waren, kamen wir zum offiziellen Teil: die Generalversammlung (Details siehe Protokoll!).

Währenddessen versuchte sich unser jüngster (Thomas) im Peddalofahren. Anfangs noch keck, war ihm schlussendlich aber zum Schwimmen dann doch zu kalt. Nach zahlreichen Traktanden stand im Garten des Hotels der wohlverdiente Apéro für alle bereit. Es wurde rege diskutiert über Lincoln's, Continental's, Mark's und den Rest der Welt.

Schon war es Zeit für's Mittagessen welches wir ebenfalls im Hotel Neuhaus einnahmen. Es wurde weiter diskutiert, wobei es unter anderem auch um den aktuell laufenden Fussballmatch ging.

Am Nachmittag wurden noch eifrig Fotos von den inzwischen 16 Lincoln's gemacht bevor wir uns verabschiedeten und auf den nächsten interessanten Ausflug mit dem LCCE freuten.

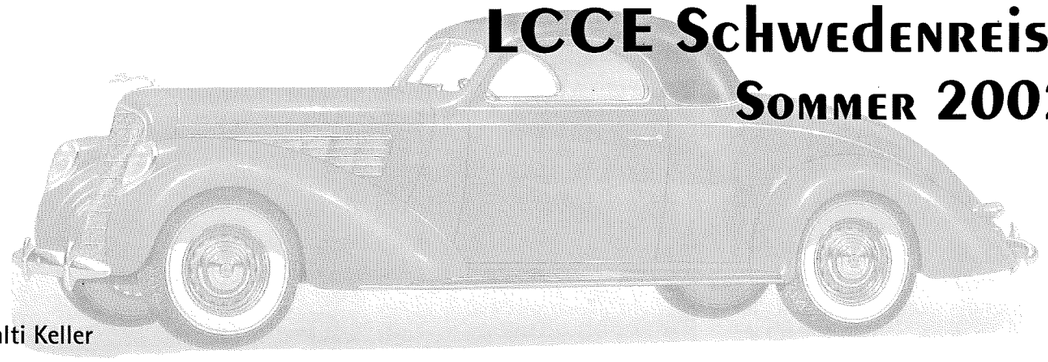
Hans-Ueli Klingenbergs Continental Mark II

Unterwegs machten wir noch eine unfreiwillige Rast auf dem Brünigpass, weil sich die Lichtmaschine unseres Continental's selbständig machen wollte. Glücklicherweise konnten wir dies am Strassenrand reparieren und kamen dann problemlos nach Hause.

Alle freuen sich schon auf den nächsten Ausflug.

16 Lincolns «eine stolze Parade»

LCCE Schwedenreise
Sommer 2002



Walti Keller

Einige wackere Pilotinnen, und Piloten, des LCCE machten sich am Tag nach der Generalversammlung 2002 mit ihren achtzylindrigen Luxuskarossen aus der Schweiz bzw. Deutschland auf den langen Weg nach Schweden. Es waren Joachim mit Jutta auf Continental Mark V, Chrugi mit Theo auf Continental Mark III, Ines mit Markus mit ihrem Town Car und Ursula mit Christian mit einem gleichnamigen, aber etwas älteren Fahrzeug. Joachim hatte die Reise mit Begeisterung und Gründlichkeit organisiert und war in der Folge auch immer Herr des Geschehens. Ihm sei hiermit nochmals herzlich gedankt!

Die Höhepunkte der Anreise waren offenbar der Ami-Autofriedhof in Südschweden, wo erstmals die Brieftaschen strapaziert wurden und ein Lokal im Norden Deutschlands, in dem es laut Ohrenzeugen so laut zu und her ging, dass man selbst die kräftige Stimme unserer LCCE-Pressesprecherin (sie war nicht zugegen) kaum mehr hätte hören können. Auf der Strecke von Trelleborg nach Stockholm herrschte nach Aussage der Fahrer Wolkenbruchwetter, wodurch der Kontakt zwischen den 4 Autos zeitweise verloren ging. Aber alle vier Fahrzeuge trafen am 4. Juli gemeinsam und wohlbehalten in der angeblich ältesten Stadt Schwedens, in Sigtuna ein. Es regnete noch immer.

Schon am Vortag waren Anita und ich an Ort und Stelle mit der "Swiss" angereist und erkundeten das idyllisch an einem See gelegene Bilderbuchdorf Sigtuna. Auch Therese und Helmut wählten den Luftweg und hatten sich bereits etwas umgesehen als die Hauptmacht des Clubs eintraf. Eine amüsante Geschichte war der Zimmerbezug im Hotel Stora Bränbo, das herrlich ruhig in einem grossen Park gelegen ist. Jedes Pärchen holte sich an der Reception den Zimmerschlüssel, wobei man uns Vorauszahlung für den ganzen Aufenthalt abverlangte. Die Überraschung kam beim Zimmerbezug: Ein kleines Bett und ein Sofabett, das ganze Zimmer wenig grösser als der Innenraum

Unsere Residenz in Sigtuna bei Stockholm

eines Town Car. Dann der Marsch zurück zur Reception und das Feilschen um eine komfortablere Bleibe. Aber offenbar gab es diese nicht. Eine Absteige für Einzelgänger war es also, ein Konferenzhotel, das in der Ferienzeit Touristen beherbergt.

sche Segelschiff "Wasa", echte Elche und andere Sehenswürdigkeiten bewunderten. Dazwischen blieb auch Zeit für das leibliche Wohl, insbesondere die Tagesration "Lätöl". Das allgegenwärtige Leichtbier wurde zu unserem Lieblingsgetränk.

nach stundenlangem Warten in Kolonnen, wo allerdings durch die vielen interessanten Fahrzeuge und Kontakte mit Leidensgenossen eine gewisse Kurzweil aufkam. Sogar einige einheimische Lincoln-Fahrer konnten wir ausmachen und unsere

Der LCCE am BigMeet, Västerås

Die Aufregung hatte aber ein gutes Ende. Die einen Paare bezogen 2 oder sogar 3 Zimmer (natürlich Christian!) und konnten so ihre Platzangst eindämmen, andere freuten sich bald an der Behaglichkeit der intimen Enge. Nun hatte die ganze Sache aber noch einen Haken: es ging viel Zeit verloren. Weil die Schweden trotz dem späten Eindunkeln am Abend sehr früh zur Nahrungsaufnahme schreiten und nachher umgehend in ihre kleinen Bettchen kriechen, gibt es in den Gaststätten so ab ca. 21.00 Uhr kaum mehr was zu futtern. Vom Nachtleben schon gar nicht zu sprechen. Joachim musste hart kämpfen, um seine ausgemergelte Mannschaft noch mit dem Nötigsten versorgen zu können.
Am anderen Morgen war alles vergessen. Nach ausgiebigem Frühstück mit vielen Herrlichkeiten, Schwedischem Knäckebrot und etwas knapp gekochten Eiern ging es per Lincoln ins Zentrum von Stockholm, wo wir das "Kongsslottet" (Königsschloss), das historiZurück in Sigtuna klagten Ursula und Christian über "Rauch im Cockpit" ihres Town Car und eine beschlagene Frontscheibe. Eine knifflige Angelegenheit für die Techniker des LCCE. Aber wir fanden die Ursache: es war ein Leck im Heizungskühler. Zeit für eine Reparatur blieb nicht mehr an diesem Abend. Zwei Tage später, nach einem vergeblichen Versuch mit Kühlerdichtmittel und unzähligen Bemühungen Ursulas, der Plage mit Papiertaschentüchern Herr zu werden, erledigte Theo die Angelegenheit am frühen Morgen mit einem chirurgischen Eingriff. Er legte mit einen Bypass die Heizung still.
Am Samstag stand der Höhepunkt der Reise auf dem Programm: das BigMeet in Västerås. Mit allen Fahrzeugen brachen wir nach Westen auf und stiessen dabei immer häufiger auf amerikanische Strassenkreuzer. Bald jedoch verloren wir uns im Stau und konnten nur dank Chrugi's SMS-Management wieder zusammenfinden. Dies aber erst

neuen LCCE-Flyers verteilen. Warum der grosse Stau ? Nach Auskunft der Organisatoren war ein Teil des Areals und der Zufahrten nach den tagelangen Regenfällen der Vortage im Schlamm versunken.
Das BigMeet ist das Mekka der Ami-Fahrer. Man muss einmal im Leben dort gewesen sein. Gemäss dem Veranstalter waren über 12'000 Fahrzeuge aus 19 Ländern zugegen. Man sah von künstlich gealterten Rostlauben bis zu perfekt restaurierten Oldies und Custom Cars alles, auch etwa ein Dutzend Lincolns. Jutta und Joachim brachten es fertig, für den Club einen zentralen Parkplatz freizuhalten und mit Sternenbannern so zu markieren, dass man den "Heimweg" zu unserem "Stützpunkt" immer wieder fand. Es gab unzählige Stände mit Autoteilen, T-Shirts, Automodellen usw. Gegen Abend ging im LCCE noch das Kauffieber los. Fast alle erstanden sich irgendein Souvenir oder Ersatzteil. Der Anlass war gigantisch und mit Worten kaum zu beschreiben.
Von der Möglichkeit, auch am

