

LINCOLN

FAHRERS SICHT

VUE DU CONDUCTEUR

DRIVER'S VIEW



Lincoln & Continental Club Europa

8. Jahrgang

Bulletin 1

2003/2004





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
 fredy-rauber@bluewin.ch

Auflage: 100 Ex.

Titelbild: Lincoln Mark VII 1990 - Susi in voller Fahrt zum nächsten LCCE-Treffen.



WORTE DES PRÄSIDENTEN

Wenn ich zum Bleistift greife (nicht Compi) und meine Gedanken im Zusammenhang mit unserem Club zu ordnen beginne, stelle ich fest, dass wir übers Jahr etliche schöne, lehrreiche und vor allem unterhalt-same Zusammenkünfte erlebt haben.

Es macht Spass, mit unseren Wagen eine kleinere oder grössere Ausfahrt zu unternehmen und zu wissen, dass am Ziel sich Freunde treffen, mit denen ein paar schöne, vom Alltag losgelöste Stunden verbracht werden können.

Für mich sind das Mikroferien, die wie eine Batterie-Schnellladung wirken.

Mit dem Wunsch, allen, die diese Zeilen lesen, möge es auch so gehen wie mir, verbleibe ich

Euer Theo



INHALT

Januarloch Höck Basel	Seite 2
Frühlingsausflug Blumberg	Seite 4
GV 2003	Seite 6
ACS-Oldtimererlebnis	Seite 10
Herbstausflug Bex	Seite 14
Novemberhöck Egerkingen	Seite 18
Rund um Lincoln	Seite 19
Veranstaltungskalender	Seite 24

JANUAR Höck TINGUELY MUSEUM IN BASEL 26. JANUAR 2003

Theo Rais

Am 26. Januar 2003 gaben sich 24 Erwachsene und 5 Kinder ein Stelldichein auf dem Parkplatz vom Tinguely Museum in Basel. Trotz unsicherem Winterwetter sind zwei Mk VII und zwei Town Cars dabei.



Fototermin vor dem Tinguely Museum

Dank der beraterischen (Fred Rauber) und tatkräftigen Unterstützung von Christian Brodbeck wurde dieser Januarlochhöck wieder ein voller Erfolg.

Nach Kaffee und Gipfeli im Museumrestaurant wurden wir im Foyer zur ausführlichen und sehr informativen Führung durchs Museum empfangen. Wir wurden so detailliert über Jean Tinguely unterrichtet, dass man - sofern man aufgepasst hatte - beinahe eine

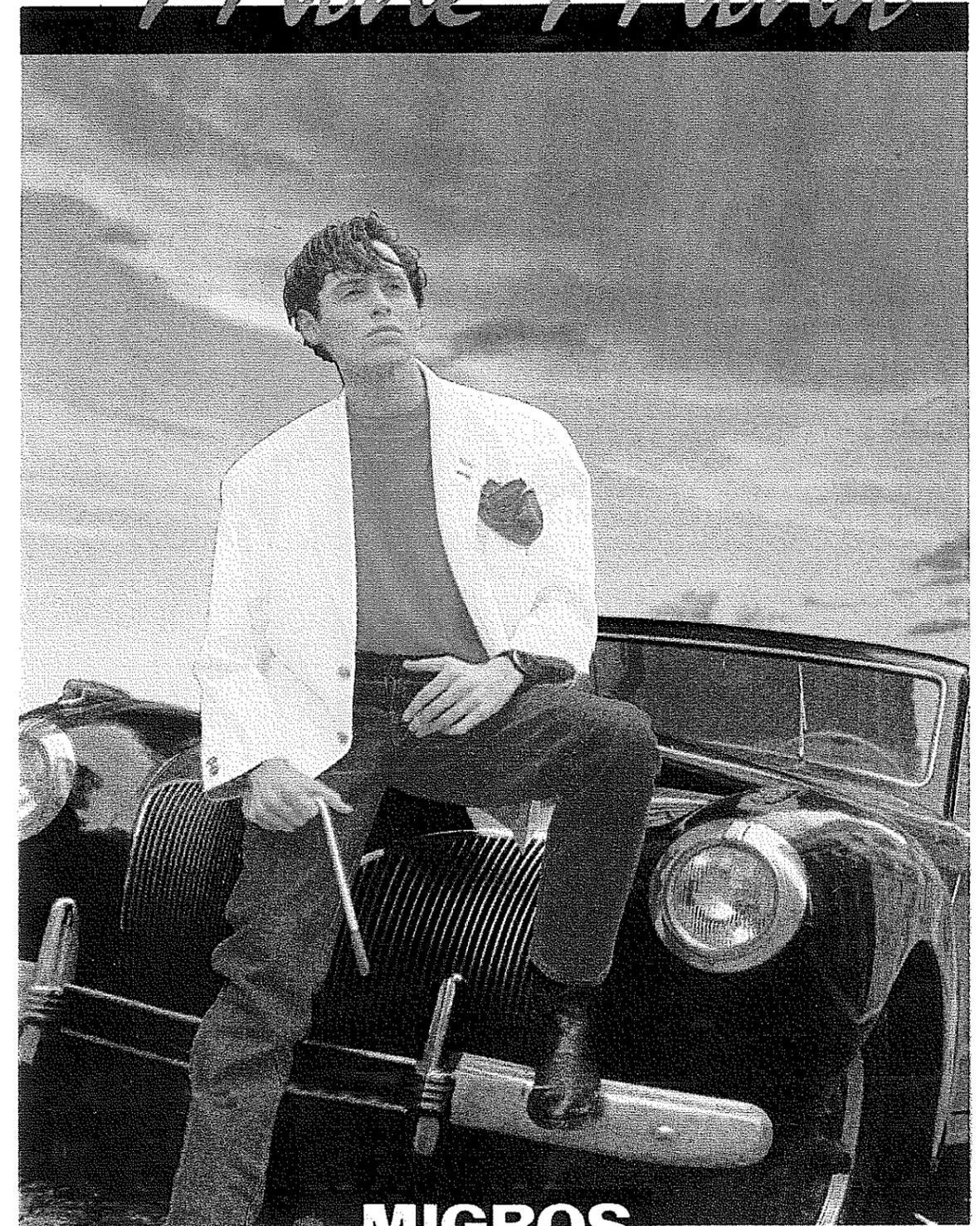
Dissertation über Jeanot hätte schreiben können. Jedoch war dislozieren ins Restaurant Dreiländereck angesagt, wo der kulinarische und

wie immer gemütliche Teil über die Bühne ging. Einmal mehr haben wir unser freundschaftliches Beisammensein sehr genossen.



Essen im Dreiländereck macht Spass

Mode & Moda



MIGROS

Kleiderwerbung der

von 1988 auf Tragtasche

Auto: Lincoln Continental 1941

FRÜHLINGSAUSFLUG DES LCCE NACH BLUMBERG D VOM 16. bis 18. Mai 2003

Fredi Rauber

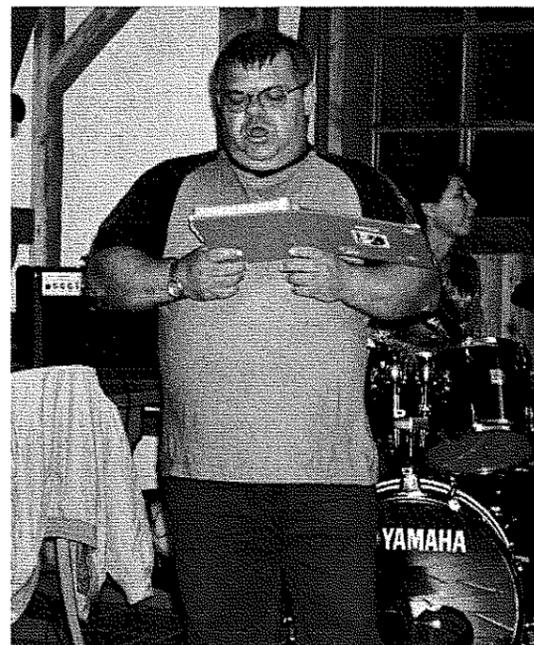
Den ersten Anreise Tag nutzten fast ein Dutzend Mitglieder und so konnten wir bei gut gelauntem Wetter den vorabendlichen Apero gemütlich auf der Terasse unseres Hotels geniessen. Und unsere Lincolns konnten sich auch ausruhen.

Schon clubtraditionell erwies sich das köstliche Nachtessen. Bei ausgiebiger Weinprobe erkannten wir das Potential der Baden-Württembergischen Weine. Natürlich durfte der Geruch der kubanischen Cigarren am Schluss nicht fehlen. Nach so viel Genuss erschien die Nacht-Ruhe das ideale Geschenk des Tages zu sein.

Das üppige Frühstück kündigte den Samstagmorgen an. Letzte Ruhe vor

dem Sturm. Denn pünktlich um 11.00 Uhr spielten die Efriblums zum Frühschoppenkonzert auf; so wurden Neuankömmlinge unseres Clubs gebührend empfangen.

