

ROTER RIESE

Lincoln stand lange im Schatten von Cadillac. Dabei brachte die Luxustochter von Ford in den 1950er Jahren einige mehr als beachtliche Modelle auf den Markt, die denen des berühmten Wettbewerbers ebenbürtig waren. Einen Ehrenplatz verdient der Premiere: einer der größten Zweitürer der Pkw-Geschichte.

Text: Michael Schäfer • Fotos: chilterngreen.de

Der Hersteller bewarb den 1957er Premiere als „den längsten, niedrigsten und stärksten Lincoln, der jemals gebaut wurde“.

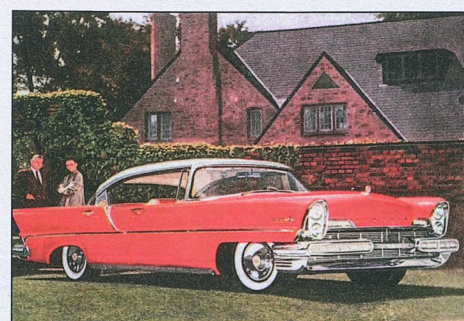


Das Platzangebot im Fond (mit Zigarettenanzünder und Aschenbecher an jedem Sitz) ist überreich bemessen. Der Lieblingsort von Horst Reineckes Frau.



Ein Radio war damals in den USA fast immer Teil der Serienausstattung. Beim Lincoln mit Fußschalter für den Sendersuchlauf.

Eine Autofabrik im Jahr 1957. Es ist der 5. Oktober. Vom Band läuft ein Straßenkreuzer, der einem gewissen Filmauto verblüffend ähnlich sieht: leuchtend rotes Coupé mit weißem Dach, Weißwandreifen und viel Chrom, dazu riesige Heckflossen an der hinten weit überhängenden Karosserie. War



Presenting the dramatically new
LINCOLN FOR 1957
UNMISTAKABLY...THE FINEST IN THE FINE CAR FIELD

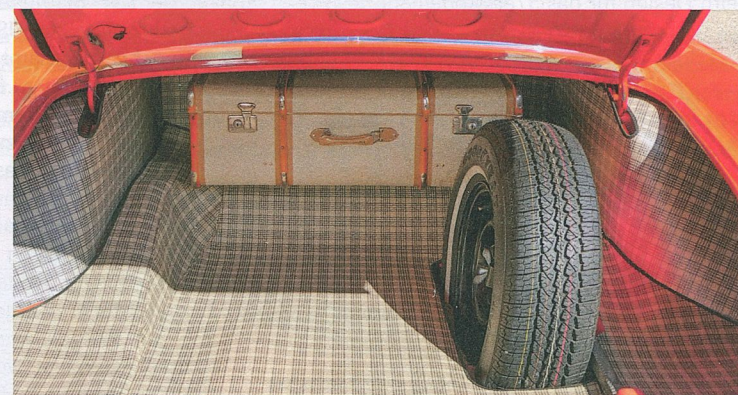
„Unverwechselbar – das Feinste vom Feinsten im Automobilbereich“ – das 1957er Modell des Premiere (hier als Viertürer).

da nicht was? Richtig, „Christine“! Das wütend mordende V8-Monster aus dem gleichnamigen Horror-Film. Aber dies ist nicht Christine. Das Jahr stimmt zwar. Der Look auch. Doch die Fabrik steht nicht in Detroit, sondern in Wayne, Michigan. Und das Auto ist auch kein Plymouth Fury, sondern ein Lincoln Premiere. Ein sehr ähnliches, aber ganz und gar friedliches Gefährt, wie wir hinzufügen möchten. Perfekt für eine sonntägliche Ausfahrt zur Eisdiele, wo die Gäste auf der Terrasse vor Freude aufstehen und applaudieren, wenn sie den roten Lincoln erblicken.