Gemütlicher Nachmittag in Killriugsberg, Glafsjorden.

nächsten Tag nochmals am BigMeet aufzukreuzen, war trotzdem niemand begeistert. Die riesigen Staus, das Wetter und der Schlamm hatten eine abschreckende Wirkung. So reisten wir am Sonntag weiter in den ruhigeren Westen des Landes, an den Glafsfjorden. Dieses Gewässer sieht aus wie ein See, ist aber eine Fjord (kein Ford) bzw. ein Fluss und führt Süsswasser. Im Hillringsbergs Herrgard, fanden wir eine phantastische, direkt am Fjord gelegene und auch standesgemässe Bleibe, fernab von Verkehr, Rummel und Lärm.

Die Provinzhauptstadt der Region, eine halbe Fahrstunde nördlich von unserem Herrenhaus gelegen, heisst Arvika, wurde aber von Christian umgehend in "Okinawa" umgetauft, was wir uns besser merken konnten. In "Okinawa" fand Theo ein spezielles Herrenmodegeschäft und kaufte sich günstig eine präsidiale Kluft, die wir allerdings nicht zu sehen bekamen. Ebenso wenig wollte Christian seine exklusiven neuen Schläuche vorführen, die er gleichen Ortes erstand. Dasselbe traf auf Markus zu. Ein Geheimtipp oder ein Flopp? Die Adresse kann man bei Theo erfragen.

Das Wetter meinte es weiterhin nicht gerade gut mit uns. Der See lud nicht zum Bade. So machten wir die Umgebung unsicher und besuchten Leinenwebereien, Glasbläsereien, Automuseen sowie den Antikmarkt in einem Dorf, das wir "Plumpsklo" benannten, da wir den richtigen Namen nicht aussprechen konnten. Auch dort sassen die Brieftaschen wieder locker und die Kofferräume unserer Fahrzeuge füllten sich stetig. An einem gemütlichen Abend führte Theo seinen neu erstandenen Reiseplattenspieler mit Schelllackplatten vor. Es war ein Höhepunkt der Reise.

Auch die Umgebung unseres Herrenhauses bot Unterhaltung. Noch stehen dort verschiedene verwahrloste Zeugen des früheren Gutbetriebes, der über 1000 Leute beschäftigte und Landwirtschaftsprodukte nach Göteborg verschiffte. Sie erinnern an eine Geisterstadt im wilden Westen.

Helmut und Therese erkundeten die eher seltenen kulinarischen Highlights der waldigen Gegend und entdeckten in einer nahen Bäckerei eine gemütliche Kaffeestube. Dort labten sie sich fortan täglich am hausgemachten Rhabarberkuchen. Phantastisches Jägerlatein gab der Koch des Hauses zum besten. Wie wohl die Mehrzahl der Männer der

Region ist auch er begeisterter Hobby-Jäger. Die lästigen Wölfe der Gegend gebärden sich angeblich immer frecher und sollen sich zunehmend von Haustieren wie Jagdhunden, Schafen und sogar Pferden ernähren.

Besonders gefährdet seien die zur Elchjagd spezialisierten Hunde. Deren Aufgabe ist es, das Jagdopfer zu suchen und zu bellen, damit Herrchen es orten und ins Jenseits befördern kann. Aber dafür fehlt es dieser Spezies an Kampfkraft oder Geschwindigkeit. Angeblich wissen das die Wölfe und können so indirekt von der Elchjagd profitieren. Jagen dürfe man die Wölfe leider nicht bzw. man sollte sich dabei zumindest nicht erwischen lassen. Chrugi war wohl froh, ihre beiden geliebten Vierbeiner im heimischen Vauffelin in Sicherheit zu wissen.

Die gruseligste Geschichte aber handelte von grossen, schwarzen Vögeln, deren Gewohnheit es sei, auf einsamen Waldstrassen Kieselsteine zu fressen, um ihre Verdauung zu unterstützen. Wenn man die schrecklichen Viecher bei dieser Tätigkeit stört, würden sie sich in wilder Wut auf das "angreifende" Auto stürzen und das Dach zerkratzen. Möglicherweise handelt es sich bei den Biestern um eine bösartige Auerhahn-Unterart. Wir und unsere Limousinen blieben Gott sei Dank von den Angriffen der wilden Kreaturen verschont.

Die gemütlichen Tage und Abende in Hillringsberg gingen schnell vorüber und die Heimreise rückte näher. Als erste verliessen Anita und ich die fröhliche Gesellschaft. Joachim brachte uns auf den Bahnhof von "Okinawa", wo wir den Schnellzug nach Oslo bestiegen und am gleichen Abend, nach einem Bummel durch die Norwegische Hauptstadt, nach Hause flogen. Zur gleichen Zeit war der Club noch auf einer Elch-Safari. Am nächsten Tag, dem 11. Juli, machte sich auch das "Feld" auf die Reise nach Norwegen. Nach einer Übernachtung nahe Oslo wurde nach Kiel eingeschifft. Helmut und Therese hingegen machten noch eine Woche Ferien im hohen Norden, allerdings mit einem Fahrzeug der Lincoln-Schwestermarke Volvo. Ohne Pannen und Probleme kamen alle unversehrt nach Hause, nach rund zwei Wochen und 3000 Strassenkilometern. Die bisher grösste Ausfahrt des besten Clubs des Universums hat unser Webmaster Markus mit über 1000 Bildern für die Nachwelt festgehalten. Auf der LCCE-Homepage sind viele davon zu bewundern.

Und hier noch der Bericht der Organisatoren des BigMeet (aus dem Internet)

Record attendance at this year's Power Big Meet This year's jubilee Big Meet was a gigantic event that beat all previous records. Over 12000 cars from 19 different countries visited the meet Friday-Saturday-Sunday. -We understood that something was going on when the campings were filled to the limit already on Thursday. It seems that many had decided to go to Västerås one day earlier than normal.

An extended area of rain passed Västerås during Thursday and Friday morning. The 40 mm of rain made the ground saturated with water. However, Friday was sunny and warm, with a lot of visitors. Four entrance lanes were enough to swallow the incoming cars.

- The entrances opened at 7 AM Saturday morning, but after only one hour the lines to the meet area at Johannisberg were several miles long in both directions. Three ordinary entrance lanes were so damaged after the rain that they could not be used. Six entrance lanes were not enough to swallow the incoming amount of cars. The result was that many tired of the lines and left their cars at side roads and walked to the meet area. To some extent they got in the way of the cars, which meant that the lines moved even more slowly.

Around 3 PM Saturday the meet area was totally filled, with about 7800 cars. At that time, there were still about 7 kilometers of cars waiting outside.

- Many long way visitors did not even get in to this years Jubilee Power Meet. We can only say we are sorry and apologize. The weather combined with an enormous amount of enthusiast cars made for an unsolvable equation. Västerås is one of the biggest cities of Sweden, but it also has its limit.

This year's Big Meet had a record attendance and number of vendors (389). A piece of advice for the future is to visit Big Meet on Friday or Sunday, when it is a lot calmer than the Saturday.