Aus den uns vorgestellten Mitgliedern der Band war auch Helmuth



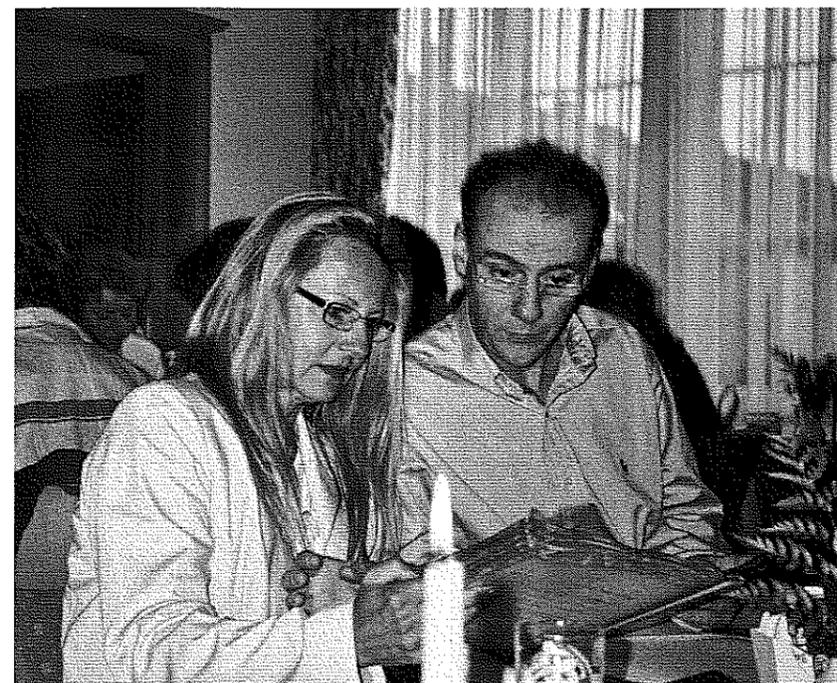
Helmuth unser Reisebegleiter

unser persönlicher Betreuer fürs Wochenende. Und schon gings los. Nach einem kurzen Transfer zum Bahnhof der Sauschwänzelebahn konnten wir die Einfahrt des Zuges, angeführt durch eine schnaubende grosse Dampflokomotive, bestaunen. Wagen 8, Plätze 3-30, einsteigen und schon starteten wir unsere Bummelfahrt. Die gesamte Strecke beträgt 21 km, davon ein 805 m langer Tunnel und ein 252 m langes und 24 m hohes Viadukt. Unterwegs dann die kulinarische Überraschung ...

Wo? Das ist eine gute Frage. Fragt mal die Organisatoren Nach 2 1/2



Bahnhof Sauschwänzelebahn. Bitte einsteigen.



Studium rund ums Essen

Stunden dann wieder die Einfahrt zum Zielbahnhof Blumberg. Helmuth organisierte kurzerhand den Apero, den wir aus dem Milchkäsi serviert

bekamen. Nach geruhsamer Zeit war dann schon das Ueberraschungsmenue bei Kerzenschein angesagt, das auch sichtlich genossen wurde.

Am Sonntag war dann Luftgewehr-Schiessen angesagt und jeder konnte sein Talent zeigen. Der Schützenkönig, nun ja - es war Fredi, absolut perfekter Schuss!

In der Zwischenzeit besuchte Helmuth mit unseren jüngsten Mitgliedern die Straussenfarm und das Tigergehege, so dass diese auch auf ihre Kosten kamen.

Zurück im Hotel erwartete uns schon das überaus reichhaltige Schnitzel und Steak-Bufferet. Wie im Fluge war das Wochenende schon vorbei und wir traten unsere Heimreise mit unseren ausgeruhten Amis an. Jedenfalls waren wir sicherlich das Stadtgespräch von Blumberg.

Ganz herzlich möchten wir uns bei Fam. Salomon und bei Helmuth sowie bei den Efriblums und dem Schützenverein bedanken.



Der Schützenkönig Fredi hat die anderen Teilnehmer auf die Ränge verwiesen

LCCE GENERALVERSAMMLUNG 2003 IM RUHRGEBIET / DEUTSCHLAND

Wädi Keller

Anlässlich der Generalversammlung 2002 in Interlaken wurde auf Antrag der Mitglieder aus Deutschland beschlossen, die GV 2003 im Ruhrgebiet durchzuführen. Tatsächlich kann es nicht angehen, dass der Lincoln und Continental Club Europa seine Hauptversammlung immer im Gründungsland abhält. Für einmal hatten somit die Schweizer eine lange Anreise.

Ausser dem Präsidenten, der First Lady und den Brodbeck's aus Basel hatte aber niemand Bock, seine Limousine dem Stress der Deutschen Autobahnen auszusetzen.

So traf sich am Freitagnachmittag, 27.6.03, eine grössere Gruppe von Clubmitgliedern auf dem Zürcher Flughafen Kloten und bestieg eine Linienmaschine nach Düsseldorf. Der Flug war kurz und schmerzlos, der Sitzkomfort allerdings weit entfernt vom Town Car-Standard,

der Lärm ohrenbetäubend und die Ellbogenfreiheit erbärmlich. Per Mietwagen ging es dann mit kleineren Irrwegen ins gut versteckte, aber ruhig gelegene Hotel Avantgarde nach Hattingen. Gegen sieben Uhr abends war dort eine stattliche Schar von Lincoln-Freunde/innen sowie einige prächtige Fahrzeuge versammelt.

Den Abend verbrachten wir gemeinsam im wunderschön gelegenen Haus Schulenburg Burgkeller



Bauer Ewald: tüchtig, fromm und bodenständig. Sein Lieblingsfahrzeug: der Traktor

in Hattingen, wo herrlich kühles Bier und ein rustikales Abendbrot aufgetischt wurde. Knödel gab es, rote Grütze und andere Perlen der germanischen Küche. Es war saugemütlich.

Am Samstagmorgen stiegen wir nach ausgiebigem Frühstück in die Fahrzeuge und erreichten nach einer Stunde Fahrt ins Münsterland den Prickinger-Hof, angeblich Europas grösster Bauernhof. Tatsächlich hätte der zugehörige Parkplatz noch problemlos einige hundert Lincoln's beherbergen können. Die Dimensionen des Anwesens sind gigantisch. Aber nicht alles konnte begeistern.



Continental Airlines – schnell aber unbequem



Wohl nicht die Welt des Bauern Ewald: Starlight Express in Bochum



Die GV im Gasthaus „Zum Hackstück“

Die in engen Abferkelbuchten gefangenen und mit Myriaden von Fliegen übersäten Muttersauen liessen Mitgefühl mit den armen Viechern aufkommen. Aber wir liessen uns belehren, dass der wackere und fromme Bauer Ewald (der bereits verstorbene Patron und Grossbauer) alles richtig angeordnet hat. Sonst wären ja nicht berühmte Persönlichkeiten wie J.R. Ewing (von der Southfork Ranch in Texas) hergepilgert und der Prickinger Hof wäre nicht der grösste Bauernhof Europas geworden. Staunend standen wir vor dem grössten Zuchtbullen der Welt. Hermann liess sich von einem gigantischen Kaltblüter-Hengst die Hände lecken und wurde fast von ihm verschluckt.

Glücklicherweise ging es dann zur Nahrungsaufnahme. Grösse, Qualität und Preis der Steaks konnten überzeugen. Nun kam die legendäre, freudige LCCE-Stimmung auf, nicht zuletzt weil auch das Präsidentenpaar sowie Jutta und Joachim eintrafen. Wohl gesättigt reisten wir zurück nach Hattingen. Wahlweise verbrachten wir den Abend im spektakulären Musical „Starlight Express“ in Bochum oder beim gemütlichen Zusammensein in Hattingen.