Genau so trägt es sich zu, an einem sonigen Wochenende, mehr als 60 Jahre später. Wir sind in Süddeutschland, im schönen Nordbaden. Horst Reinecke erfreut sich am Showtalent seines Amis. Er ist inzwischen Besitzer Nummer sechs des Lincoln und genauso alt wie sein Auto. 2020 hat er den Premiere in der Schweiz gekauft, als 2-door Hardtop Coupé. Drei lange Jahre des Suchens liegen da bereits hinter ihm. Denn gute Angebote sind rar, angesichts von kaum mehr als 15.000 gebauten Exemplaren, von denen die wenigsten in Europa überlebt haben. Was folgt, ist die Geschichte eines Sensationskaufs, wie man es ohne Übertreibung nennen darf. Der Vorbesitzer präsentiert Horst Reinecke einen

Wagen, der so perfekt ist, als wäre er in einer Zeitkapsel verpackt gewesen. Absolut original mit erstem Lack und erstem Motor, nur an wenigen Stellen mit Patina und abblättrender Farbe. Wie man eben selbst aussieht, nach mehr als 60 Jahren. Es ist die Zeit der Corona-Einschränkungen, weshalb Reinecke den Wagen ohne Besichtigung am Telefon kauft, den Aussagen und Bildern des Verkäufers vertrauend. Ein absoluter Glücksgriff, wie sich herausstellen soll. Denn mit dem Fahrzeug händigt ihm der Verkäufer später einen umfangreichen Ersatzteile-Fundus aus, mit dem sich ein schwunghafter Handel starten ließe. Dazu gehören: alle (!) Chromteile, manche sogar in mehrfacher Ausführung, sowie zahlreiche weitere Komponenten, von den Heckleuchten über Motorlager, Türdichtungen bis hin zum Zigarettenanzünder, überwiegend noch originalverpackt. An die Überführung erinnert sich der frischgebackene Besitzer gut: „Ich hatte unterwegs eine Radzierblende verloren, die – wenn man eine bekommt – mit Versand 800 Euro kosten würde. Aber ich brauchte nur in mein Ersatzteillager zu greifen, denn da lagen sechzehn Stück!“ Später geht das Zündschloss kaputt, Reinecke findet in einer der Kisten aus der Schweiz drei neue in ihrer Originalschachtel. Dank der vielen »

Der Kofferraum ist mit 1,80 x 1,40 m einfach nur riesig.



Der Kühlerfigur-einsatz mit dem eingravierten Stern besteht aus echtem Glas!



Auf der Fahrerseite sitzt der Sensor der Abblendautomatik für das Fernlicht.

Im Vergleich zu Konkurrenzmodellen ist der Premiere fast schlicht gehalten. Am Heck wiederholen sich Stylingmerkmale der Front, wie Kühlergitter und Zusatzscheinwerfer (hier als Rückfahrleuchten).

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	Lincoln (Ford), Wayne/USA
Modell/Ausführung	Premiere 2-door Hardtop Coupé (60B)
Karosserie	2-türiges, sechssitziges Coupé aus Stahlblech auf Stahl-Kastenrahmen
Motor	Benziner, V8, OHV, vorne längs, wassergekühlt, ein Vierfach-Vergaser
Hubraum (ccm)	6031
Leistung (PS)	300 (SAE) bei 4.800/min
Drehmoment (Nm)	463 bei 3.000/min
Getriebe	3-Gang Automatik
Antrieb	Heck
Fahrwerk vorn	Einzelradaufhängung an Trapez-Dreieckslenkern mit Schraubenfedern, hydraulischen Teleskopstoßdämpfern und Stabilisator; Kugelumlauf lenkung (Servo)
Fahrwerk hinten	Starrachse an halbelliptischen Blattofedern mit hydraulischen Teleskopstoßdämpfern
Reifen/Felgen	8.20 x 15 auf Stahlfelgen
Bremsen v/h	Trommeln / Trommeln
0-100 km/h (Sek.)	ca. 11,1
Vmax (km/h)	177
L x B x H (mm)	5705 x 2037 x 1529
Gewicht leer (kg)	2020
Radstand (mm)	3200
Verbrauch (l/100 km)	ca. 20
Bauzeit (Modell)	1956-1957
Stückzahl (Modell)	15.185
Neupreis (\$)	5.149 (1957)



WENN DAS TRAUMAUTO ZUM ALBTRAUM WIRD

Blutrot als Sonderfarbe: Eines der Filmautos aus „Christine“ von 1983 (r.). Werksseitig waren alle 58er Plymouth Fury beige lackiert. Links das Filmplakat mit dem Zusatz „Wie kann man etwas töten, was eigentlich nicht lebt?“. Tipp: Die Tankstellenszene bei Youtube (Suchbegriff: Christine Explodes Gas Station Scene).