This year's winner of People's Choice was Tomas Karlsson from Lyrestad with a 1958 Oldsmobile 98 Hard Top. Tomas also won his class, 1955-1963 Hard Top, with a perfect 50 points.

Theos Nachtrag zur Schwedenreise

Leider hatten Chrugi und ich auf dieser Reise etwas Pech. Chrugi litt an einer sehr starken Erkältung, die fast an eine Grippe grenzte. Wir trugen uns mit dem Gedanken, die Reise abzubrechen, was jedoch dann doch nicht nötig war.

Ca. 100 km vor Oslo - wir fahren alle im Durchschnitt zwischen 90-100 km/h, ich als Letzter des Konvois - als plötzlich hinten rechts die Bremse blockiert - ??☺⛽↯☠💣!!☺. Vorwärts fahren war nicht mehr möglich! Ich legte den Rückwärtsgang ein und siehe da, die Bremse löste sich. Nun war mir klar, es ist der Bremsbelag. Etwa 60-70 m hinter uns lag ein Bauernhof. Zu dem fuhr ich vorsichtig rückwärts zurück und zerlegte auf dem Vorplatz die Bremse. Inzwischen stiessen auch die vorausgefahrenen Mitglieder wieder zu uns, welche uns ziemlich schnell vermisst hatten. Nachdem ich die Bescherung im ganzen Ausmass sah: Bremsbelag abgerissen, Bremsschuhe verbogen und Federn verstreckt, beschloss ich, alles auszubauen und die beiden hinteren Bremsen mit Zuklemmen des Bremsschlauches still zu legen. Dank kräftiger, moralischer Unterstützung der ganzen Mannschaft, die meine Arbeit mit zum Teil fragenden, bewundernden, aber auch skeptischen Blicken verfolgte und bis zur letzten wieder angezogenen Schraube ausharrte, konnten wir nach Montieren der Bremstrommel und des Rades die Fahrt nach Oslo fortsetzen. Joachim gab mir eine Adresse eines Ersatzteilhändlers, welcher auf USA-Autos spezialisiert ist, mit auf den Weg. Nachdem die Fähre in Kiel angelegt hatte, telefonierte ich sofort der Firma. Mir wurde mitgeteilt, dass alle benötigten Teile am Lager sind. Nach meiner Frage, wo denn das Lager sei, erhielt ich zur Antwort: in Kiel! Wunderbar! So konnte ich, nachdem ich auch noch einen hilfreichen Garagisten ausfindig gemacht hatte, die beiden hinteren Bremsen neu ausrüsten. Links war der Belag nämlich auch schon lose.... Die Beläge waren von der Belagsdicke her fast neuwertig. Jedoch denke ich, dass dies ein typischer Standschaden war. Der Wagen stand beinahe 20 Jahre still. Da hat sich möglicherweise der Klebstoff verändert. Nach dieser Reparaturaktion konnten wir den Rest unserer Ferien geniessen und Chrugi konnte am Strand von Eckernförde vollends genesen.

PS: Ein lustiger Zufall:
Die Nummernschilder von Helmuts gemietetem Volvo lauteten:
THE 074

OLDTIMER & TEILE MARKT
SCHWEIZ
FRIBOURG
mit P+R
FORUM FRIBOURG
29.+30. MÄRZ 2003
Sa 9.00 – 18.00 / So 9.00 – 17.00
14. CLUB-SHOW
Capri, Citoën: DS/CX, 2CV, Traction Avant, Matra, Mercedes-Benz, Military Vehicle, Mustang, Oberländer Autofreunde, Riley, Tramverein Bern, Volvo, VW
Verbände: FAM/FSVA/SDHM
Seit 28 Jahren
Grösste internationale Oldtimer-Messe der Schweiz!
OTM, Telefon 032 358 18 10, Fax 032 358 19 10
www.oldtimer-teilemarkt.com, E-Mail: ctr@bluewin.ch

Herbst-Ausflug Appenzell
31.August und 1.September 2002

Susi Benkert

Endlich war es soweit.. Wir traffen uns auf dem beschilderten Parkplatz in Appenzell,wie immer waren alle ziemlich pünktlich. O Wunder, unser Präsidentenpaar sogar zu früh, dafür mit Chrugis Geburtstags-Geschenk: Einem Lincoln Mark VII. Nach kurzem Fussmarsch, der erste Höhepunkt des Tages:

Unser Parkplatz. Vorne Chrugis Geburtstagsgeschenk

Die Besichtigung der Appenzeller-Alpenbitter. Siehe da, auch den Eingang fanden wir nach Irrwegen, dafür verwechselte eine zweite Gruppe Fredi als Leiter der Besichtigung. Nach Aufklärung dieses Irrtums erschien dann unsere Begleitung in Form einer richtigen Appenzellerin. Klein aber oho! Als erstes Werbung der eigenen Produkte in der Tonbildschau und Erläuterung dass der Apenzeller-Alpenbitter aus 42 gemischten Kräuter bestehe, worauf Walti wissen wollte ob da ein spezielles Kräutlein für Männer dabei wäre also nicht nur für die Gesundheit ... Postwendend kam die Antwort: Er solle sich noch etwas gedulden, seine Frage werde in der Kräuterstube beantwortet. Darauf nahm uns die charmante Führerin mit auf den Rundgang durch die kleine, feine Fabrik. Natürlich durfte der Abstecher in das Reich der 42Kräuter nicht fehlen. Ueberall duftete es nach verschiedenen Gewächsen und wir durften bei jedem eine Nase voll schmecken. Das Rezept der Zusammensetzung ist ein gut behütetes Familiengeheimnis. und das für Walti: Kein Kommentar!

Den Abschluss machte die Degustation und der Verkauf der grossen Angebots-Palette. Den Rest des Nachmittags genossen wir dann im schönen Altstädtchen, wo es noch viel zu sehen gab.

Ausgelassene Stimmung beim Nachtessen

Das Hochwasser naht

Zum Auftakt des Abendprogramms trafen wir uns auf der Terrasse des Hotel Säntis zum obligaten Apéro, wo auch alle Neuankömmlinge begrüsst wurden. Schon bald wurden wir zu unserem schmucken Tisch geladen und freuten uns über das reichhaltige Abendessen, währenddessen unsere Club-Freunde Jutta und Jochaim nach ihrer weiten Fahrt zu uns stiessen. Leider mit schlechter Nachricht, denn es soll sich eine Unwetterfront zu uns verschieben. Siehe da, ohne es zu merken, regnete es schon in Strömen. So mussten wir im Nassen zum Hotel zurück.

Frischkäse-Produktion live

Nach einer geruhsamen Nacht kam das grosse Erwachen. Der Regen hatte ganze Arbeit geleistet. Ueberschwemmungen und Verwüstungen. Im Radio war sogar von mehreren Todesopfern zu hören.

Eine Anfrage bei der Polizei ergab, das unsere Route zum Schnuggebock aber befahrbar sei. So konnten wir nach dem typischen Apenzeller-Frühstück unseren Ausflug fortsetzen. Unterwegs trafen wir die im Einsatz stehenden Sicherheitskräfte.

Das letzte Stück vor dem Restaurant, ein Hang zur Strasse, war ins rutschen geraten, aber dennoch befahrbar.

Der Schnuggebock versetzt uns in alte vergangene Zeiten. Kein Cola - keine Kreditkarten ... richtig echt nostalgisch eingerichtet. Als Auftakt erwartete uns im Keller eine Vorführung der Frischkäseproduktion. Nachträglich gings wie immer lustig zu und her. Der vom Club bezahlte Apéro tat das übrige.