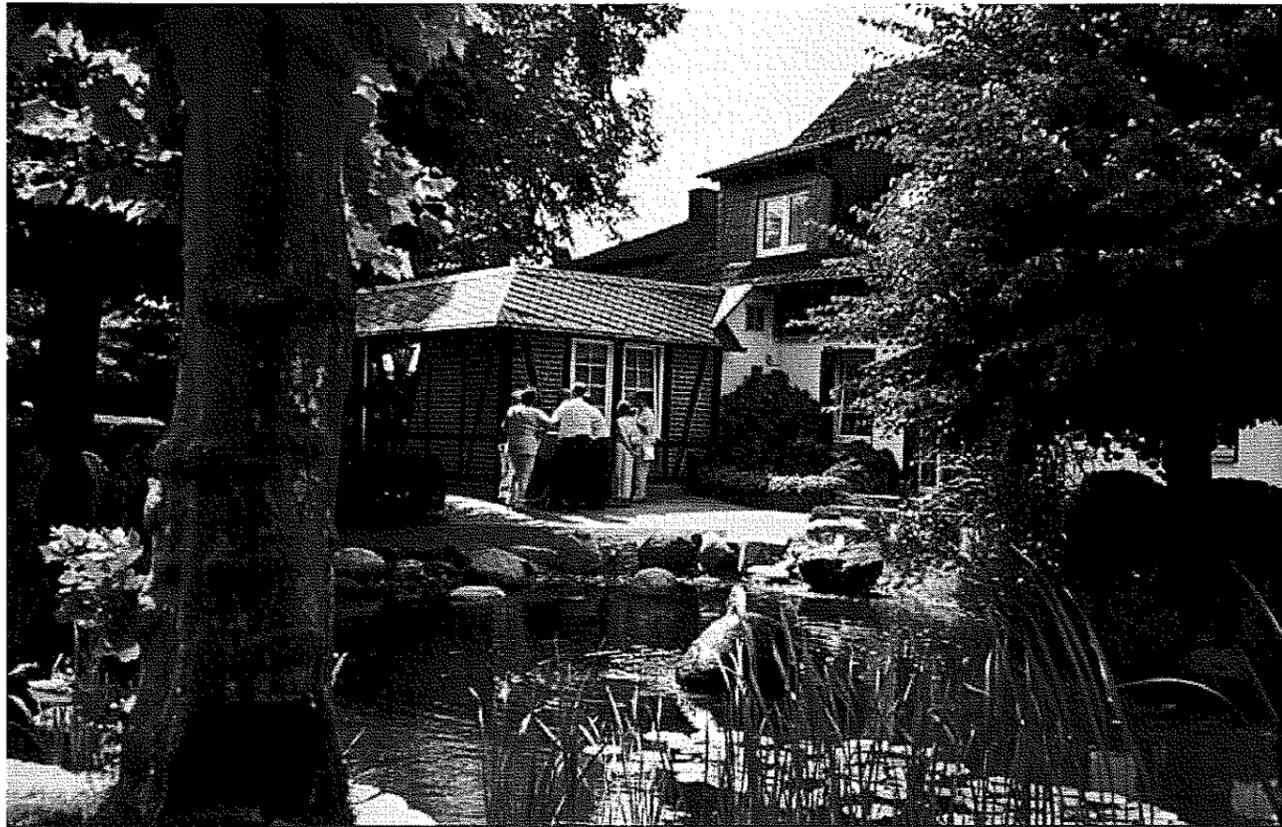
Die Teilnehmer aus der Schweiz erwarteten im Ruhrgebiet wohl Smog, Baumsterben, Abraumhalden, Lärm und triste Mietskasernen. Davon war allerdings nichts zu sehen. Wir erlebten Hattingen, das Münsterland und die Effringhauser Schweiz als idyllische, hügelige Gegend mit Wäldern, Erholungsgebieten und historischen Dörfern. Die Generalversammlung fand am Sonntag in der Gaststätte „Am Hackstück“ nahe Hattingen



Einige unserer Fahrzeuge beim Gasthaus

statt. Hier fühlten wir uns bei herrlichem Wetter sehr wohl. So fand denn der geschäftliche Teil in perfekter Atmosphäre statt. Höhepunkte waren die Diskussion über die Ausflüge des kommenden Clubjahrs und das Mittagessen. Gegen Abend lichteteten sich die Reihen

stetig, da der Heimweg für viele noch weit war. Es bleibt die Erinnerung an ein von Marianne und Wolfgang Greve perfekt organisiertes Wochenende und viele fröhliche gemeinsame Stunden. Den beiden sei nochmals herzlich gedankt!



Apéro im Garten des Gasthauses

Counterparties
BANKERS TRUST COMPANY
(New York) Transfer Agent

By _____ Assistant Secretary

100 Shares
100 Shares

Temporary Certificate for CLASS A SHARES Exchangeable for Engraved Certificate.
No. TNY 970

LINCOLN MOTOR COMPANY
Incorporated under the Laws of the State of Delaware
TOTAL AUTHORIZED SHARES CLASS B 100,000 shares (no par value)
CLASS A 100,000 shares (par value \$50 per share)

J. W. O. R. R.
Treasurer

100 Shares
100 Shares

This certifies that _____ is the owner of _____ ONE HUNDRED shares each of LINCOLN MOTOR COMPANY (herein called the Company) transferable only in person or by duly authorized attorney upon the books of the Company upon the surrender of this certificate properly endorsed.

The holders of Class A shares shall be entitled to receive when and as declared by the Board of Directors of the Company from the surplus or net profits of the Company dividends at the rate of five dollars per share per annum payable quarterly on the 30th days of April, July, October and January of each year commencing April 30th, 1920. The dividends at the rate of five dollars per share per annum shall be declared and paid on Class B shares until and unless dividends at said rate shall have been provided for the current quarter, but when such Class A dividends shall have been declared and paid, the Board of Directors may then out of remaining surplus or net profits declare dividends on Class B shares but not to exceed in the aggregate (including all dividends previously declared on Class B shares) five dollars per share per annum from April 30th, 1920. After payment of such dividends of whatever kind shall be paid and distributed among the holders of Class A shares and Class B shares equally share for share without distinction between the two classes.

In the event of insolvency or bankruptcy or dissolution of the Company all holders of Class A shares shall not be entitled to receive preferentially from the assets of the Company fifty dollars per share plus all accumulated unpaid dividends at said rate of five dollars per share per annum. Holders of Class B shares then to be entitled to receive fifty dollars per share plus an amount which shall be equal to total dividends at the rate of five dollars per share per annum paid on any Class A shares minus the aggregate amount of dividends theretofore received on any of such Class B shares. Any such remaining thereafter shall be divided between holders of Class A shares and Class B shares share and share.

The Company may on not less than thirty days notice in writing to each holder of record of Class A shares cause all or any part (but not less than thirty-two decreed shares at any one time) of the Class A shares to be redeemed by the Company at one hundred dollars per share. In case less than all of such shares are redeemed at any one time the shares to be redeemed shall be selected by lot or equally from each holder of shares at the by-laws of the Company may prescribe. Nothing herein contained shall be construed to prevent the Company from buying its stock in the open market at any price.

The Class A shares shall have no right (except as hereinafter stated) to vote except that from time to time, if such as dividend payments on Class A shares at the rate of five dollars per share per annum shall not be made for two quarterly payments (which need not be successive) and such dividend shall be omitted to the extent of two dollars and a half on any Class A share, the holder of such Class A share shall be entitled in the same voting right on a holder of a Class B share until all arrears of dividend at said rate are paid. Thereafter the Class A shares shall cease to have voting rights until such default in two quarterly dividend payments shall again occur.

The Company agrees that if it shall propose at any time to issue any shares of Class B stock in addition to the one hundred any thousand shares of Class B stock now authorized, it will give through United States mail to all holders of record of Class A shares written notice of intention to authorize and issue additional Class B stock on a named date including the terms of proposed issue, at least thirty days later than and mailing of notice unless the holders of record of at least one-third of the total shares of Class A stock then outstanding shall have sent by mail or by delivery on or before said named date, addressed to the Company at Detroit, Michigan, written notice of disapproval of such issue. The Company shall have the right and power to issue and dispose of such additional shares to any person if such approval shall have been expressed from the Company if it shall actually issue such additional shares, may first offer them for sale to holders of all outstanding Class A shares and Class B shares 4/24. Such written notice may be signed by an authorized agent of any such holder of shares.

This certificate is hereby null and void, counterigned by the Transfer Agent and required by the Registrar.

IN WITNESS WHEREOF, the Company has caused its corporate seal to be hereunto affixed and the signature to be signed by its duly authorized officer this _____ day of _____ 19____.

Vice President

Treasurer

Assistant Secretary

The Mechanics and Metals National Bank of the City of New York
162

Gelaufene Aktie vom 30. Januar 1920, unterschrieben von Wilfried Leland, Vice President Lincoln Motor Company

ACS Oldtimererlebnis vom 30. August 2003

Christian Brodbeck

Endlich war es soweit. Nach langen Vorabklärungen und schönen, langen Sommertagen war der Tag gekommen, wo wir am 3. ACS-Revival mit dem Oldtimer bis Klassiker in Reigoldswil Baselland teilnehmen konnten.

Ziel war, eine bestimmte ansteigende Strecke in der vorgegebenen Zeit so nahe wie möglich abzufahren. Es gab drei Probefahrten und anschliessend die zwei für die Rangliste zählenden Streckenfahrten. Ich entschloss mich, mit dem Cabrio Ford XL 1970 diese Strecken abzufahren, denn die heissen Sommertage waren für das Cabrio gerade richtig.

Als weitere Attraktion dieses Tages wurden diverse Autos aus früheren Zeiten sowie unser Club „Lincoln & Continental Club Europa“, vorgestellt. Untermauert wurde unser Club mit dem superschönen Lincoln Continental 1962 von Stephan Reichmuth und dem Lincoln Continental Mark IV 1974 von Christian Brodbeck.

Der langersehnte Tag brach an. Leider kippte das Wetter. Nach den wochenlangen heiss-schönen Tagen folgte Regenwetter. Obwohl viele auf Regen hofften, kam für uns der Regen einen Tag zu früh. Wir konnten nur hoffen, dass sich die Sonne zwischendurch doch noch zeigen würde.

