

Produktionsende der grossen Ford

# Das Ende der Dinosaurier



Schon etwas verdorben mit vorderen Einzelsitzen.

**I**m vergangenen Oktober ging eine automobiler Dekade zu Ende, die bereits unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg begann. Jene der Strassenkreuzer nämlich, der American Dreams on Wheels.

Auf der Basis des LTD genannten Ford Sedans brachte die Ford Motor Company 1979 auch den Lincoln Continental und den Mercury Marquis heraus; die downgesizten Nachfolger der Modelle mit den gleichen Namen, der Dinosaurier on Wheels. Der frühere Lincoln war 5,91 m lang und 2,03 m breit, der Ford und der Mercury massen 5,69 x 2,02 m.

Im Lincoln und im Mercury richteten bis zu 7,5 Liter grosse V8-Motoren ihren Dienst. Kennzeichen der damaligen Strassenkreuzer von GM und Ford waren der Heckantrieb sowie der Kastenrahmen statt einer selbststra-

genden Karosserie, auf welcher die allermeisten anderen Autos und auch die grossen Chrysler aufbauten. Beim Kastenrahmen blieb es auch, als die Company im Zuge des staatlich verordneten Downsizings den 79er-Jahrgang mit wesentlich reduzierter Leistung präsentieren musste.

Der Ford LTD und der Mercury Marquis beanspruchten noch eine Fläche von 5,4 x 1,97 (Lincoln 5,59 x 1,99) Metern, der grösste verfügbare V8 hatte noch 5,8 Liter Hubraum und leistete lächerliche 142 PS. Das genügte freilich, um das während der Ölkrise verordnete Tempolimit von 88 km/h (55 Meilen/Stunde) locker zu übertreten. Im Laufe der Jahre mutierte der Ford zum Crown Victoria, der Mercury zum Grand Marquis, der Lincoln zum inzwischen legendär gewordenen Town Car, und die Motorleistung in der modernen

4,6-Liter-Konfiguration kletterte wieder auf bis zu 242 PS.

## Die Letzten

Nach dem Hinschied des grossen Chevrolet Caprice 1996 verblieben die grossen Ford als Einzige im Dinosegment, und sie hinterlassen noch lange sehenswerte Spuren. 80 % aller Yellow Cabs in New York waren Ende 2010 „Crown Vics“, einen ebenso hohen Prozentwert erreichte der Ford nationenweit als Polizeicar, und der „Town“ war ähnlich stark bei den Stretched Limos vertreten – circa 100 dieser gestreckten Chauffeurlimousinen fahren auch in der Schweiz. Überleben werden die Autos noch Jahrzehnte in amerikanischen Streifen und Movies, etwas weniger lang in Fernsehberichten aus New York, weil die Stadtregierung Druck macht, den Taxipark auf kleinere Autos umzurüsten. Seit 2008 hat Ford den Crown



Victoria offiziell nicht mehr angeboten, ihn lediglich noch für die sogenannten Flottenbesitzer gebaut, 2010 waren es noch rund 30.000 Stück und ebenso viele Grand Marquis, welche vorwiegend in private Rentnerhände gerieten. Die Produktion des Mercury endete im Januar 2011, der letzte Town Car lief im September und der letzte Crown Vic im Oktober in St. Thomas im kanadischen Bundesstaat Ontario vom Band.

#### Fototermin

Zum Fototermin holen wir bei Reto Zimmerli, einem ausgewiesenen US-Spezialisten in Winterthur ([www.auto-zimmerli.ch](http://www.auto-zimmerli.ch)), einen 99er Grand Marquis mit 4,6-Liter-V8 und 135.000 km auf dem Zähler ab, wollen wissen, weshalb Polizeien, Taxibetriebe und die ältere Generation partout nicht vom Konzept mit dem Kastengerüst und dem Heckantrieb lassen wollten. Und bekommen die Antwort schon auf den ersten Metern.

#### Ja, so war's

Das ist schlicht noch ein nerven-

schonendes, gelassenes, komfortables, übersichtliches, geräumiges und trotzdem handliches Automobil. Und ein stabiles; es ist uns zwar nicht gelungen, Fahrbahnbeschaffenheiten wie in New York aufzutreiben, aber man kann beim Befahren von Baustellen sünden erahnen, dass es halt nichts Besseres gibt als einen Kastengerüst, der mit einer hinteren Starrachse verbunden ist. Ja, der Sitz links vorn ist etwas durchgessen (die Polizei- und Taxiversionen hatten verstärkte Sitze), und die Spaltmasse dürften etwas präziser ausgeführt sein. Es ist jedoch genau diese grobschlächtere Bauart, welche dazu führt, dass so ein Amischlitten als unzerstörbar gilt – und es auch ist. Es sei denn, man gerät in eine Schiesserei, wird von Gangstern ausgetrickst oder mimt ein Taxi in einem Katastrophenfilm.

Der 99er-Jahrgang war schon etwas „verdorben“, hatte statt der breiten und eng aneinandergeschmiegt Vordersitze – um vorn zu dritt fahren zu können – zwei echte Einzelsitze, und der Wähl-

hebel ragt aus dem Kardan statt aus der Lenkrsäule. Das trübt das typische Amifeeling aber nur wenig.

Ich schaue auf den Tacho und – das passiert mir relativ selten – bin langsamer, als die Polizei erlaubt, das Auto stresst eben überhaupt nicht. Ich will es wissen, und der Mercury, alias Ford, alias Lincoln, düst entschlossen, aber unaufgeregt ab. Ich lenke mit zwei Fingern ein und, auch das noch, der Amischlitten folgt exakt der vorgegebenen Richtung, ein Hecktriebler eben – und alles easy. Beim Parken kann man vorn sehen, wo das Auto ungefähr beginnt, und nach hinten, wo es in etwa aufhört. Nichts deutet optisch auf jene Stylingexzesse hin, welche die Dreams on Wheels in den 50er- und 60er-Jahren zu Markte trugen, der Grand Marquis provoziert entschieden weniger als ein moderner Cayenne.

Ja klar, weniger als 15 Liter/100 km werden es selten. Trotzdem wird man und darf man diese Art Auto vermissen.

Text und Fotos: Jürg Wick



Oben: Platz zum Reisen.  
Unten: Im Kofferraum hat das Reserverad quasi einen Sonnenplatz.



Das ist noch ein richtiges Auto, viertürig, übersichtlich.