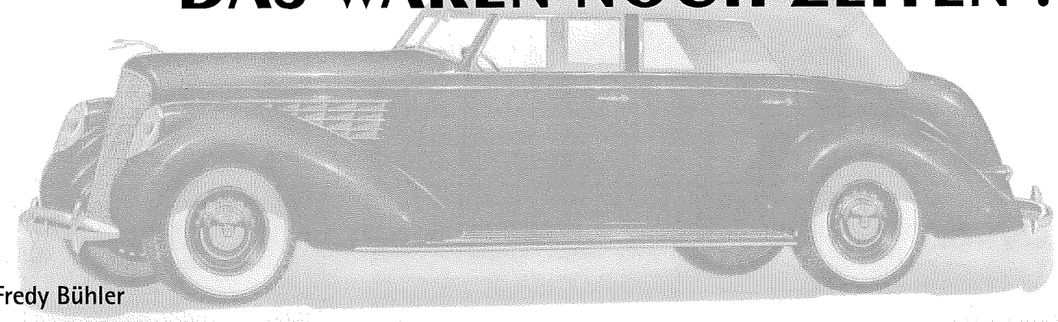
Zum Mittagessen wurden uns Gerichte aus Grossmutters Küche serviert und das in echten Email Töpfen (nicht zu verwechseln mit Nachttöpfen). Auch bei den Kids kam keine Langeweile auf lagen doch überall Spiele wie Eile mit Weile etc. auf. Soviel Gemütlichkeit liess uns das Unwetter glatt vergessen und die Realität holte uns erst wieder ein, als es darum ging, den Heimweg anzutreten.

Was gibt es da zu schmunzeln?

So blieb uns wieder einmal mehr ein Club-Wochenende mit vielen Erinnerungen.

Auch die Kids hatten den Plausch.

DAS WAREN NOCH ZEITEN ...



Fredy Bühler

Wer heute ein neues Auto kauft, geht davon aus, dass man sich hineinsetzt, den Zündschlüssel dreht (oder neuerdings wieder den Startknopf drückt) und losfahren kann. Man will sich sonst um nichts am Auto kümmern, nur ab und zu Benzin nachfüllen. Auch die Reparaturwerkstätte möchte man möglichst wenig bis gar nie aufsuchen. Dass dem aber nicht immer so war, belegen einige nachfolgende Original-Zitate aus der "Anweisung zum Betriebe von Lincoln Kraftwagen" von 1924.

** Es ist ratsam, den Wagen nach den ersten 600 km, und weiterhin nach je weiteren 1000 km zum Händler zurückzubringen. Nach Ablauf der ersten vier Monate wird für solches Nachsehen ein kleiner Betrag verrechnet werden.

** Nummernschild: Beim Anbringen des Nummernschildes vorne am Wagen achte man darauf, dass der lange Arm der Schildhalter nach oben und nicht nach unten steht. Wenn das Nummernschild angebracht ist, wird die Verbindungsstange zwischen den beiden Scheinwerfern sich etwa in der Mitte des Schildes befinden. Dies gewährt genügend freien Raum zum Ankurbeln des Motors, falls dies erforderlich werden sollte. Wird dagegen das Schild so angebracht, dass es tiefer als eben beschrieben hängt, so wird der Raum zum Ankurbeln nicht genügen, und der Fahrer kann sich dann leicht durch Anstossen gegen das Schild verletzen.

** Wenn man den Wagen erhält: Fülle man den Kühler mit frischem Wasser; auch giesse man einen Liter Wasser in den Kondensatorbehälter unter den vorderen Fussbodenbrettern. WICHTIG: Im Winter nehme man eine nicht gefrierende Mischung.

** Anlassen des Motors: Man bewege den Drosselhebel von der Schlussstellung links vom Bogenabschnitt bis der Beschleunigungsfusshebel anfängt, nach unten zu gehen.

** Abfahren des Wagens: BEMERKUNG: Die rechte Seite des Wagens befindet sich zur rechten Seite des Fahrers, wenn dieser auf seinem Platze sitzt.

** Schmierung: Die Druckschmieranlage besteht aus einer Hochdruck-Handspritze mit den erforderlichen Schmieranschlüssen, die zu den verschiedenen zu schmierenden Teilen des Chassis führen.
Nachdem man die Spritze mit dem Schmiermittel gefüllt hat, setze man den mitgelieferten Schlauch an ihr an. Darauf nehme man die Staubschutzkappe von dem Schmieranschluss und wische, falls dies erforderlich, eventuellen Staub oder Schmutz von der Mündung des Anschlusses ab. Dann verbindet man den Schlauch mit dem Anschluss und bewege mit der Hand die Stange der Spritze abwärts, um auf diese Weise frisches Schmiermittel in die Lager zu treiben und das alte hinauszutreiben. Beim Niederdrücken der Stange halte man den Schlauch so gerade wie möglich. Auf diese Weise kann man einen Druck von bis zu 35 kg, pro qcm. erzeugen. Lagerstellen, die für gewöhnlich unerreichbar sind, sind mit Schmieranschlüssen versehen, die bis zur unerreichbaren Stellen reichen, wo sie leicht angekuppelt werden und somit geschmiert werden können, ohne dass es erforderlich würde, unter den Wagen zu kriechen.
Nach dem Schmieren einer Stelle lasse man stets die Stange der Spritze etwas nach, bevor man den Schlauch vom Anschuss abnimmt.

** Missbrauch der Bremsen: Man sollte ein plötzliches Anziehen der Bremsen, ausser im Augenblick der Gefahr, vermeiden.
Man weiss gewöhnlich schon im voraus, wo man anhalten will, und sollte den Wagen, bevor man diese Stelle erreicht, allmählich langsamer laufen lassen.

** Wartung des Anlasser-Generators: Der Anlasser-Generator bedarf nur sehr geringer Wartung. Man fülle das Ölglas vorne mit Motorenöl und tröpfle nach je 400 km einige Tropfen Öl in das hintere Ölglas. Man öle den Generator aber an keiner anderen Stelle.

** Wartung des Verteilers: Die Schmierung des oberen Kugellagers der Verteilerwelle wird durch Einträufeln von drei bis vier Tropfen Motoröles in den Öler nach je 400 km bewerkstelligt. Das untere Kugellager und die von Hand gesteuerte Zündverstellung werden von der Schmierdose am unteren Teile des Verteilergehäuses aus geschmiert. Dieser Teil des Gehäuses ist stets bis eben über der Deckelplatte mit leichtem Schmierfett gefüllt zu halten. Man kann ihn durch die höher liegende Öffnung seitlich im Gehäuse füllen. Man sollte dieses nach je 8000 km tun.
Ausserdem bringe man nach je 3000 km eine sehr kleine Menge Vaseline auf die Oberfläche des Abreissnokkens. Die Oberfläche, welche die acht Einsätze oder Kontakte trägt, soll eine sehr geringe Menge Vaseline erhalten, die gelegentlich während der ersten 2500 km aufgetragen wird. Die Oberfläche wird darauf wie glasiert sein und nur sehr wenig weiteren Schmierung bedürfen.

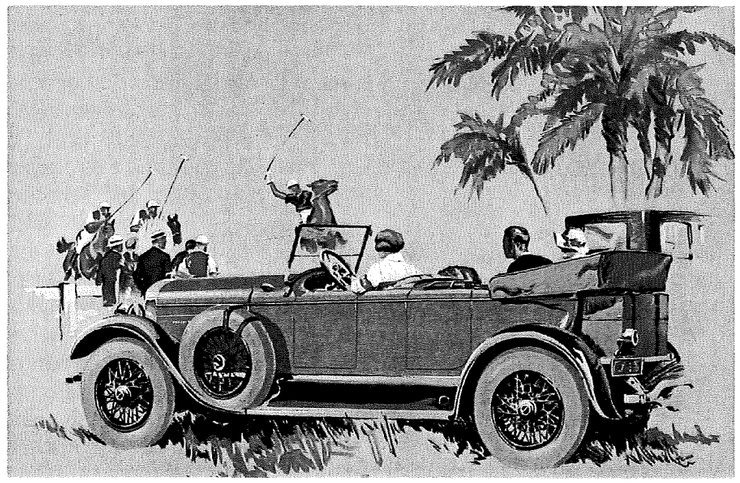
** Einstellen des Zündmoments: Die Abreissspitzen müssen immer auf die richtige Funkenstrecke eingestellt sein bevor man den Zündmoment kontrolliert. Wenn der Zündhebel auf >RETARD< (verzögert) ganz links auf dem Segment der Lenksäule steht, soll die Zündung in einem Augenblicke erfolgen, der durch einen senkrechten Strich auf Kupplungsring bezeichnet ist, d.h. etwa 10 mm nach dem toten Punkt des Zylinders No. 1. Um die Zündung einzustellen verfahre man wie folgt: Man nehme den Deckel des Kupplungsgehäuses oben auf dem Getriebekasten ab. Man öffne dann alle Kompressionshähne mit Ausnahme des auf No. 1 in dem rechten Zylindersatz. Nun drehe man mit der Andrehkurbel den Motor soweit bis Zylinder No. 1 im Kompressionshube steht, dann öffne man den Kompressionshahn No. 1, und drehe langsam weiter. Die Abreissspitzen rechter Hand sollten eben anfangen sich zu trennen, wenn das senkrechte Zeichen unmittelbar vor dem Worte >RET< auf dem Kupplungsring dem Zeiger gegenüber steht. Eine weitere Einstellung ist nicht nötig.