Früh am Samstagmorgen traf ich mich mit Stephan, der auch schon ein schönes Streckenstück mit seinem 62er Lincoln zurückge-

legt hatte, in Liestal, und wir fuhren mit unseren zwei Lincolns nach Bretzwil, wo wir unsere zwei Fahrzeuge mit den anderen Teilnehmern aufstellten. Anschliessend holten wir unser Cabrio, womit wir die Messstrecken abfuhren. Dominik, der ebenfalls schon vom „Amifieber“ infiziert ist, war natürlich dabei. Stephan, als Beifahrer, war für die Zeitmessung verantwortlich. Unsere zwei Lincoln's wurden schon bewundert. Kein Wunder, denn so viel polierte Masse und Gewicht verdrängten die danebenstehenden Europäer. Schade, zwei weitere



Wagen hätten das Bild noch besser abgerundet. Auch wollte der Regen unser poliertes Blech begrüssen.

Wir wurden bei der Startnummerfassung und kurzer Wagenkontrolle mit einem heftigen Regenguss bedacht. Es wollte nicht aufhören.

Der erste Probelauf konnte nur mit Scheibenwischerbetrieb abgefahren werden. Dominik war voller Begeisterung, als wir an den vielen Leuten beim Start durch die Fahnenwinde freie Fahrt bekamen. Wir brausten los und zogen in der kurvigen Strecke unserem Ziel entgegen. Es war gar nicht so einfach, die vorgelegte Streckenzeit so genau wie möglich zu treffen.

Wir waren eher zu schnell. Trotzdem klebte schon der Fiat Abarth 1970 an

unserem Hintern. Mit lautem Lärm wurden wir überholt.

Kurz vor dem Ziel überholten wir den Fiat, damit dieser nicht allzu früh ins Ziel brauste. Oh Schreck, wir waren durch das Ueberholmanöver etwa 18 Sekunden zu früh im Ziel

KLAR WAR DIE FRAGE, WARUM LINCOLN?

als die angegebene Zeit es erlaubte. Somit mussten wir uns im zweiten Probelauf etwas genauer konzentrieren.

Am Ziel angekommen traf sich die losgefahrene Gruppe in Bretzwil. Im Konvoi, geführt mit schweren Motorrädern, wurden wir wieder

nach Reigoldswil über Hügel und Wiesenwege geführt. Beim dritten Lauf konnten wir sogar mit offenem Verdeck die Fahrt geniessen.

Kurz vor den wichtig zählenden Streckenfahrten, also nach 12.00 Uhr, kam der grosse Augenblick. Wir mussten mit den Lincoln's die Strecke abfahren. Also schnell den Wagen wechseln. Wie schön, die Sonne zeigte sich noch immer, ja ja, wenn Lincoln's reisen.

Auch tauchten die Leute wieder vermehrt auf. Beim Speaker mussten wir uns noch vorstellen. Klar war die Frage, warum Lincoln?

Stephan hatte in wenigen Sätzen klar betont, dass Lincoln's eben das Fahrzeug unter den Fahrzeugen ist. Gemütlich fuhren wir die Strecke ab, wo uns auch unterwegs zugewinkt wurde. Am Ziel konnten wir die Fahrzeuge wieder an unseren Standplatz stellen. Jetzt galt es

ernst. Nun mussten wir die Sekunden bei den Streckenfahrten genau einteilen. Doch dies erwies sich nicht so einfach, vor allem, da wir erneut wieder mit Regen begrüsst wurden, der, so wie es aussah, nicht mehr enden wollte.

Selbst das Gruppenfoto mit einem Dodge Charger 73 konnte nicht mehr durchgeführt werden, da es immer stärker regnete. Nach der Rangverkündung beschlossen wir aufzubrechen, da sich die Leute schon verzogen.

Auch mussten wir die Autos wieder versorgen und Stephan hatte auch noch eine lange Heimreise mit seinem Lincoln zurück zu legen.

Auf alle Fälle hatte es uns trotz Regen viel Spass gemacht, unsere Autos und den Club einmal auf eine andere Art vorzustellen.



Unsere Vertretung am ACS

NEUER RADAR FÜR DIE SCHWEIZ

An Ideen fehlt's nicht bei der Polizei.



Überbrücken - ACHTUNG!

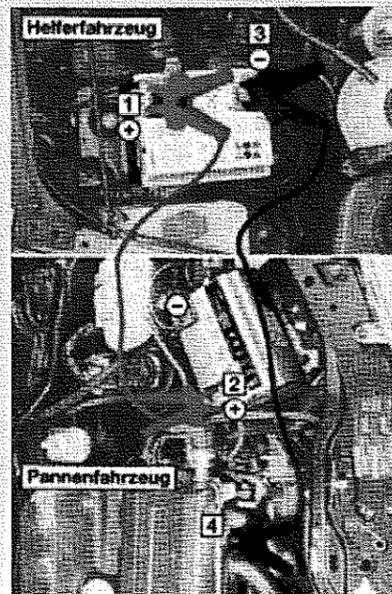
Das Fahrzeug steht still - die Batterie ist erschöpft! Jetzt heisst es, zu überbrücken. Aber wie macht man das richtig?

Das Überbrücken zwischen zwei Fahrzeugen muss genau nach Bedienungsanleitung vorgenommen werden, denn bei falschem Vorgehen kann Stromspenden nicht ungefährlich sein: Die Batterie kann platzen. Beim Betrieb einer Starterbatterie (auch einer wartungsfreien!) entsteht in deren Innerem Knallgas (Gemisch aus Wasserstoff und Sauerstoff). Dieses kann unter ungünstigen Umständen verpuffen und die Batterie zerstören. Deshalb gilt es, beim Anschliessen der Starthilfekabel Funkenbildung zu vermeiden.

Zunächst alle elektrischen Verbraucher ausschalten. Nicht rauchen! Die Über-

brückungskabel in der Reihenfolge nach nebenstehendem Schema anschliessen und wieder entfernen (rotes Kabel für Plus-, schwarzes für Minus-Pole). Wichtig ist zudem dass beim Schliessen des Strom-

kreises die Klemme des Minuskabels (Schritt 4) zügig angeklemt wird. Dafür empfiehlt sich ein blankes Metallteil - vorzugsweise am Motorblock und mindestens 0,5 m von der Batterie entfernt.



Starthilfe bei entladener Batterie.

Achtung, Explosionsgefahr!

Auf die richtige Reihenfolge kommt es an.

Anschliessen der Kabel		Entfernen der Kabel	
1	Helferfahrzeug ⊕	4	Pannenfahrzeug ⊖
2	Pannenfahrzeug ⊕	3	Helferfahrzeug ⊖
3	Helferfahrzeug ⊖	2	Pannenfahrzeug ⊕
4	Pannenfahrzeug ⊖ Blankes Metallteil am Motorblock/Chassis	1	Helferfahrzeug ⊕

- ➔ Helferfahrzeug Motor starten
- ➔ Pannenfahrzeug Motor starten

Betriebsanleitung des Fahrzeugs beachten!
suvaPro
Sicher arbeiten

OLDTIMER & TEILE

MARKT

SCHWEIZ
FRIBOURG



27.+28. MÄRZ 2004

Sa 9.00 - 18.00 / So 9.00 - 17.00



15. CLUB-SHOW

4 CV, Alfa Sportiva, Audi 100, Austin Healey, Capri, ICCCR, Citroën 34-57, FR-Verkehrsbetriebe, Gremlin & Pacer, Lambretta, Oldtimer Entlebuch, Triumph Saloons - Topolino - Vespa - X1/9
Verbände: FAM/FAAS/FSVA/SDHM

Seit
29
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

HERBSTAUSFLUG UNTERWALLIS, BEX

27. UND 28. SEPTEMBER 2003

Walter Brügger

Bei schönem Wetter versammelten sich am Samstag, 27. September 2003, etwa 20 gutgelaunte LCCE-Mitglieder in der Raststätte Relais du Chablais im Unterwallis. Walter und Heidi Brügger begrüßten die Teilnehmer und erklärten in groben Zügen das vorgesehene Programm.

Nach einem kleinen Imbiss brach die LCCE-Grossfamilie auf zu den Salzminen von Bex. Für einmal mit grosser Pünktlichkeit im Minen-Bahnhof angekommen wurden die Lincolns und Contis in perfekter Fotoformation parkiert und für die braven Vierbeiner von Chrugi ein geeigneter Schattenplatz gesucht. Dann konnte es losgehen. Die holprige, kilometerlange Fahrt mit der Grubenbahn in der engen

Tunnelröhre und den noch engeren Platzverhältnissen war ein besonderes Erlebnis.

Die grossartige Dia-Schau von der Salzmine Bex und der anschliessende Rundgang mitten im Berg vermittelte uns viel Wissenwertes über den damaligen und heutigen Abbau von Salzgestein. Bei der Rückkehr blieben einige Mitglieder an der Bergwerksbar hängen und

erreichten das Tageslicht erheitert, aber nicht angeheitert erst mit einem nachfolgenden Zug.

Am späteren Nachmittag bezogen alle ihre Zimmer im Hotel Le Cedre in Bex. Einige Oldtimer- und Technik-Freaks genossen den Abstecher nach Aigle, wo in einem kleinen, aber feinen Auto-Museum seltene Oldtimer-Fahrzeuge zu bestaunen waren.

