

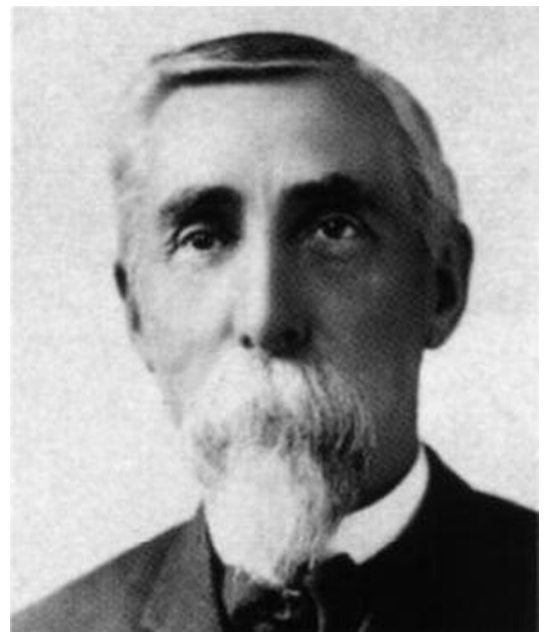
Lincoln Motor Company – Die Anfänge



Nur etwas für die „High Society“: Ein L aus dem Jahr 1924. Acht Zylinder hatten ihren Preis: 4.000 Dollar kostete die günstigste Variante – zehnmal mehr als ein Ford T-Modell aus dem gleichen Zeitraum.

Am 4. Februar 1922 erwarb Henry Ford für rund acht Millionen Dollar die Lincoln Motor Company. Diese junge Automobilfirma war erst fünf Jahre zuvor von Henry M. Leland gegründet worden. Die Übernahme durch Ford war gleichzeitig ein Meilenstein für die Karriere seines Sohnes Edsel.

Ende des Jahres 1901 begegneten sich Henry Ford und Leland zum ersten Mal: in den Räumen der Henry Ford Company. Leland war vom Mitgesellschafter dieser Firma, William Murphy, als Berater angeheuert worden. Er sollte offiziell den Technischen Direktor, Henry Ford, unterstützen. In Wirklichkeit aber versuchte Murphy durch diese Maßnahme ein erneutes Debakel zu verhindern, wie es Ford bei der Detroit Automobile Company angeblich angerichtet haben soll: die Pleite der Gesellschaft.



1864 durfte Henry M. Leland zum ersten Mal wählen.
Sein Votum fiel auf den Mann, dem er 1917 seine
neu gegründete Automobilfirma widmen sollte:
Abraham Lincoln, 16. Präsident der USA.

Doch Henry Ford, der nebenbei Pläne für ein neues Automobil entwarf, kümmerte sich indes mehr und mehr um die Entwicklung eines neuen Rennwagens. Leland und Ford gerieten unweigerlich aneinander, denn das Unternehmen war auf den Bau von Autos angewiesen und wollte daher keine zeitliche Verzögerung dulden. Schließlich verließ Henry Ford 1902 die Henry Ford Company, die bald darauf in Cadillac Automobile Company umbenannt wurde – in Erinnerung an den Gründer von Detroit, dem französischen Adligen Antoine de la Mothe Cadillac. Im Jahre 1909 übernahm der Millionär William C. Durant, Begründer der General Motors Corporation, die Firma Cadillac und Leland wurde Generaldirektor von GMC.

Mit dem Eintritt der USA in den Ersten Weltkrieg startete die US-Regierung diverse Programme zur Herstellung wichtiger Kriegsgüter, an denen auch die heimische Industrie teilhaben sollte. Bei GMC ging es konkret um die Herstellung von Liberty-Motoren für den Flugzeugbau. Durant war dagegen, dass Cadillac mit einbezogen wurde, Leland hingegen befürwortete eine Umstellung der Produktion. Da Durant als Firmenbesitzer nun einmal das letzte Wort hatte, trennte sich Leland von GMC – und von Cadillac..



Lincoln L Phaeton, Baujahr 1926. Das Bild entstammt einem Hochglanz-Prospekt des Lincoln Service Center in Frankfurt, herausgegeben von den Kölner Ford-Werken anlässlich des neuen Lincoln LS.

Mit seinem Sohn Wilfred gründete Leland im Jahre 1917 die Lincoln Motor Company – benannt nach dem amerikanischen Präsidenten, Abraham Lincoln.

Bis Kriegsende bauten sie Flugzeugmotoren: 6.500 sollen es gewesen sein. Danach bereiteten die Lelands den Boden für den ersten Lincoln vor. Das Ergebnis war die L-Serie von 1920, wobei ein neuentwickeltes 5,8-Liter-V8-Triebwerk mit einer Leistung von 90 PS bei 2800 U/min die Luxus-Gefährte antrieb. Doch die Rezession im Land ließ der Nobelmarke keine Chance: Trotz guter Verkaufszahlen rutschte die Firma bedrohlich in die roten Zahlen. Der Konkurs stand bevor.

Hier entschied sich schließlich Henry Ford – auch auf Bitten seiner Frau Clara hin – Lincoln zu übernehmen. Anfang Februar 1922 ging Lincoln in den Besitz der Ford Motor Company über. „Ein knallhartes Geschäft“ soll es gewesen sein, denn der mittlerweile 79-jährige Leland soll schon vorher Henry Ford um Hilfe gebeten haben, das Werk zu retten. Schon vier Monate später verließ Leland zusammen mit seinem Sohn Wilfred die Firma. Denn es war nur logisch, die fordschen Produktionsmethoden auch im Lincoln-Werk anzuwenden, womit Leland aber nicht einverstanden war.



Mit viel Gespür für Stil und Ästhetik führte Edsel Ford die Marke Lincoln in eine neue Dimension des Luxus.

Zum Glück stand einer der fähigsten Männer bereit, die Führung von Lincoln zu übernehmen: Edsel Ford. „Ein gutes Auge für Stil“ wurde ihm zugestanden, so dass aus den bis dahin eher bieder wirkenden Lincoln allmählich edle Fahrzeuge wurden. Edsel Ford wählte zielsicher die Entwürfe für die künftigen Lincoln-Modelle aus einer Fülle von Angeboten der Karossiers aus: Le Baron, Dietrich, Willoughby, Judkins, Brunn und andere.

Ford**Clubs**



Das erste Lincoln-Emblem (links) zierte alle Automobile bis 1922, danach wies der Zusatz „Ford“ auf den neuen Firmeneigner hin.

Der Aufstieg einer vielversprechenden Luxus-Marke hatte begonnen, an dem Edsel Ford später den größten Anteil hatte. Atemberaubende Motorkonstruktionen (V12) und klangvolle Namen wie Zephyr oder Continental sollten dann deutliche Akzente in der Geschichte des Automobils setzen.

aw