** Scheinwerfer. Die Spiegel der Scheinwerfer sind im Scharnier angeordnet, sodass sie gekippt werden können. Dies geschieht durch einen Hebel an dem Lenksäulenkonsol. Auf offener Landstrasse erzielt man bei senkrecht stehenden Spiegeln eine deutliche Fernbeleuchtung. Eine einfache Bewegung des Handhebels kippt den Spiegel so, dass das ganze Licht der Scheinwerfer unmittelbar vor den Wagen auf den Weg geworfen wird, und zwar tiefer, als dass es den Fahrer eines entgegenkommenden Wagens blenden könnte.
Die Flächen der Spiegel sind versilbert und hochpoliert. Man vermeide es, die polierten Flächen mit den Fingern zu berühren. Wenn sich Staub auf ihnen ansammeln sollte, so blase man ihn fort und staube leicht mit einem weichen Pinsel ab. Auf keinen Fall darf man wischen. Wird ein Reinigen notwendig, so sei man vorsichtig, die Oberflächen, sei es durch das verwendete Putzmaterial, sei es durch irgendwo aufgenommenen Schmutz nicht zu beschädigen oder zu kratzen.
Das beste Poliermittel ist eine feine Qualität pulverisiertes Polier- oder Pariserrot auf einem kleinen Stücke weichen Ziegenleders. Wenn notwendig kann man das Rot mit etwas Alkohol anfeuchten. Man reibe stets vom Rande zur Birne hin, und niemals um den Spiegel herum.

*****

Angesichts solcher Prozeduren bin ich richtig froh, mit meinem 75er Mark IV einen "modernen" Lincoln zu besitzen. Ich muss nur reinsitzen, den Zündschlüssel drehen, einige Sekunden lang örgeln und mit dem Gaspedal "pumpen", und schon beginnt der V8 zu schnurren. Jetzt nur noch den Gang einlegen und losfahren, um nach einigen hundert Metern, manchmal nach einigen Kilometern oder überhaupt nicht, oder vielleicht auch schon unter dem Garagentor, mit abgestorbenem Motor stehen zu bleiben. Aber das scheint der Preis für ein "modernes" Auto zu sein. Dafür muss ich nicht ankurbeln, verletze mich nicht am Nummernschild, muss keinen Kondensatorbehälter nachfüllen, muss keinen Drosselhebel verstellen, brauche keine Hochdruck-Handspritze und auch kein Pariserrot. Sondern nur die Telefonnummer des TCS.

Wie sich die Zeiten ändern.... Aber eines ist geblieben: Die rechte Seite des Wagens befindet sich immer noch zur rechten Seite des Fahrers, wenn dieser auf seinem Platze sitzt. Und: Man weiss gewöhnlich schon im Voraus, wo man anhalten will. Ausser: siehe ein paar Zeilen weiter oben....



1924er Lincoln.

LCCE - November - Clubtreff

Mövenpick Hotel / Egerkingen

vom Freitag, 8. November 2002

Walti Keller

Mit der dritten Durchführung hat sich der November-Clubtreff in Egerkingen wohl zur Tradition gemausert. Nachdem auch dieses Jahr die Beteiligung und Stimmung hervorragend waren, habe ich den Termin für den November-Anlass 2003 bereits festgelegt. Es ist der 7. November.

Automobiltechnisch Spektakuläres gibt es über diesen Abend nichts zu berichten. Die fünf auf dem Parkplatz gesichteten Lincolns schafften zumindest die Hinfahrt pannenfrei. Da ich in der Samstagszeitung nichts von Verkehrsbehinderungen in der Nacht gelesen habe, gehe ich davon aus, dass auch allen die Heimfahrt gelungen ist.

Immerhin gab es wieder von kleineren oder grösseren Schwierigkeiten in den vergangenen Monaten zu erzählen. Bei Christian und Ursi war es nochmals "Rauch im Cockpit" ihres Town Car, verursacht durch den Keilriemen. Chrugi kam auf nächtlicher Fahrt mit ihrem Traumcoupé in Schwierigkeiten, weil sich die Beleuchtung plötzlich verabschiedete. Nach gutem Zureden hat diese sich aber wieder eines Besseren besonnen. Unsere Lieblinge aus Dearborn / USA (der Präsi teilte mir nach Fertigstellung des Berichtes mit, das Montagewerk sei in Wixom/Michigan) brauchen liebevolle Zuneigung und zeigen regelmässig Charakter und Eigenständigkeit, haben uns aber im ablaufenden Jahr auch viel Freude bereitet. Hermann fuhr mit einem erst kürzlich aus den USA eingeführten neueren, schwarzen Town Car auf und informierte ausführlich über den Oldtimermarkt im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten. Wer zum Beispiel einen Cadillac 1916 mit V8-Motor sucht, möge sich bei ihm melden. Hermann war am Novembertreff gut zu hören, aber von Auge nur schemenhaft erkennbar. Er steckte in einer dichten Qualmwolke, verursacht durch Zigarren im Mega-Format. Das Zigarrenrauchen boomt derzeit im LCCE. Bisher konzentriert es sich noch auf das "starke" Geschlecht. Wann endlich kommt auch hier die Gleichberechtigung? Fredi (die Insider wissen, von welchem Fredi die Rede ist) brachte neue Modellautos und alte Lincoln-Prospekte mit. Susi (mit 2 Tigerköpfen auf dem Busen) unterhielt sich glänzend mit dem Kellner, der ihr allerdings nicht jeden Wunsch erfüllen konnte, da das gewünschte Dessert "auf einer anderen Baustelle" zubereitet werden musste. Diskutiert wurde auch über die nächstjährige Fahrt in die Tschechei, die Christoph organisieren wird. Die Meinungen gehen weit auseinander, insbesondere darüber, ob unsere wunderschönen Wagen in diesem fernen Land umgehend gestohlen werden oder wegen deren Auffälligkeit eben gerade nicht. Da über den Diebstahl von Fahrzeugen der Marke Lincoln in der Tschechei keine Statistiken verfügbar sind, kann die Frage wohl nur durch das praktische Experiment beantwortet werden. Wer wagt es? Höhepunkte des Abends waren das elegante Outfit unserer First Lady und natürlich die Nahrungsaufnahme. Einmal mehr war das herzförmig angerichtete Beefsteak-Tartar der Renner. Wer an diesem gelungenen Abend dabei war, freut sich bereits auf den Novembertreff 2003.

Gute Laune und guter Appetit.

Rund um Lincoln

Zusammengetragen

aus verschiedenen Zeitungsberichten

Fredi Rauber

In eigener Sache

Die Redaktion bedankt sich für alle gelieferten Berichte zu den Ausflügen mit den zahlreichen Fotos.

Dennoch möchte ich Euch bitten, mir Berichte bis 4 Wochen nach stattfinden des Ausfluges zukommen zu lassen.
Nur so ist die Einhaltung des Erscheinungstermins des Bulletins gewährleistet.
Besten Dank, Fredi Rauber

Höchstpreis bei Oldtimer-Auktion.