Nach einem kleinen Fussmarsch, ganz nach dem Motto, wer trinkt, fährt nicht, besuchten wir den Weinkeller der Gebrüder Rapaz, etwas ausserhalb von Bex. Beim

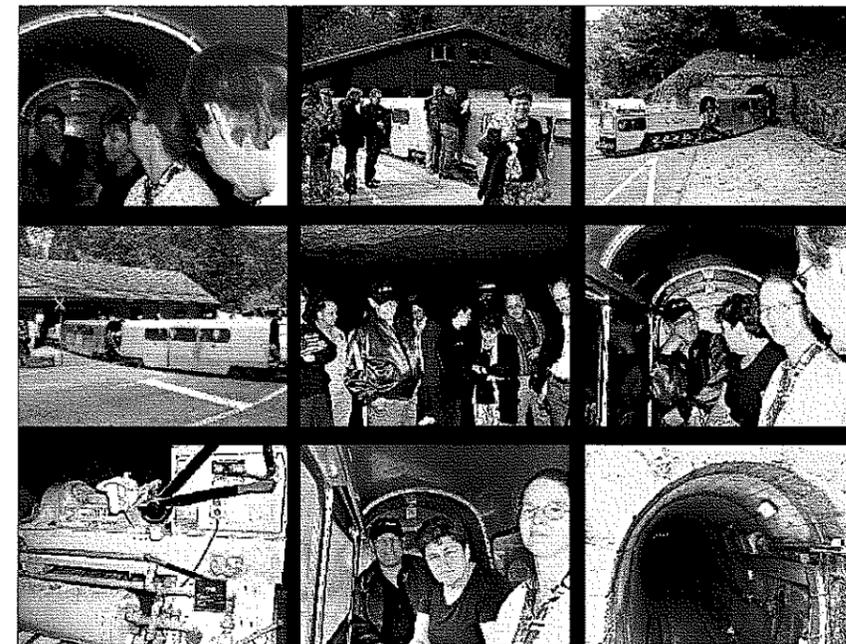
anschliessenden Apero konnten die verschiedenen Pinot Noirs, Chaselas oder Gamays degustiert und begutachtet werden.

Bei einem ausgezeichneten Abendessen in unserem Hotel (leider ohne Kümmel) der Käse lässt grüssen... klang der Samstag eher ruhig und kurz aus.

Das Frühstücksbuffet am Sonntagmorgen wurde im Sturm erobert und entsprechend geplündert. Das war auch notwendig, denn das Programm ging ja noch weiter.

Nach dem obligaten Staubwischen rollten die Lincolns auf die Strasse und wir fuhren im Konvoi über St. Maurice, Evionnaz, Vernayaz nach Martigny.

Die Parade-Aufstellung auf dem Parkplatz des Giannada Museums fand viel Beachtung. Markus kam vom Fotografieren fast nicht mehr los. Im Museum teilten sich die Gruppen je nach Neigungen auf, in Richtung Oldtimer-Ausstellung, allgemeine Kunstausstellung oder Leonardo da Vinci Sonderausstellung.



Eindrücke aus der Tunnelfahrt.

Bei einem anschliessenden Spaziergang durch die Altstadt von Martigny-Bourg fühlte man sich in längst alte Zeiten zurückversetzt.

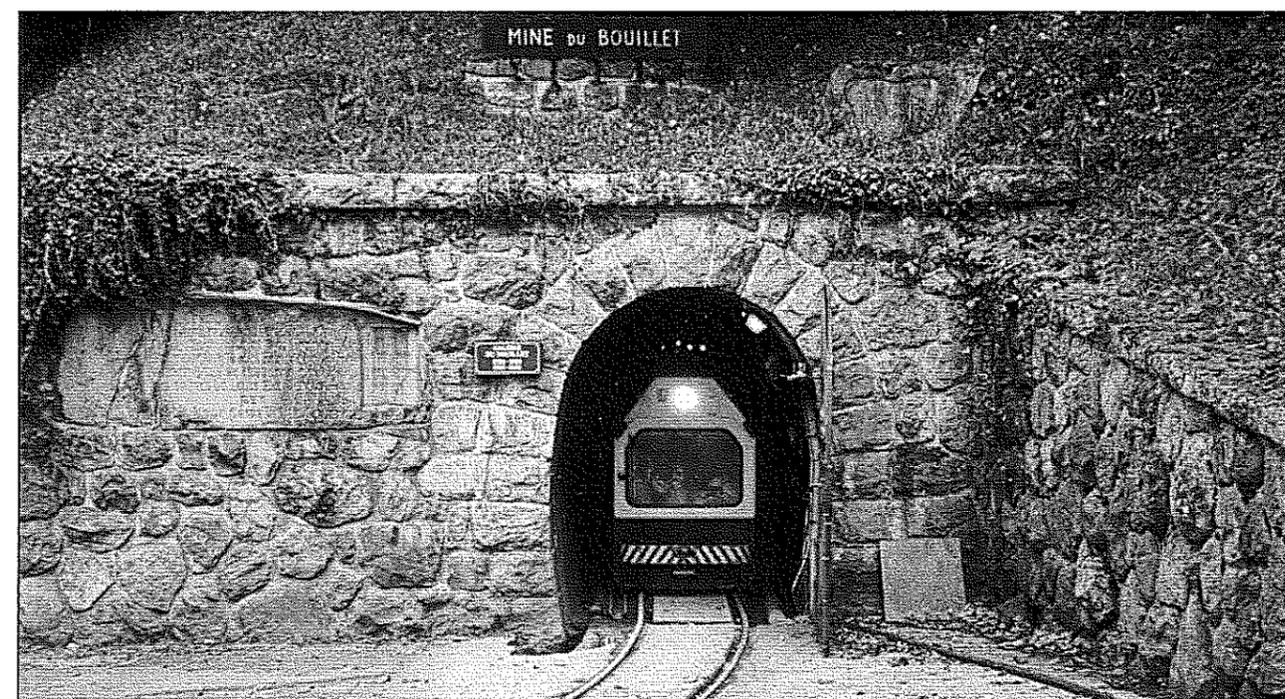
Im Restaurant „Vieux Moulin“ waren die Walliserteller bereits aufgedeckt, mit einem Schluck Wein dazu, fand die Ausfahrt einen stilechten Ausklang.

Petrus stellte fest, dass das Ausflugsprogramm sich dem Ende näherte und liess es deshalb regnen. So fuhren wir bei trübem Wetter wieder in die Deutschschweiz zurück.

Tschüss und auf ein baldiges Wiedersehen!



14 Der Stolz unserer Mitglieder.



Rückkehr aus dem dunklen Stollen, alle sind erleichtert.

Am Sonntag, den 22. Juni 2003, war Grillplausch bei Chrugi und Theo bei schönem Wetter "inklusive" angesagt. Verdient hat es der Club, da es bei den letzten Ausflügen doch eher nass war. Verbinden konnte ich damit als Kassa -Revisor unsere Clubkasse zu prüfen, und Theos Lincolns Sammlung zu bestaunen die ich bis dahin noch nicht gesehen hatte. Wir beschlossen jedenfalls, mit unserem Cabrio Ford XL nach Vauffelin zu fahren und genossen die herrliche Landschaft über Delémont, Richtung Biel. Kurz vor Mittag tuckerten wir mit unserem Cabrio ein. Die Mega-Bratorgel war schon in Betrieb und der lange Tisch unter den Sonnenschirmen gedeckt. Max und Eva waren mit ihrem Lincoln Mark III schon da, daneben stand der langgestreckte Mark V von Ines und Hermanns neuerer Town Car strahlte in der Sonne. Nach kurzer Begrüssung packten wir für Dominik und Saskia das Schwimmbecken aus, Theo besorgte das kühle Wasser. Daniela bevorzugte mit den anderen im Schatten zu sitzen, während die Fleischwaren auf dem