Ersatzteile kann er die Standschäden und notwendigen Wartungen an Fahrwerk und Bremsen bei einem Spezialisten in der Nähe in kurzer Zeit erledigen lassen.

Eine Hommage an Abraham Lincoln

Zeit für ein wenig Geschichte. Um die Marke Lincoln rankt sich ein wahrer Wirtschaftskrimi, der als Stoff für eine TV-Serie dienen könnte. Die Gründung der Marke geht zurück ins Jahr 1917. Der immerhin bereits 74-jährige Automobil-Manager Henry M. Leland, ehemals Chef der noch jungen Henry Ford Motor Company, will ein neues Industrieunternehmen aus der Taufe heben. Mit der Namensgebung für seine Firma verneigt er sich vor Abraham Lincoln, dem 16. Präsident der USA. Ganz Patriot, baut er im Ersten Weltkrieg Flugzeugmotoren für amerikanische Flugzeuge. Nach Kriegsende versucht er sich mit luxuriösen Automobilen, rutscht aber in die roten Zahlen. Kurz vor dem Kollaps, 1922, schluckt Ford das Unternehmen, für die Hälfte des Bilanzwertes. Ausgerechnet Ford, möchte man sagen. Denn Leland war zuvor maßgeblich daran beteiligt, dass Henry Ford aus seinem eigenen Laden rausflog. Die Namensrechte durfte dieser damals behalten, gründete die Ford Motor Company – und wirft als neuer Lincoln-Eigner zwanzig Jahre später nun wiederum Leland raus. Geschichtsstunde Ende.

Inspiziert von Designstudien des Space Age

Henry Fords Sohn Edsel wird neuer Chef bei Lincoln und äußert sogleich ein ambitioniertes Ziel: „Vater machte den populärsten Wagen der Welt, ich möchte den besten Wagen der Welt machen.“ In der Folge reift Lincoln zum Aushängeschild des Ford-Konzerns und erobert

sich den Status als bevorzugte Marke der US-Präsidenten. Nach dem Zweiten Weltkrieg tritt Lincoln erst 1949 wieder mit Neuerscheinungen auf den Markt. Anfangs blicken die barocken Limousinen etwas fischäugig drein. Doch schon die Generation von 1954 präsentiert sich flacher, gestreckter, aber bereits mit angedeuteten Heckflossen. In den Folgejahren gibt es kein Halten mehr: Alles wird extremer, die Farben, die Dimensionen, vor allem die Heckflossen explodieren förmlich. 1956 führt Lincoln den Premiere als neue Modellreihe ein.

Edsel Ford und sein Vorstand lassen sich beim Design für das 57er Modelljahr des Pre-



Der Stern – als Kompass gedacht – soll Lincolns Absicht symbolisieren, seine Modelle in sämtliche Himmelsrichtungen zu verkaufen.