Auf der weltgrössten Oldtimer-Auktion in Scottsdale (Arizona) kamen im Januar 03 gegen 800 Autos unter den Hammer. Die höchsten Preise erzielten unter anderem ein Lincoln Mark I mit der Chassisnummer 1059 mit Originalbereifung für 347'760$ und ein Mark III, Ex Herbert von Karajan, für 318'600 $.

winterthur

Herzlichen Glückwunsch. Wir sind für Sie da.

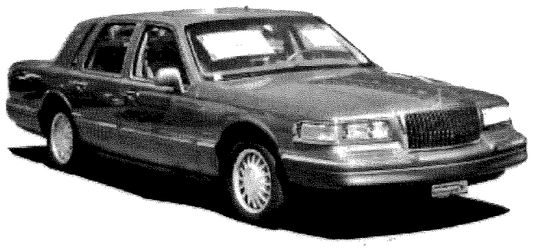
Winterthur Versicherungen

Hauptagentur Döttingen, Eduard Vögeli

Hauptstrasse 22, 5312 Döttingen, Telefon 056-268 61 00
www.voegelis.ch

Lincoln Town Car

Der Antipode zum Smart, in jeder Beziehung, trotz der Verwirrung stiftenden Bezeichnung «Stadt-Wagen». In den Staaten ein Volumenmodell, hier zu Lande seit 1981 nicht mehr offiziell vermarktet, aber jährlich finden bis zu 20 dieser Fullsize Amis den Weg ins Land. Weder besonders



luxuriös noch technisch herausragend, einfach riesengross, im Kofferraum kann der Smart fast quer parken, man könnte so bloss die Fahrertür nicht öffnen, weil das mächtige Reserverad unsortiert herumliegt. Im Bild die klassisch eckige Grundform (Fahrbericht AR 13/96), wie 1961 lanciert, es gab eine Zeitlang zwar fast jährliche Facelifts, aber erst 1998 verabschiedete sich die Ford-Luxusmarke Lincoln vom Diktat der markanten Ecken, ohne unter der Karosserie viel zu ändern: Kastenrahmen, Hinterradantrieb, die Garanten seines Fortlebens. 4,6-Liter-OHC-V8, etwas über 200 PS, splendid Isolation (Fahrbericht AR 44/98). Es gibt kein Auto, das sich unaufgeregter bewegt. Lächerlich die Raumausnutzung, nicht existent das Ablageangebot, ein Fossil. Aber liebenswert. Nicht bloss, weil es im Verkehr weniger auffällt, als es die Aussenmasse vermuten lassen. Hier zu Lande ist der Wertverlust gewaltig, mehr Auto fürs Geld ist nicht möglich. Wenn der Town Car einige Kilometer auf dem Buckel hat, wird er zur unzerstörbaren Bastion - mit Garantie ansprüchen hat sich der Erstbesitzer auseinander gesetzt - nur die arg gestresste Batterie trübt das Bild, das aber garantiert. Die Ersatzteilbeschaffung ist kein Problem, vorausgesetzt man kann zur überbrückung der Wartezeit auf einen Zweitwagen zurückgreifen. Wk
Quelle: AR

Lincoln Aviator IAV
(Intelligent Architecture Vehicle)

QNX Neutrino, das fehlertolerante Echtzeitbetriebssystem von QNX Software Systems, bildet den Kern des **Lincoln Aviator IAV (Intelligent Architecture Vehicle)** der Ford Motor Company. Dabei handelt es sich um die jüngste Fahrzeug-Entwicklungsstudie, die diese Woche in Detroit präsentiert wird. Die neue Plattform eignet sich speziell für In-Car Kommunikations-, Infotainment- und Telematik-Applikationen. So kommt beispielsweise die Bluetooth Technologie zum Einsatz, die Autofahrern Zugriff auf ihr PDA, Handy und andere Geräte gestattet, ohne dabei die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen. Möglich ist zudem der Aufbau einer drahtlosen Verbindung mit dem Haus des Fahrers, um dort das Sicherheitsssystem zu aktivieren oder deaktivieren. Welche Möglichkeiten die neue Plattform bietet, veranschaulicht auch die Kommunikation mit einem webfähigen Kühlschrank, der beispielsweise in der Lage ist, die Einkaufsliste auf ein Display im Fahrzeug zu senden.

Sammlerstück von der Stange

US-FAHRBERICHT Die traditionelle Luxusmarke des Ford-Konzerns sucht nach ihrer Identität und bringt im gelegentlich kopflosen Hin und Her auch ausgefallene Produkte auf den Markt wie den hochklassigen, viertürigen Blackwood, der die schlimmsten Eigenschaften von Trucks und PW in sich vereint. Macht aber nix - it's cool.

Die interessante Variante eines luxuriösen SLTV mit nobler, aber wenig praktischer Pritsche ist eine Totgeburt. Kaum hatten die ersten Blackwood im Frühling 2002 ihren Weg zu den Kunden gefunden, kündigte Ford bereits das Ende an. Statt zwei Jahre lang rollt der Navigator-Ableger nur drei Quartale von den Bändern in Kansas City. Der Produktionsstart verzögerte sich zunächst um Monate. Die Pritsche mit elektromotorisch betriebener Klappe war schwer hinzukriegen, und die steigenden Kosten

kamen zum ungünstigsten Zeitpunkt für einen Konzern in Finanznöten. Das alles summiert sich jedenfalls zu einem einmaligen Vehikel, das mit garantiertem Seltenheitswert einige Sammler und Individualisten zum Hinblättern von gut 50 000 $ bewegen dürfte. Eines der Probleme des auffälligen schwarzen Riesen ist die Beschränkung auf Hinterradantrieb. Während sich die Trucks in Nordamerika vor allem auch mit dem Argument der Allwettertraktion verkaufen wie warme Weggli, fanden die Lincoln Designer mehr Gefallen am Lowrider-Look, der nur mit dem tiefer gesetzten, hinterradgetriebenen rwd-Chassis (rear wheel drive) zu erreichen war. Aus optischer Perspektive kann man den Entwicklern durchaus Recht geben, so viel Masse so tief und breit platziert sieht schon unverschämt gut aus; nur vergällt man gleichzeitig die Extrovertierten, die den MachoTruck suchen. Erzrivale Cadillac bedankt sich und öffnet diesen Kunden die Arme mit dem ähnlich konzipierten Escalade EXT, der eine Nobelversion des Chevrolet Avalanche darstellt. Mit praktischer Durchreiche zur Pritsche und 4WD, notabene. Wer gehofft hätte, mit der etwas leichteren rwd-Ausführung beeindruckende Fahrleistungen einzukaufen, wird enttäuscht.Der moderne 5,4-V8 mit 300 PS schiebt den Blakwood zwar ordentlich an und erreicht 97 km/h in unter 9 s, aber flott und leichtfüssig wirkt der Zweieinhalbtönner nie. Auch vom Handling darf man sich trotz 18-Zöllern und flachen 275/55-Reifen nicht zu viel versprechen. Dies ist ein Truck von altem Schrot und Korn, mit hintere Starrachse, viel Masse und einer toten Kugelumlauflenkung.
Immerhin hilft eine adaptive Luftfederung dem Komfort und reduziert die Seitenneigung in Kurven.Was übrig bleibt, ist eine höchst luxuriös ausstaffierte Passagierkabine und ein wunderschöner, mit Teppich ausgeschlagener Koffer- bzw. Laderaum, dazu polierte Stahlbügel und eine indirekte Beleuchtung, gerade richtig und fast ein «must» für den Transport von hochwertigen Golfschlägern und Rolexsammlungen.

Ganz nach dem Vorbild des einstigen Ford Model T kann der Kunde jede Farbe wählen, solange sie schwarz ist.