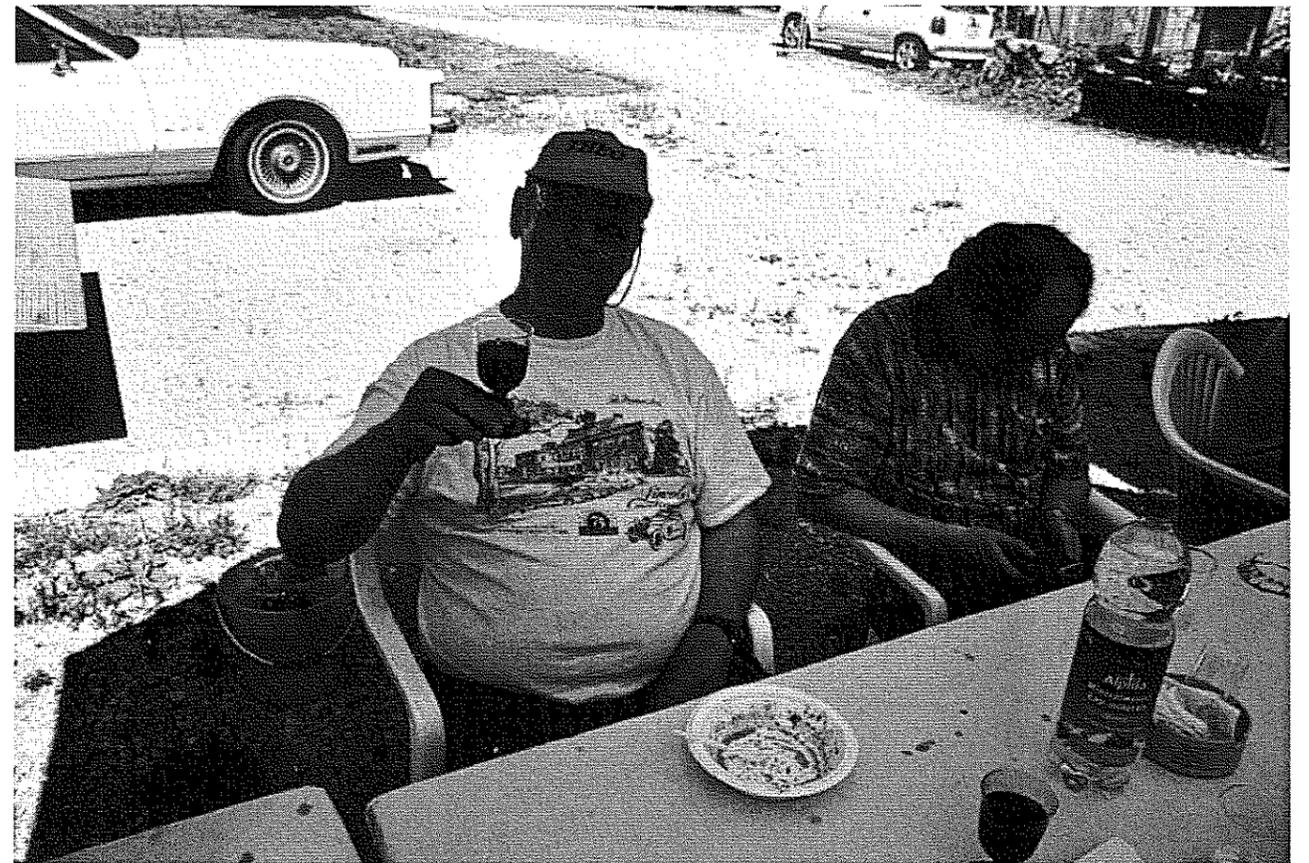
Grill prutzelten. In der Halle standen Prachtstücke vom Mark II diversen Continentals in mehreren Jahrgängen, bis zum Mark VII. Darunter 2 Mark IV die es mir besonders angetan haben. Viele warten auf eine Restauration. Es gibt viel zu tun. Aber eben, woher die Zeit nehmen und nicht stehen. Doch ein Lincoln sieht immer schön aus, ob er staubig ist oder nicht. Nach dem guten Essen, natürlich mit Dessert, präsentierte uns Theo seine neuste Errungenschaft. Der Wagen stand noch auf dem Laster, die Seitenwand wurde beiseite geschoben und ein wunderschöner, dunkelblauer Lincoln Zephyr 1941 erblickte die Sonne. Ein Prachtstück! Erneut rückten wir die Tische wieder in den Sonnenschirmen, während Dominik und Saskia mit Vorliebe am danebenliegenden Bach im Schatten der Bäume spielten. Am Tisch wurde heftig über Lincoln-Details diskutiert und Prospektaustausch vorgenommen. Fredy ist unser Prospektspezialist. Es gibt wohl keinen Jahrgang, der nicht durch Fredys Finger

gerutscht ist. Bevor wir jedoch die diversen Mark VII bewunderten, musste ich mit dem Ausüben meines Amtes beginnen. Trotz Hitze, Lincolnblech und ausgetrocknetem Colaglas, prüfte ich die Kasse. Wie immer, keine Beanstandungen. Ein Lob für Chrugi, denn diese Amtsausführung ist nicht selbstverständlich. Neben Grillplausch war für Ines auch Motorenkunde angesagt. Welches Öl wohin und welches für was? Theo als absoluter Kenner der Materie erklärte das nötige Fachwissen so dass Ines nun alles im Griff hat.

Die Zeit verflog wie im Flug, wie könnte es in unserem Club auch anders sein. Auch wir verabschiedeten uns, und fuhren mit unserem Cabrio gemütlich wieder nach Hause.

Es war wieder einmal ein gelungener Tag und noch einmal vielen, vielen Dank an Chrugi und Theo.

Christian Brodbeck



Allen hat es geschmeckt.

Chrugi & Theo luden zu einem gemütlichen Grillplausch.



4. LCCE - NOVEMBER - CLUBTREFF FREITAG, 12. DEZEMBER, MÖVENPICK HOTEL EGERKINGEN

Walter Keller

Die Deutsche Mark gibt es nicht mehr. Die Lincoln Mark sind aber noch allgegenwärtig. Jedenfalls standen am 12. Dezember 2003 drei elegante Strassenkreuzer der Gattung Lincoln Mark VII auf dem überfüllten Parkplatz des Mövenpick Hotels in Egerkingen.

Gleichen Ortes war auch der Town Car von Markus auszumachen, der mit 320'000 km nun fast einen Drittel der im zugeordneten Lebensdauer erreicht hat und dank einem Gurken-Peeling in der Weihnachtsbeleuchtung wunderschön glitzerte. Und bereits früh am Abend parkierte der gepflegte rote Continental-Cabi von Fritz unübersehbar mitten auf dem Platz. 18 Clubmitglieder(innen) und Freunde(innen) trafen sich in Egerkingen zum gemütlichem Zusammensein. Zunächst verblüffte uns der Oberkellner mit seinem Super-Gedächtnis. Er konnte die

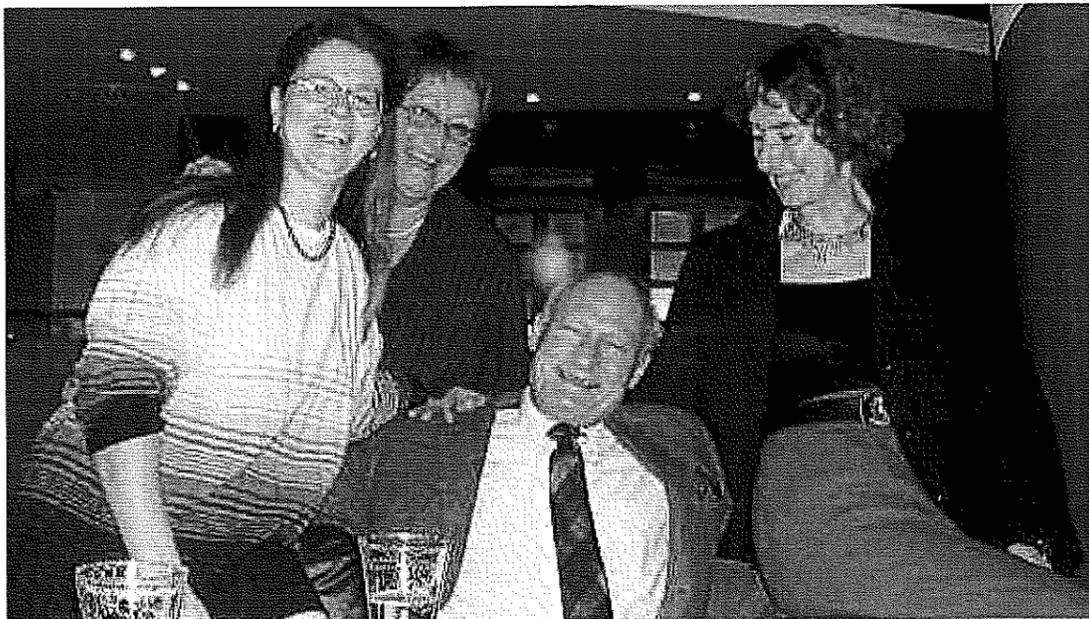
individuellen Menuwünsche unserer ganzen Gesellschaft ohne Notizblock entgegennehmen und anschliessend in den Computer tippen. Und es klappte mit dem Service. Kulinarische Favoriten waren einmal mehr das Antipasto-Buffett und Beefsteak Tartar.

Anschliessend genossen wir das gesellige Beisammensein mit Erinnerungen an vergangene Clubanlässe und dem Ausblick in die Zukunft. Insbesondere die USA-Reise im Jahr 2005 zum zehnjährigen Jubiläum des LCCE war im

Gespräch. Ein epochales Ereignis kündigt sich damit an. Lincoln-Requisiten aller Art, Fotos und Bücher machten am Tisch die Runde. Die seltsame Firmenstrategie der Firma Lincoln wurde kritisch hinterfragt. Die Lachmuskeln und die Lungen (vom Zigarrenrauch) wurden arg strapaziert. Es war wieder ein genialer Abend.

Einige Unentwegte hatten um Mitternacht noch keine Lust auf Heimfahrt und Bettlaken. Ein Bier an der Bar rundete deshalb den Anlass ab. In einem Jahr wird eine Neuauflage stattfinden. Der 5. LCCE-November-Clubtreff findet am 5. November 2004 statt, am gleichen Ort. Anmeldungen werden ab sofort vom Schreibenden entgegengenommen.

