



Ein mächtig Ding, 5,64 x 2,03 x 1,94 Meter, ausladend, einigermassen diskret verpackt.

Lincoln Navigator 3,5 AWD L

Riesen-Navi

In Amerika ist alles grösser. Der Lincoln Navigator bestätigt nicht nur verbreitete Vorurteile, er entkräftet auch einige davon ziemlich wuchtig.

Text und Bilder: Jürg Wick

Drei Sitzreihen, sieben oder acht Sitzplätze.



Mit dem Lincoln Navigator geht es um ein grosses Auto und in der Langversion um ein noch grösseres. Hinter dem sechs Zentimeter längeren Konkurrenten Cadillac Escalade – ebenfalls in Langversion – stellt er momentan das grösste aktuelle Serien-PW-Konstrukt dar: 5,64 Meter lang. In die gleiche Kategorie passen lediglich die davon abgeleiteten Ford Expedition und Chevrolet Suburban von Ford und General Motors. Mit einer Höhe von 1,94 Metern überflankt der Navigator den Cadillac um fünf Zentimeter und ist so richtig mächtig. Ausser dem Escalade wird kein Modell dieser Viererbande nach Europa importiert. Da offenbar eine Kundschaft für derartige Prachtwagen existiert, tröpfelt der Lincoln in homöopathischen Dosen als Direktimport in die Schweiz. Unser Exemplar stammt vom Ford-Händler in Sursee.

Im Navigator reisen fünf oder optional vier Personen in der ersten und zweiten Reihe fürstlich und in der dritten drei Heranwachsende sehr akzeptabel. In der 30 Zentimeter längeren L-Version fügt sich ein rund 1.000 Liter grosser Kofferraum hinten an. Im Normalo bleibt halb so viel Raum für das Gepäck. Sind sämtliche Rücksitze elektrisch flachgelegt, entsteht im Längs eine 3.400 Liter Lagerhalle, der Nutzwert ist enorm.

Abgehobener Luxus

Eingestiegen wird bandscheibenschonend über automatisch ausfahrbare Trittbretter. Der gebotene Luxus ist über alles gesehen abgehoben, selbst wenn darüber hinaus noch eine Optionenliste existiert, aus der wir eine etwas zeitgemässere Applikationsmöglichkeit wählen würden als die billig wirkende „Holzversion“ des fotografierten Objekts. Da es in diesen Sphären kaum etwas gibt, was es nicht gibt, erfanden die Lincoln-Designer eine neue Art von Armaturen, bei denen im Display le-



Wenn Glück im Spiel ist, trifft man auf ein solches Parkfeld.



Der Beifahrer sitzt im Nachbartal. (Bild: Werk)

diglich der momentane Statusausschnitt von Geschwindigkeit und Drehzahl angezeigt wird statt des kompletten Instrumentariums. Ist exklusiv, müsste aber nicht sein. Was auch für die gewöhnungsbedürftige Schaltleiste statt des Getriebewählhebels gilt. Gewöhnungsbedürftig. Fahren lässt sich der grosse Lincoln ansonsten ohne viel Angewöhnung. Der Abrollkomfort ist himmlisch. Man kann zwischen verschiedenen Fahrmodi wählen, wird dies aber rasch wieder vergessen, weil der Bedarf für die vorn angetriebenen Räder automatisch aktiviert wird.

Bombastischer Antritt

Die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h in sechs Sekunden; auf dem Hochsitz wird dies als spektakulär empfunden, bombastisch, dieser Antritt. Auch das Abrufen der 455-Pferde-Kavallerie wird man bald lassen, um sich an den Cruiser-Eigenschaften zu erfreuen. Etwas enttäuschend vielleicht der Klangteppich, denn unter der Haube steckt ein technisch hochgerüsteter 3,5 Liter kleiner V6 mit zwei Turboladern statt eines grossen und grollenden V8-Motors. Runde 14 Liter Benzin auf 100 Kilometer werden gleichwohl verbrannt. Da darf auf die Relationen verwie-

sen werden: Ein Ford Focus ist etwa halb so schwer, hat als 1,5 Liter halb so viele Zylinder und verbraucht rund halb so viel. Die Stopper verzögern den leer fast 2,8 Tonnen schweren Wagen hervorragend. Wer bergabwärts nicht ständig auf der Bremse verharren will, kann über die Paddles hinter dem Lenkrad herauf- und herunterschalten. Mit dem 10-Gang-Automatikgetriebe wird dies freilich zu einer penetranten Zupferei. Auch da mischt man sich schnell nicht mehr ein, weil die Automatik mit etwas Verzug selbst merkt, worauf es ankommt. Ohne Auflaufbremse werden dem 3,5-Liter-Benziner maximal 3,5 Tonnen Anhängelast zugestanden.

Der Lincoln Navigator ist seit seiner Erstlan- cierung 1997 kein Auto für Introvertierte, aber sein vergleichsweise diskretes Erscheinungs- bild in Kombination mit dem hohen Nutzwert rechtfertigt seine Daseinsberechtigung selbst ausserhalb des nordamerikanischen Konti- nents bis heute.

Bildlegenden:

- 1 Getriebewählkasten mittig oben.
- 2 Da passte auch ein V12 rein, ist aber ein V6-Biturbo.
- 3 Neuartige Instrumentenanzeige.
- 4 Man könnte, wenn man wollte, Achtung, Baumzweige.

Spezifikationen

Karosserie: SUV, 5 Türen, 7 oder 8 Sitze, Leergewicht ab 2.745 kg.

Motor: V6-Benziner; 3.496 ccm, Leistung: 336 kW (455 PS) bei 5.500/min,

max. Drehmoment: 690 Nm bei 3.000/min. Vier Ventile pro Zylinder, 2 x 2 oben liegende Nockenwellen, 2 Turbolader, Intercooler, Direkteinspritzung, VVT.

Kraftübertragung: 10-Gang-Automatik, Allradan- trieb, Geländeübersetzung, ESP.

Fahrgestell: Kastenrahmen, vorn doppelte Dreieck- querlenker, hinten Mehrlenkerachse, Schraubenfedern, el. Dämpfersystem, Vierrad-Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung mit hydr. Servo, Tank: 106 l, Reifen: 285/45 R 22.

Dimensionen: Länge: 564 cm, Breite: 203 cm, Höhe: 194 cm, Radstand: 335 cm. Kofferraum: 1.090–3.400 l.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit: 196 km/h (abgeregelt), von 0 auf 100 km/h in 6,1 Sekunden. Verbrauch: Ø 13,1 l/100 km, im Test 14 l.

Fahrzeuglieferant: Central Garage Sursee AG, www.ford-sursee.ch.

Verkaufspreis: Lincoln Navigator 3,5 AWD Langversion CHF 139.800,-.

Garantie: 2 Jahre km unbeschränkt.



1



3



2



4



Komfort in der 2. Reihe fürstlich.