Artikel: AR

Technische Daten
Kamsozie, Goydehte
Pick-up, 4 Türen, 4 Sitze; Gew. leer ab 2580 kg; Anhängelast 3950 kg.
Motor (SAE)
8 Zylinder in V 90' (90,2x105,7 mm), 5403 cm'; Kompression 9,5:1; 224 kW f305 PS)bei50007min,41,5 kVV/L(S6,5 PS/L); 481 Nm bei 2750/min.
Motorkonstruktion
Bez, InTech, 4 Ventile, 2x2 oben liegende Nockenwellen (Kette), Leichmetall-Zylinderköpfe; 5fach gelagerte Kurbelwelle; 01 6,6 L; elektron, Einspritzung; Batterie 72 Ah, Alternator 115 A; Wasserkühlung 13,8 L.
Kraftübertragung
(auf Hinterräder, Diff.-Bremse, Traction Control); 4-Stufen-Automat (4R100); L 2,71; 11. 1,54; 111. 1; IV. 0,71; R 2,18; Achse 3,73,
Fahrgestell
Kastenrahmen mit Traversen; vorn doppelte Dreieckquerlenker, Schraubenfedern; hinten Starrachse, Längs und Schräglenker, Panhardstab, Blatt-/ Luftfederung; v./h. KuNenstabilisator, Teleskopdämpfer.
Fahwerk
Scheibenbremsen (v. belüftet), Scheibendurchmesser vorn 30,8 cm, hinten 33,3 cm, 3-Kanal-ABS, Fussfeststellbremse auf Hinterräder; Kugelumlauflenkung mit geschwindigkeitsabhängigem Servo; Treibstofftank 95 L; Reifen 275/55 R 18, Felgen 8 J.
Dimension
Radstand 352 cm, Spur 166/166 cm, Bodenfreiheit 20 cm, Wendekreis 14/14,5 m; Länge 559,5 cm, Breite 198 cm, Höhe 187 cm,
Fahrleistungen
Höchstgeschw. ca. 180 km/h, Geschw bei 1 000/min im IV. 65 km/h; Verbr, EPA (highway/City) 13,9/19,6 L/100 km.

Lincoln-Designer gestorben.

Eugene T. «Bob» Gregorie, Ford Motor Company's first design studio chief, 1935 to 1946, seen here at right, had one last look at one of his most successful designs, the 1938 Lincoln-Zephyr, when Oscar Brock, LZOC 80 (left), took his '38 Coupe to Gregorie's house last August 31. Gregorie conceived the low, wide grille for this model in order to solve a cooling problem with the earlier Zephyrs, whose narrow V-shaped grilles blocked the radiator too much. But it was to become a styling trend followed by the rest of the auto industry, and helped to make the Lincoln-Zephyr the «Style Leader,» Bob Gregorie, nearly 94 when this picture was taken, lived only tree more months.

Eugene T. Gregorie, der erste Ford-Designer, ist am 1.12.2002 94-jährig verstorben. Während seiner Tätigkeit kreierte er u.a. das Design für den Continental, den 36er Zephyr und 49er Mercury.

Aus dem Nachlass von J. C. Daniels wurden 400 Lincoln Modelle von 1922 – 1981, vom 20 – 22 Februar in Pampa (Texas) versteigert. Mindestgebot musste 10 $ sein.

Lincoln lovers driven to attend auction

Late collector's prize possessions for sale

By Earle Eldridge
USA TODAY

Call it faith or foolishness, J.C. Daniels didn't let death's grip kill his passion for Lincoln cars.

From his hospital bed, knowing cancer had him, Daniels bought three classic Lincolns. They were delivered days after his death at 78 in January 2000.

For those who knew the former Lincoln car dealer and Texas oil man, it was a fitting goodbye.

J.C. Daniels: He loved Lincolns.

"He's probably asking St. Peter can he bring up a few Lincolns," jokes his widow, Joni Daniels.

This weekend, his widow and children hope to auction nearly 400 Lincolns that the plain-spoken, jeans-wearing Daniels collected over 50 years.

Daniels rarely opened his collection to the public. But an estimated 5,000 Lincoln lovers from across the USA, Japan and Europe will converge on Pampa, Texas, to bid on vintage Lincolns ranging from the standard 1922 version to a 1981 Town Car.

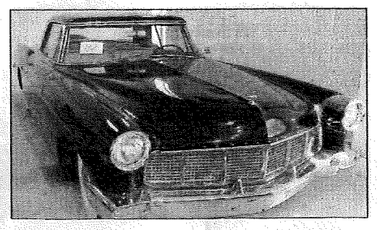
Daniels sold Lincolns from the 1940s to 1961 in Pampa, a town of 20,000 about an hour from Amarillo.

He constructed a building the size of a football field to house his collection, most of which have fewer than 1,000 miles on them.

Included are almost 50 rare Continental Mark IIs that should fetch more than $20,000 each; a 1941 Lincoln Zephyr V-12 convertible once owned by 1940s starlet Gene Tierney; a rare 1938 Lincoln K Willoughby limousine that should go for more than $45,000; and a 1962 presidential parade-style convertible. "This is like a gold mine for Lincoln lovers," says Doug Mattix, president of the 5,000-member Lincoln & Continental Owners Club.

Top, bottom photos by RM Auctions

Going once, going twice: Actress Gene Tierney once owned this 1941 Lincoln Zephyr V-12 convertible, above. Below, a 1956 Lincoln Continental Mark II.



Darryl Hazel, president of Ford Motor's Lincoln-Mercury division, says recent knee surgery is the only reason he won't be there. Other Lincoln officials plan to attend.

The vehicles will be sold no matter how small the bid, says Rob Myers of RM Auctions. "If we can't get a bid over $10, then that's what it will sell for," he says.

Why did Daniels collect so many Lincolns? "I don't know," says Charles Ashby, 86, a longtime friend. "He didn't play golf. He seemed more interested in his cars."

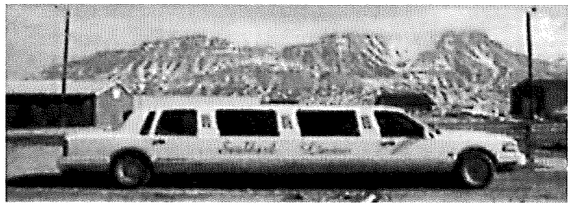
Even his wife of almost 40 years couldn't figure it out. "One time, he came home and said he found the neatest antique Lincoln that he wanted to buy. I thought that was nice, but I didn't realize it would turn into hundreds," she says.

She told him many times that he had too many cars, but "it went over his head," she says.

Does she have an affection for Lincolns?

"I used to love them, but I lost my desire for them a long time ago," says Joni Daniels, who prefers her Toyota Avalon or Chrysler minivan.

Ganz nach den Sinn der leistungshungrigen Kalifornier: Ein Lincoln LS So-Cal (Southern California) sieht nicht nur scharf aus, er hat auch die Mehr-PS um den Fahrer nie alt aussehen zu lassen.