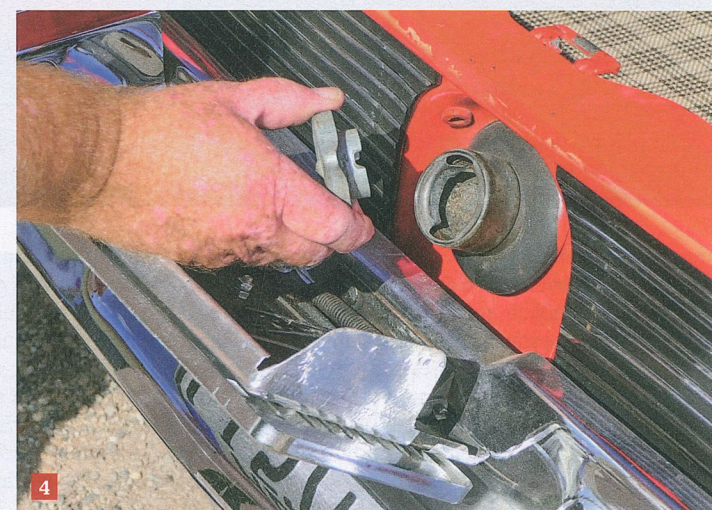
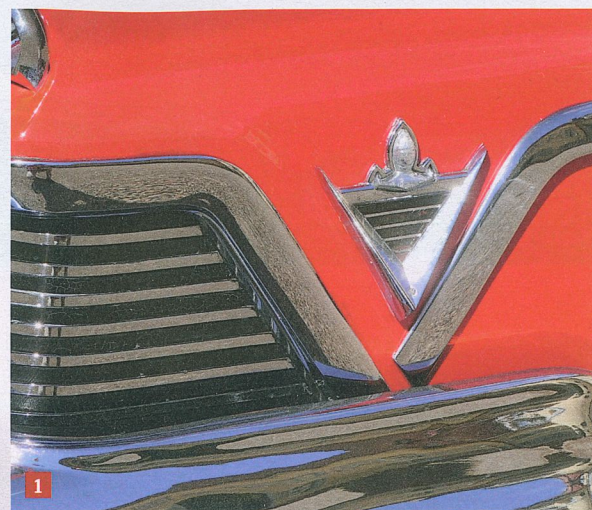
miere von den beiden Konzeptfahrzeugen Mercury XM-800 (1954) und Lincoln Futura (1955) inspirieren. Da kommt es ihnen sehr gelegen, dass endlich Doppelscheinwerfer am Bug erlaubt sind. Beim Premiere finden sich diese als „Quadra-Lite“ übereinander angeordnet. Knapp sechs Meter weiter, am anderen Ende des Autos, ragen pompöse Heckflossen empor, mit die größten, die in den Fünfigern zu bestaunen sind. Sie messen 40 Zentimeter vom Boden bis zur Spitze.

Nicht nur die Formensprache ist nun kantiger, schärfer und wuchtiger, auch die Karosserie legt zu und zeigt sich großzügig und verschwenderisch: Bis zu sechs Personen samt Gepäck finden darin Platz, verwöhnt von nicht weniger als 36 Servomotoren für zahlreiche Helferlein. Die Krönung ist ein V8 mit 6 Liter Hubraum mit 300 SAE-PS.

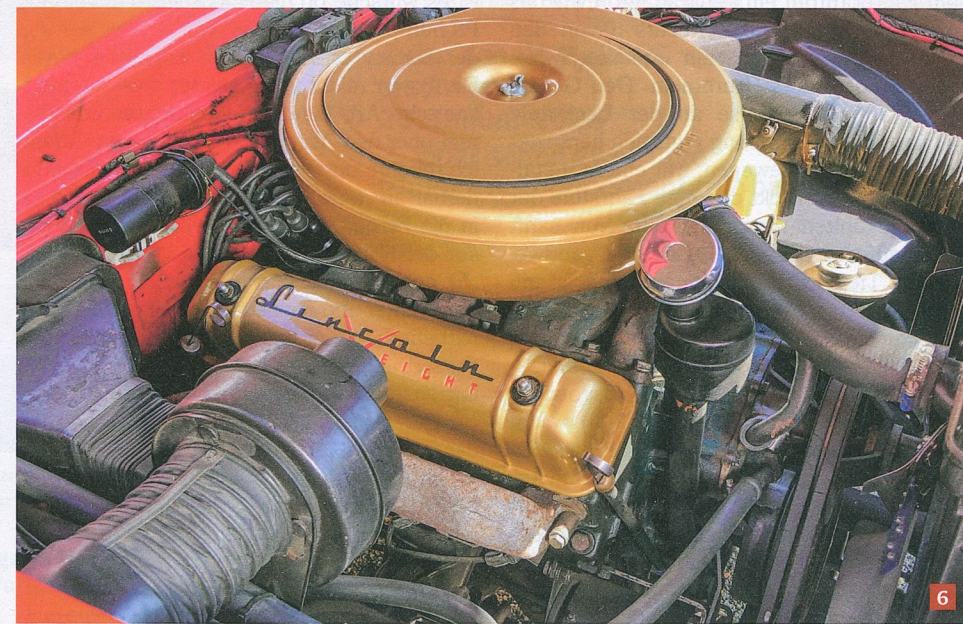
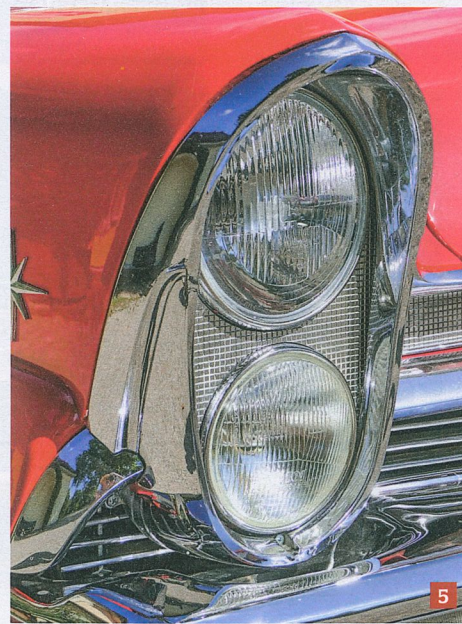
Design hui, Fahrwerk so laia