Unser jüngstes Mitglied, Fritz war sofort Hahn im Korb.



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 Bulletin gewährleistet.
Besten Dank. Fredi Rauber

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 LS

Ursprünglich kündigte sich der «kleine» Lincoln als Nachfolger des grossen europäischen Ford an, später wurde das Exportvorhaben wieder gekillt, denn mit dem seligen Scorpio, dem unglücklichen Granada-Nachfolger, hat der Lincoln LS, ein technisches Fast-Duplikat des Jaguar S-Type, kaum etwas gemeinsam.

Die Besonderheit des ausschliesslich über «Nebengeleise» importierten Lincoln liegt in der Exklusivität. Rund 100 Stück sind bis heute mit einem Typenschein «X» in die Schweiz gekommen. Lincoln hat einen durchaus guten Klang, und die Technik macht kaum Ärger, das auffälligste Verschleissstück ist die Batterie. Das Platzangebot ist erheblich besser als im Jaguar, kommt aber nicht an jenes des Scorpio heran (Fahrbericht-AR 37/1999), vor allem wenn man sich die Dimensionen vergegenwärtigt: Der «kleine» Lincoln ist immerhin 493 cm lang, der Ur-Scorpio beanspruchte lediglich 467 cm Parkraum. Das Interieur ist ausgesprochen dezent, keine Spur von opulentem Luxus, wie man ihn von einem amerikanischen Oberklasseschlitten erwarten würde. Aber vielleicht macht gerade das den LS sympathisch.



Motorseitig ist, der V8 mit 284 PS besonders attraktiv (ausschliesslich mit Automatik), weil es bis zum Erscheinen des Passat W8 keinen günstigeren Viertürer mit Achtzylindermotor gab.

LINCOLN LÄSST NUMMER NEUN AUS

Die Marks haben bei Lincoln eine lange Tradition. Der erste "Continental" 1940 mit dem aussen liegenden Reserverad am Heck wurde massgeblich von Henry Fords Sohn Edsel, beeinflusst, er gilt als eines der schönsten Automobile und steht in der Hall of Fame in New York. Nach dem Krieg kam es 1956 zum schlichten Continental Mark II, 1965 zum aufdringlicheren Mark III. Mit mehr oder weniger grossem Erfolg wurde die Coupé-Tradition bis zum achten Mark fortgesetzt, bis zum Schluss mit angedeuteter Reserveradhaube am Heck. Der Mark IV erschien erstmals ohne den Beinamen Continental. Mit dem Mark VII wurde recht erfolgreich versucht, dem Lincoln Coupé sportliche Gene zu implantieren. Nummer acht, auf der gleichen Schiene lanciert, aber uferlos dimensioniert, flopte ziemlich, zum Mark neun reichte es ansatzlos nicht.

Ohne Reserverad

Mit respektablem Abstand bringt Lincoln, die Luxusmarke von Ford, 2005 den Mark X in den Handel, entworfen vom Designcenter in Irvine, Kalifornien. Für die Geschichtsbücher: Zum ersten Mal

ein Mark ohne angedeutete Reserveradhaube am Heck. Basis bildet die vergleichsweise kompakte Plattform des Lincoln LS, alias Ford Thunderbird, alias Jaguar S-Type. Anders als die fünfsitzigen Vorgänger bietet der Mark X lediglich eine Sitzreihe; dahinter wird der Platz für die aufwendige Dachkonstruktion gebraucht. Denn der Mark X wird ein Coupé-Cabriolet, also mit klappbarem Stahldach mit elektrischem Mechanismus. Ein offizieller Export nach Europa ist eher unwahrscheinlich, aber ähnlich wie die imposanten Lincoln Navigator dürften sich dann zumal auch einige Mark X in die Schweiz verirren, denn stylistisch wird der Mark X mit einem markant ausfliessenden Heck völlig neue Ansichten bieten.



LÜMMELN IM LANGEN LULATSCH

USA-FAHRBERICHT - LINCOLN TOWN CAR CARTIER L

Mit einem halben Fuss zusätzlicher Länge herrschen auf den Hinterritzen der typisch amerikanischen «Limo» verständlicherweise fürstliche Platzverhältnisse. Dabei überrascht das 5,6-m-Mobil mit ganz ansprechendem Handling

Der Town Car gehört zum Inventar im amerikanischen Verkehr. Pensionäre auf dem Weg zum Golfplatz, Chauffeurdienste zum Flughafen, Beerdigungsinstitute, sie alle können auf Town Car und Erzrivalen Cadillac DeVille kaum verzichten. Besonders die Unternehmer, die einen beträchtlichen Prozentsatz der 60 000 pro Jahr verkauften Fullsize-Limousinen von Lincoln abnehmen, lassen sich von der Langlebigkeit und einfachen Wartung des Chassis-Layouts überzeugen.

V8-Motor und Hinterradantrieb sind weitere Merkmale, die eine ganze Generation Amerikaner, die mit diesem «klassischen» Konzept aufgewachsen sind, nicht missen möchte. Kein Wunder, dass auch der Ford Crown Victoria und der Mercury Grand Marquis regelmässig sechsstellige Verkaufszahlen für den Konzern einfahren.

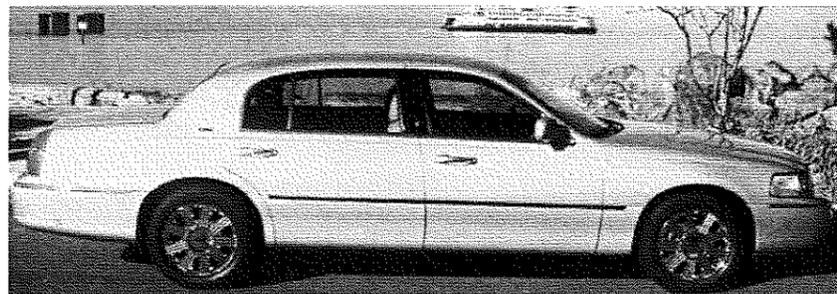
Diese Klientel ist nicht an Designübungen und an technischen Feinheiten interessiert. Umso erstaunlicher, dass Ford die Entwicklung der Panther-Plattform trotzdem vorantrieb. Für 2002 gab es einen hydrogeformten neuen Rahmen, der bei weniger Gewicht und Komplexität weit mehr Steifigkeit und Sicherheit bei einem Crash bietet, und dazu eine zeitgemässe Zahnstangenlenkung.

Die optischen Retuschen sind selbst für Leute diesseits des Pensionsalters interessant. Der Betrachter hat dennoch das Gefühl, dass es der "alte" Town Car aus den 90er-Jahren mit seiner fantasielos ehrlichen Dreivolumenform genauso getan hätte, und dass die Designer eher auf die Integrität des Dickschiffes mit den Markenbrüdern aus waren.

VORURTEILE

Erstmals gibt es auch eine «in house» gestreckte Limo. Der opulent ausgestaffierte Cartier L und die nüchterne Flottenversion Executive L rollen auf einem Achsabstand von 314,5 cm (+15 cm). Dabei handelt es sich um speziell gefertigte Rahmen sowie Karosserie- und Glasteile, die zur Banksafe-Integrität des Wagens beitragen. Der «Offizielle» ist Welten von den aufgesägten und mit Zwischenteilen beliebig verlängerten «Stretchlimos» entfernt, die typischerweise die Verwindungssteifigkeit eines amerikanischen Brotes aufweisen.

Der moderne Rahmen macht auch die präzise Führung der vorderen Räder und der starren Hinterachse möglich. Für ein Raummobil, das primär für das ruhige Dahingleiten auf dem Freeway gedacht ist, überraschen die ordentlich dimensionierten Kurvenstabilisatoren und die ins Straffe tendierende Abstimmung.



Technische Daten

Konzept: Fullsize-Limousine auf Kastenrahmen mit verlängertem Radstand; 4 Türen, 6 Sitze; Gewicht leer 2025 kg, max. zul. 2510 kg. Produziert in Wixom, MI.

Motor: 8 Zyl. in V90° (90,2x90 mm) 4601 cm³ Kompr. 9,4:1; 178 kW (242) PS bei 4900/min; 369 Nm bei 4000/min.

Motorbauart: 2x1 oben lieg. Nockenwelle (Kette); Leichtmetall-Zylinderköpfe; 5fach gelagerte Kurbelwelle; Öl 5,7 L; elektron. Einspritzung; Wasserkühlung 12,9 L.

Kraftübertragung: (auf Hinterräder, Antriebsschlupfregelung); 4-Stufen-Automat; I. 2,71; II. 1,53; III. 1; IV 0,71; R: 2,18; Achse 3,55.

Fahrgestell: Kastenrahmen mit Traversen, vorn Einzelradaufhängung mit doppelten Dreieckquerlenkern und Schraubenfedern; hinten Starrachse mit Längs- und Schräglenkern sowie Wattgestänge, elektron. geregelte Luftfederung; V./H. Kurvenstabilisator, Teleskopdämpfer.

Fahrwerk: Vierrad-Scheibenbremse (belüftet), Scheiben-Ø vorn 30,5 cm, hinten 29,5 cm, ABS, Bremsassistent; Zahnstangenlenkung mit Servo; Treibstofftank 72 L; Reifen 225/60 R 17; Felgen 7J.