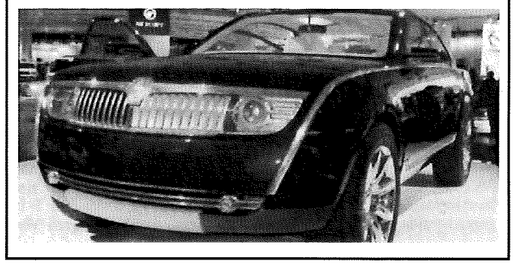


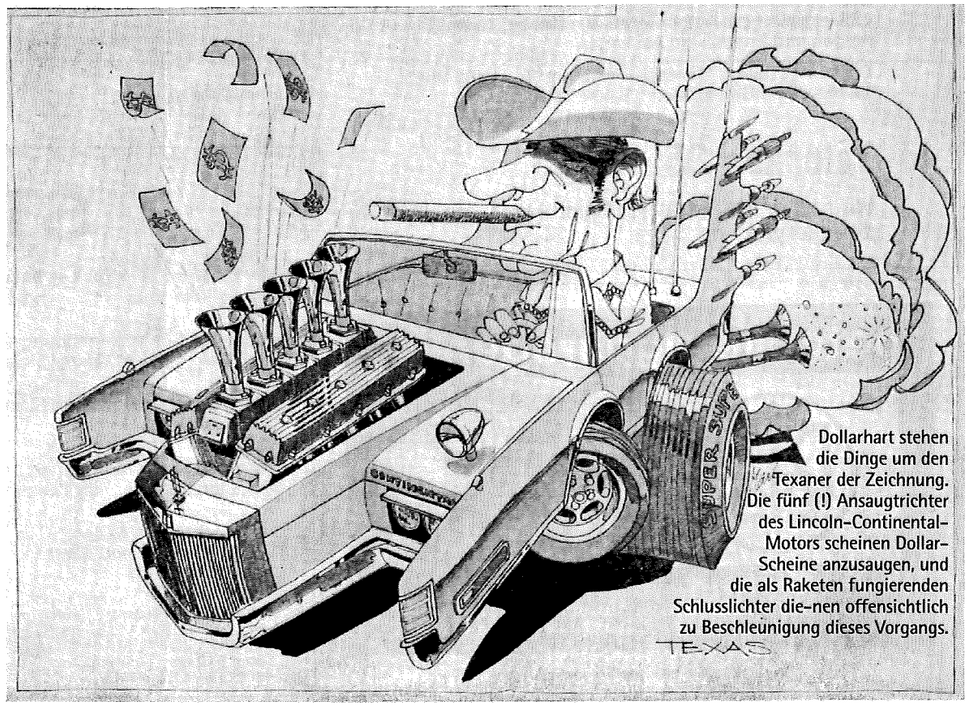
Auf Spitzbergen: Rund 400 Privatautos rollen in Longyearbyen. Angetroffen wird unter anderem eine Lincoln Stretch-Limo von Kato Lorensen.

Autoshow Detroit 2003

Lincoln macht auf jung. Der Navicross richtet sich gegen das angestaubte Image der Ford-Tochter - SUV-Format, Limousinen-Karosserie und Dach vom Coupé. Seine Türen öffnen gegenseitig; B-Säule gibt es nicht.

Quelle: AR





Dollarhart stehen die Dinge um den Texaner der Zeichnung. Die fünf (!) Ansaugtrichter des Lincoln-Continental-Motors scheinen Dollar-Scheine anzusaugen, und die als Raketen fungierenden Schlusslichter die-nen offensichtlich zu Beschleunigung dieses Vorgangs.

Veranstaltungskalender LCCE

Sonntag, 26.1.2003	Januarloch-Höck Tinguely-Museum, Basel Organisator: Theo Rais
Freitag bis Sonntag 16. - 18.05.2003	Ausflug Schwarzwald (D) «Sauschwänzlebahn» Organisatoren: Susi Benkert und Fredi Rauber
Sonntag, 29.6.2003	LCCE Generalversammlung In Deutschland Organisator: Wolfgang Greve
Samstag und Sonntag 27. + 28.09.2003	Herbstausflug nach Bex Besuch der Salzmine Organisator: Walter Brügger
Freitag, 7.11.2003	Novemberhöck Hotel Mövenpick, Egerkingen Organisator: Walti Keller
5. - 6. September 2003	Reise nach Tschechien Organisator: Christoph Habegger
Spätsommer 2005	Ausflug Amerika 10 Jahre LCCE, 85 Jahre Lincoln Organisator: Theo Rais
siehe auch:	www.lincoln-club.ch

US-Car Treffen Schweiz

Sonntag 14.09.2003	US Classic Car Show 2003 Dübendorf, ZH Fliegermuseum

Bleiersatz

Dosierflasche 250ml ausreichend für 250 Liter Benzin.

LCCE Preis Fr. 6.60* Tankstellenpreis Fr. 8.10

Batterieladeerhaltungsgerät Fr. 65.– statt 80.–

Bestellen bei: Theo Rais, 2537 Vauffelin
Telefon 032-358 18 10, Telefax 032-358 19 10
E-Mail: ctr@bluewin.ch

*bei Abnahme von 10 Stück + Versandkosten

Viele aktuelle Angebote findet Ihr auf

www.lincoln-club.ch

unter Lincoln Marktplatz / Kauf oder Verkauf

Euer Webmaster Markus Meyer

Erinnerung

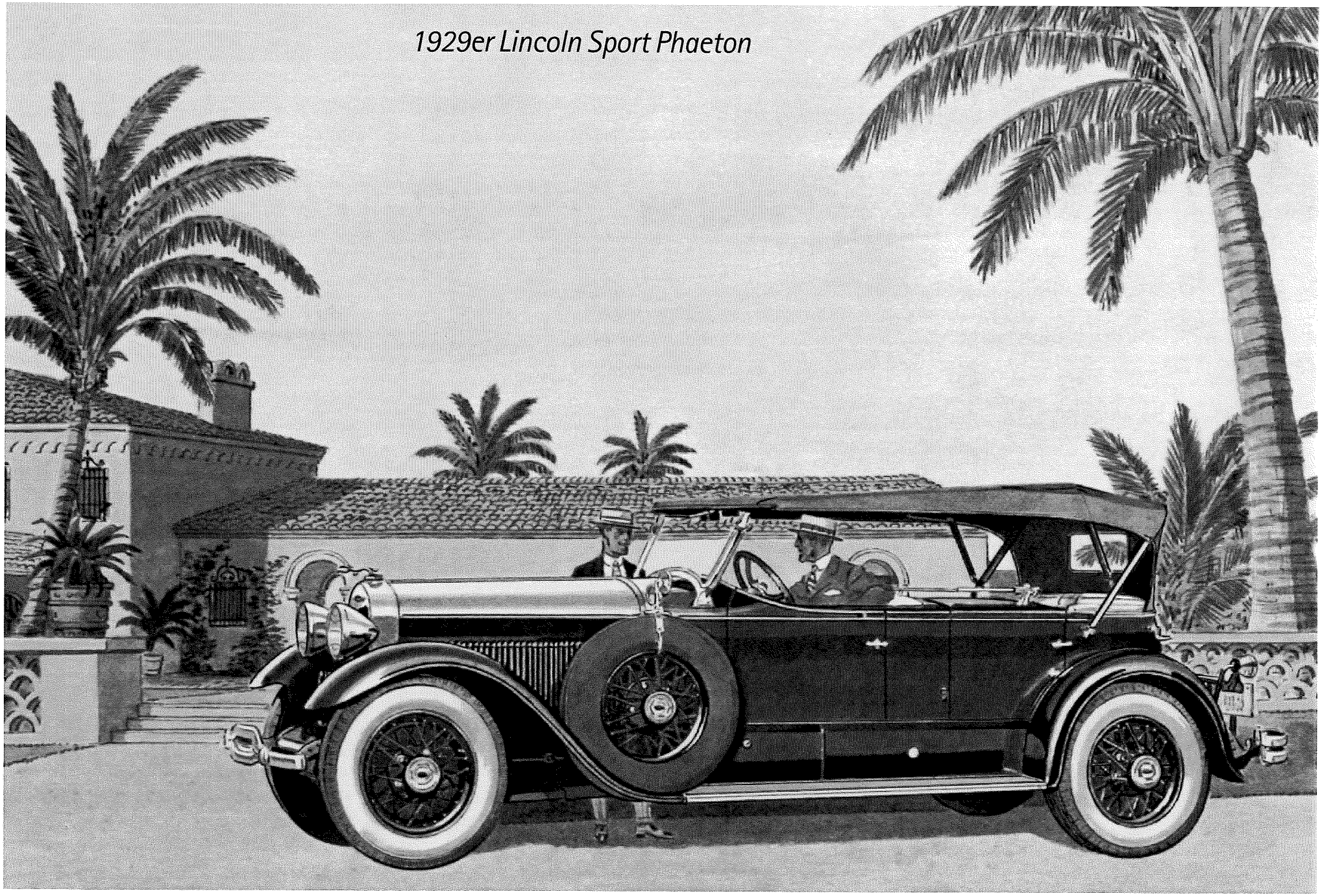
LCCE Mitglieder bezahlen an den Veranstaltungen

OLDTIMER & TEILEMARKT SCHWEIZ
RETRO-TECHNICA SCHWEIZ

bei Vorweisen des LCCE Clubausweises nur die Hälfte vom Eintrittspreis.

Zu verkaufen

diverse Lincoln-Modelle. Massstab 1:43, Prospekte usw.
Liste anfordern bei Redaktor Fredi Rauber


1929er Lincoln Sport Phaeton