Das Fahrwerk hingegen erlebt wenig Innovation: Es besteht aus einem Kastenrahmen mit Trapez-Dreieckquerlenkern vorne und einer Starrachse mit Blattfedern hinten, wie bei praktisch allen US-Fahrzeugen dieser Epoche. Insgesamt also eigentlich gute Voraussetzungen für die – Achtung, Wortspiel! – Premiere des Premiere. Der Markt war inzwischen so überhitzt und übersättigt, dass vom 57er-Premiere 9.000 Exemplare (41.123) weniger verkauft wurden als vom 56er-Modell. Cadillac hingegen verkaufte vom gesamten 57er-Modelljahr mehr als das Dreifache vom Lincoln.

Wir kriegen wieder die Kurve zum Prachtexemplar von Horst Reinecke. Erster Besitzer ist ein offenbar sehr gut verdienender Arzt des United Hospital in Port Chester (US-Bundesstaat New York). Sein Lincoln 2-door Hardtop Coupé hat er in „Huntsman Red“ und „Starmist White“ bestellt, für stolze 5.200 Dollar. Der Erzrivale des Lincoln, das Cadillac Eldorado 2-door Hardtop Coupé der Series 62, hätte noch einmal 1.800 Dollar mehr gekostet. Zum Vergleich: Das ist mehr, als man in Europa für einen 300 SL Flügeltürer von Mercedes-Benz bezahlt. Der Mediziner muss seinen Lincoln sehr mögen, denn er behält ihn ungewöhnlich lange. Erst zehn Jahre später gibt er ihn bei einem Händler in Zahlung. Dieser wied- »



1. Deko-Elemente in der Form von europäischen Wappen waren in den USA äußerst en vogue. 2. Bei der Benennung der Bedienelemente wurde mit 3D-Schriften enormer Aufwand betrieben. 3. Als „Turbo-Drive“ bewarb Lincoln das wassergekühlte 3-gängige Planetengetriebe der Automatik. „Lo“ bedeutet: Anfahren im 2. Gang auf schlüpfrigem Untergrund. 4. Diskret hinter dem hinteren Nummernschildhalter platziert: der Tankeinfüllstutzen. 5. Eine Gesetzesänderung machte es für Modelle ab 1957 möglich: vier Scheinwerfer, von Lincoln „Quadra Lite“ genannt. 6. Die Ventile des 6-Liter-V8 sind rotierend gelagert, um Verschleiß bei geringen Drehzahlen vorzubeugen.



Kurios: Das Dach lackierte Lincoln erst schwarz, dann weiß, um einen speziellen Elfenbein-Effekt zu erzielen. Bei der Karosserie kam erst Gelb, dann Rot auf das Blech, um – je nach Lichteinfall – leichte Farbänderungen auszulösen.

rum verkauft ihn an einen Schweizer Händler. Nach vier Eignern in der Schweiz führt die Besitzerfolge schließlich zu Horst Reinecke. Zur Jungfernfahrt überrascht er seine ahnungslosen Schwiegereltern, indem er mit ihnen erst mal an seiner Neuerwerbung vorbeischlendert, ehe er den Schlüssel aus der Tasche zieht und ihnen die Türen seiner „Red Lady“ öffnet.