Dimensionen: Radstand 314,5 cm, Spur 161/166 cm, Bodenfreiheit 15 cm, Wendekreis 12,8 m; Kofferraum 585 dm³; Länge 562 cm, Breite 199 cm, Höhe 147 cm.

Fahrleistungen: Spitze 190 km/h; 0-100 km/h ca. 10 s; Verbrauch (US-EPA) 9,5/13,8 L/100 km.

Dienstwagen

Der neue Gouverneur von Kalifornien bleibt seinem Stil treu: Der Hummer-H1-fahrende Schauspieler und frischgebackene Politiker Arnold Schwarzenegger verzichtet auf eine elegante Dienstlimousine und greift statt dessen viel lieber auf den Lincoln Navigator zurück.

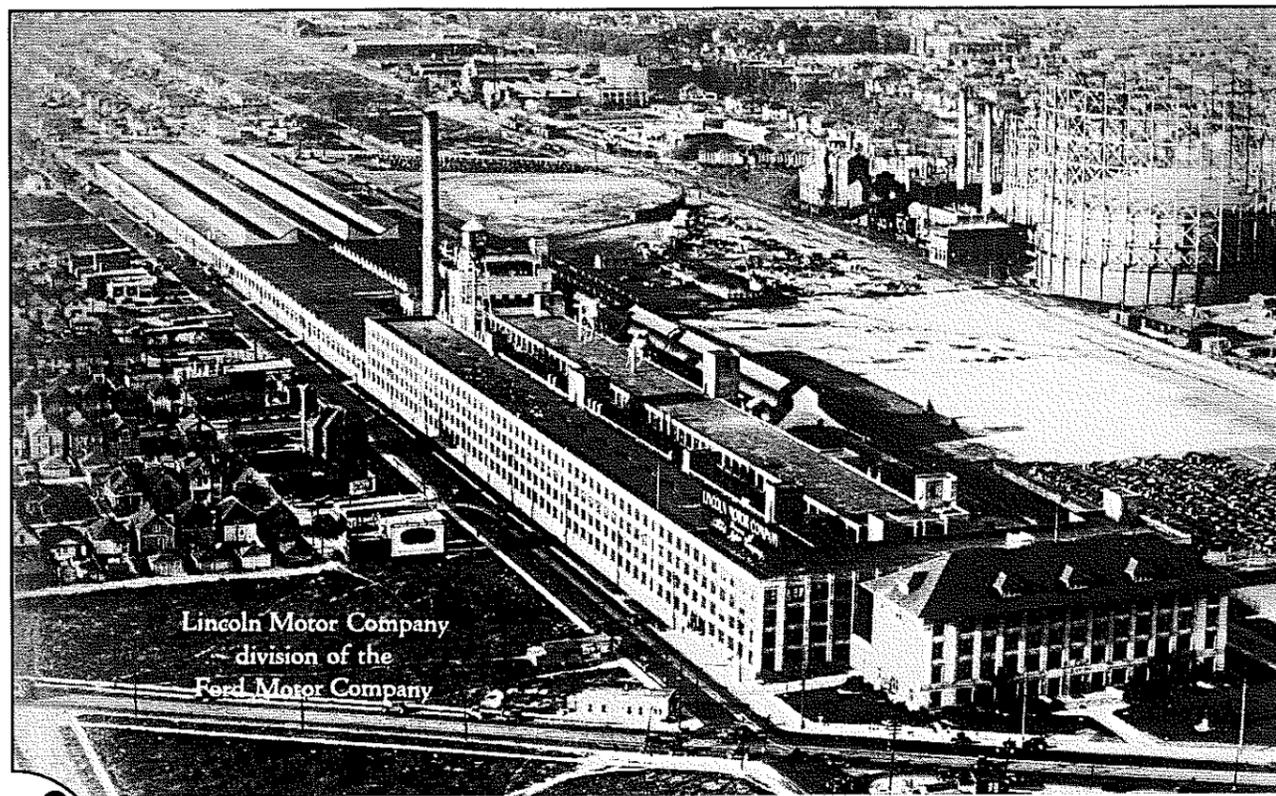
Gleich zwei solche SUV-Modelle stehen dem gebürtigen Österreicher zur Verfügung - eines in Los Angeles/CA und eines in Sacramento/CA.



Keinen Aviator mehr!

Lincoln will laut Aussage einiger Zulieferer das Modell Aviator nach gerade mal neun Monaten wieder vom Markt nehmen. Grund soll eine zu große Ähnlichkeit zum Ford Explorer sein, weshalb sich der SUV schlecht verkauft hat. Bislang konnte Lincoln anstelle der geplanten 35.000 nur 15.164 Fahrzeuge an den Mann bringen, preislich liegen die Aviators zwischen 39.995 und 54.000 \$.

Spätestens zum Modelljahr 2006 soll der Midsize-SUV durch ein umgelabeltes Mazda-Modell ersetzt werden - ob's das bringt?



Lincoln Motor Company
division of the
Ford Motor Company

Lincoln Fabrik 1927

Bericht in der nächsten Ausgabe

US-Markenreihenfolge 2003

Marke	2003	+/-%
1. Ford	2 886 600	-3.5
2. Chevrolet	2 642 600	+0.3
3. Toyota	1 595 660	+4.8
4. Dodge	1 223 300	-3.3
5. Honda	1 178 900	+8.9
6. Nissan	675 800	+3.7
7. GMC	563 500	+3.4
8. Pontiac	475 600	-8.0
9. Chrysler	463 600	-3.5
10. Jeep	440 600	-4.2
11. Hyundai	400 200	+6.2
12. Buick	336 800	-22.0
13. VW	302 700	-10.5
14. Saturn	271 200	-3.2
15. Lexus	259 800	+11.0
16. Mazda	258 900	+0.3
17. Mitsubishi	256 900	-25.6
18. BMW	240 900	+3.8
19. Kia	237 500	+0.1
20. Mercedes	218 600	+2.5
21. Cadillac	216 100	+8.2
22. Mercury	202 300	-23.2
23. Subaru	186 800	+3.8
24. Acura	170 900	+3.2
25. Lincoln	158 800	+5.9
26. Volvo	134 600	+21.6
27. Oldsmobile	125 900	-18.8
28. Infiniti	118 700	+35.0
29. Audi	86 400	+0.8
30. Suzuki	58 400	-13.9
Andere	2 700	+/-

Langfinger Liebster

USA:

And the winner is...

Cadillac Escalade!

Die US-Versicherungen bezahlen elfmal häufiger für einen gestohlenen Caddy-Truck als im Durchschnitt aller Fahrzeuge.

Nächstbegehrtestes Auto der Langfinger ist gemäss einer Versicherungs-Erhebung mit "nur" 490% des Schnitts das Chevrolet-Corvette-Cabrio.

Die Weiteren "Meistgeklauten": Lincoln Navigator (464%), an dritter Stelle.

Moral der Woche

In den USA gelten Gesetze, die haben sich gewaschen.

Beispiele: Wer in San Francisco zum Autowaschen gebrauchte Unterhosen verwendet, riskiert Ärger mit der Polizei. In Little Rock (Arkansas) wird Flirten auf der Strasse mit bis zu 30 Tagen Haft bestraft. In Carlsbad (New Mexico) wiederum ist während der Mittagspause Sex im Auto erlaubt, aber nur wenn die Fenster verhängt sind. Und in Kentucky darf man sich nicht im Badeanzug auf dem Highway zeigen - es sei denn in Begleitung von zwei Polizisten oder mit einem Knüppel bewaffnet.

Für Lincoln Ersatzteile, nie verzagen
immer Theo fragen.

032-358 18 10

oder

ctr@bluewin.ch

VERANSTALTUNGSKALENDER LCCE

- Sonntag, 18.1.2004** Januarlochhöck
Besuch der Filmstudios in Glattfelden
Organisatoren: Susi Benkert und Fredi Rauber
- Samstag und Sonntag
8. + 9. 5. 2004** Mercedes-Benz Museum
in Stuttgart
Organisator: Joachim Richter
- Sonntag, 27.6. 2004** LCCE Generalversammlung Chexbres
Organisator: Hermann Birrer
- Samstag und Sonntag
18. + 19.9.2004** Fahrt mit Glacier Express
Organisator: Hermann Birrer
- Freitag, 5.11.2004** Novemberhöck
Hotel Mövenpick, Egerkingen
Organisator: Walti Keller
- Spätsommer 2005** Ausflug Amerika
10 Jahre LCCE, 85 Jahre Lincoln
Organisator: Theo Rais

Siehe auch: www.lincoln-club.ch

US-CAR TREFFEN SCHWEIZ:

Sonntag 2. Mai 2004 Zuchwil Solothurn

weitere siehe Tagespresse

MARKTPLATZ

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-Artikel

Liste anfordern bei der Redaktion oder LCCE-Shop im Club Internet

Lincoln Continental Mark III

The Mark III is 216.1 inches long and has a wheelbase of 117.2 inches. It is powered by a new 460-cubic-inch V-8 engine rated at 365 horsepower.