Erst leises Klong, dann Grollen

Auch der Autor dieser Zeilen blickt verdutzt drein, als ihm die Gelegenheit zur Probefahrt offeriert wird. Platznehmen auf einer endlos breiten Sitzbank, noch leicht eingeschüchtert von den gewaltigen Abmessungen. Vor dem Fahrer thront ein Lenkrad, groß wie das Steuerrad eines Schiffs. Rechts davon den Zündschlüssel drehen, ein Anlasser wimmert, dann sanftes Grummeln. Den Getriebehebel, typischerweise an der Lenksäule platziert, aus der Stellung P an sich heranziehen und nach D bewegen. Mit einem metallischen „Klong“ rückt die erste Fahrstufe der wassergekühlten Automatik ein. Nun sanft Druck auf das Gaspedal ausüben. Irgendwo, aus den Tiefen des Maschinenraums, ist ein leises Grollen zu vernehmen, dann setzt sich das Schiff in Bewegung. Sehr beeindruckend, wie leise so ein Straßenkreuzer der Luxusklasse aus den Fünfigern läuft! Kein rotziges V8-Gebrabbel hallt beim Durchfahren von Straßenschluchten von den Wänden wieder. Stattdessen liegt er gediegen und kultiviert auf Kurs, vorausgesetzt, der Lenker greift permanent korrigierend ein. Denn das Riesenlenkrad mit seinem dünnen Kranz lässt sich zwar spielend bewegen, wirkt aber um die Mittellage wie von den Rädern entkop-

pelt. Erst stärkere Bewegungen lösen einen Lenkimpuls aus. Wir verstehen, warum in alten US-Filmen die Fahrer beständig am Volant hantieren müssen, damit das Gefährt auf der Strecke bleibt.

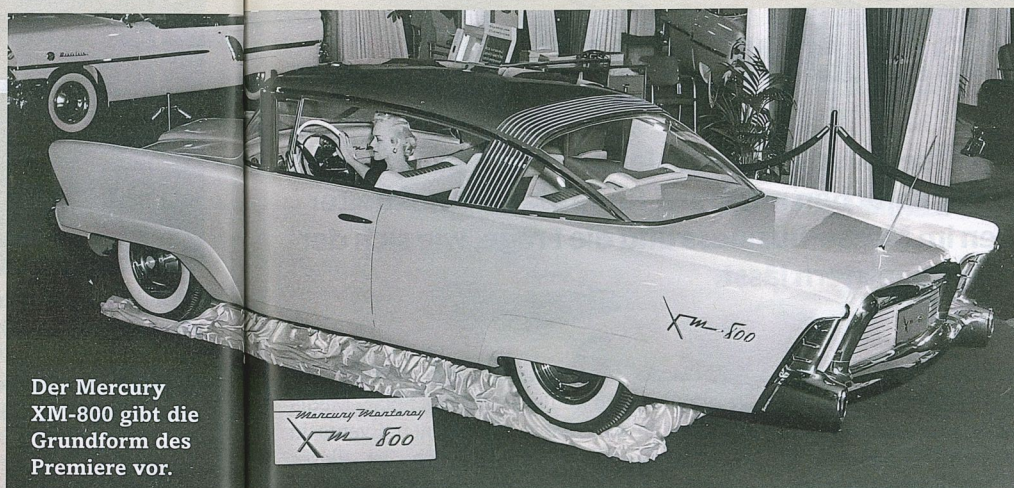
Andererseits: Der Premiere fühlt sich kompakter an, als seine majestätischen Dimensionen es vermuten lassen. Zudem ist die Rundumsicht sehr gut. Nachteilig ist nur der enorme Überhang hinten, der in Senken oder Auffahrten gerne aufsetzt. Dann passiert es: Der linke Unterarm legt sich wie selbstverständlich auf den Fensterrahmen, und man wechselt in jenen Fahrzustand, für den es im Deutschen keine Entsprechung gibt – das Cruisen. Plötzlich ist es wurscht, ob die Höchstleistung von 300 PS nun per DIN ermittelt wurde oder nur von der Society of Automotive Engineers (SAE). Die Power reicht völlig aus für diese uramerikanische Art, einen Straßenkreuzer unaufgeregt über den Asphalt rollen zu lassen. „Wenn ich mit ihm unterwegs bin, fühlt sich das wunderbar an“, erzählt mir dabei Horst Reinecke, in die Ferne blickend, als würden wir gerade auf der Route 66 in Richtung Westen starten. „Er entschleunigt und beglückt. Er holt mich total runter und raus aus dem Alltag.“ Beinahe pathetisch fügt er hinzu: „Ja, er ist mein Rückzugsort und meine Wohlfühlloase. Wenn ich in ihm sitze, werde ich eins mit ihm – und bekomme eine Gänsehaut, alleine schon nur, weil ich das jetzt sage“, schmunzelt Reinecke.

Schön, wenn die Welt durch ein Auto ein Stückchen freundlicher und positiver wird. Das muss ein Traumwagen sein! »

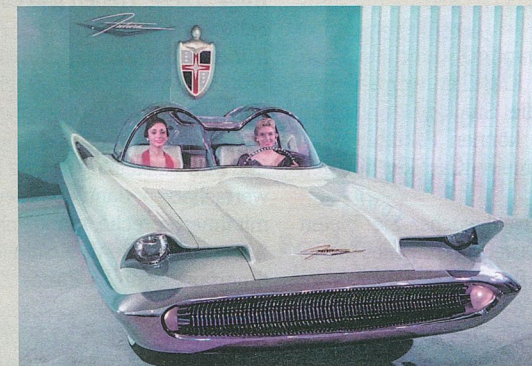
Wir danken der Gemeinde Edingen-Neckarhausen für die freundliche Unterstützung.

DESIGN IM SPACE AGE

Weniger bekannt als die US-Stardesigner Virgil Exner und Harley Earl war Ford-Chefstylist John Najjar. Er formte 1955 das Konzeptfahrzeug Mercury XM-800 und ein Jahr später für Lincoln den Futura. Am Premiere für 1957 finden sich Gestaltungselemente von beiden.



Der Mercury XM-800 gibt die Grundform des Premiers vor.



Aus dem Futura wurde 1966 das „Batmobile“ für die TV-Serie „Batman“.

Die Idee der nach außen gestellten Heckflossen lieferte der Futura zu.

Vorschau AutoClassic

Titel

Sauger gegen Turbo



Klassischer Sechszylinder Boxer oder aufgeladener Vierzylinder: Welcher ist besser? Das ist die alte Frage beim Vergleich der beiden Porsche-Modelle 911 (1964) und 911 Turbo. Auf dem Papier liegen die Sportler mit jeweils 250 PS gleichauf. Wir betrachten das Thema noch mal neu mit gut 30 Jahren Abstand.

...und sonst noch?

Vergleich: Fiat 1500 L und Peugeot 404

Rivalen der Sechziger aus Frankreich und Italien: Sowohl Peugeot 404 als auch Fiat 1500 waren überaus erfolgreich. Heute dagegen trifft man die Familienautos von einst nur noch selten.

Special: Ratgeber Lackpflege

Wenn der Oldie nicht mehr glänzt, kommen Reiniger und Politur zum Einsatz. Wenn nichts mehr hilft, muss der Lackierer ran. Wir stellen Pflegemittel vor und erklären die Anwendung.

AutoClassic-Händler in Ihrer Nähe finden Sie auf www.mykiosk.com

NICHT VERPASSEN:

Auto Classic 2/2025

erscheint am

23. Januar 2025

... oder schon zwei Tage früher im Abonnement mit bis zu **52 % Preisvorteil** und **Geschenkpremie**.

Jetzt bestellen unter www.autoclassic.de

Liebe Leserin, lieber Leser, damit Sie die nächste Ausgabe nicht verpassen: Scannen Sie diesen QR-Code, und Sie erhalten die nächste Ausgabe im günstigen Miniabo. Sie lesen dann zwei Ausgaben für nur 4,80 Euro und sparen dabei die Hälfte!



Hier finden Sie AutoClassic im Zeitschriftenhandel.



Einzelheft portofrei bestellen.



Plus Geschenk Ihrer Wahl, beispielsweise das praktische und attraktive Cap!