



Lincoln Nautilus 2,7 T AWD

Käpt'n Nemo mag es luxuriös

Würde Käpt'n Nemo heute sein U-Boot für einen Landgang verlassen, er bestünde möglicherweise auf einem Lincoln Nautilus als angemessenes Transportmittel. Der wohlhabendere Zwilling des Ford Edge erfüllt so manche Ansprüche an Bequemlichkeit und Luxus. Dazu fährt er mit Benzin, während Bruder Edge in Europa nur auf Diesel abfährt.

Text und Bilder: Jürg Wick

Erster Eindruck: Die einst stilistisch überbordenden Amerikaner können inzwischen Design auf die souveräne Art, während es die Europäer mit X6 etc. ziemlich übertreiben. Im Vergleich zu den sogenannten SUV-Coupés aus deutschen Landen ist nicht nur der bodenständige Ford Edge (in Europa nur als Diesel), sondern auch der prestigeträchtigere Lincoln Nautilus einigermaßen sozialverträglich. Nautilus? Nie gehört. Bis

vor Kurzem hiess der Bruder des Ford Edge noch Aviator, früher MKX, und war, wie die Marke Lincoln überhaupt, in Europa ziemlich unbekannt, weil offiziell seit den 70er-Jahren nicht mehr vertrieben. Wer heutzutage wirklich exklusiv sein, aber keine sechsstelligen Summe mit einer Zwei vorn dran investieren will, sollte sich bei den Direktimporteuren nach einem Lincoln umsehen. Aber das wird wegen des CO₂-Gesetzes zunehmend schwie-

rig. Diesel ist bei Lincoln kein Thema, ergo gehen die geforderten Sanktionszahlungen für einen Nautilus 2,7-T-Benziner mit 340 PS weit in den fünfstelligen Bereich. Man gönnt sich ja sonst nichts, wäre eine mögliche Konklusion.

Den vorn quer installierten EcoBoost-V6-Motor in Verbindung mit der 8-Gang-Wandlertomatik darf man jedenfalls nicht unterschätzen.



Ambiente Richtung Diskretion statt rustikalen Luxus.



Mehr Informationen braucht man zum Fahren nicht wirklich.



In den USA eher kompakt, hierzulande ausgewachsen, aber zurückhaltend.

Das hat man davon

Neben dem diskreten Erscheinungsbild und der Label-Exklusivität kann der Nautilus mit einer effizienten Raumausnutzung imponieren. Mit Länge mal Breite 4,82 x 1,93 Zentimeter ist er im Vergleich zur Konkurrenz zwar nicht wirklich kompakt, aber er bietet sowohl im Fond als auch ganz hinten oder insgesamt als Lademeister viel Bewegungsfreiheit. Und es ist eben ein Turbobenziner statt ein zumindest aussen immer noch vernehmbar dengelnder Selbstzünder. Deswegen fehlt es dem Nautilus im Vergleich zur europäischen Dieselskonkurrenz etwas an Drehmoment. Wenn man richtig Power abrufen will, muss man höher drehen, dann geht er aber mehr also ordentlich. Im Alltag, ausser auf der Autobahnlangstrecke, spricht vieles weiterhin für einen Benziner, sofern man Vorbehalte gegenüber der Elektrifizierung hat und ein Start-Stopp-System wie im Nautilus integriert ist. An der Tanke dürften circa drei Liter Mehrverbrauch im Vergleich zu einem gleich potenten und ähnlich gewichtigen Diesel-SUV resultieren. Sofern man ständig auf die Tube drückt, werden es mehr. Aber wo ist das noch möglich? Im Kurzstreckenverkehr bleiben die Unterschiede marginal.

Und ausserdem

Der Nautilus gefällt mit vom Fahrersitz aus gut erreichbaren offenen Ablagen unter der Mit-

telkonsole und mit, trotz 20-Zoll-Bereifung, tollem Federungskomfort. Lediglich Kanaldeckel bringen die gediegenen Abrolleigenschaften wegen der dicken Pneus etwas aus dem Konzept. Kurvendynamisch ist der Lincoln ein diskreter Untersteurer, die Seitenneigung lässt sich als moderat beschreiben. Die bequemen Sitze bieten zu wenig Seitenhalt. Die Haptik ist o. k., aber mit grösseren Spaltmassen als bei den Europäern ausgeführt. Dazu muss man wissen, dass die Amerikaner grundsätzlich auf Temperaturunterschiede von über 90 Grad ausgelegt sind: auf minus 45 Grad in Alaska und plus 50 Grad in Nevada.

An Luxus- und Assistenzsystemen lässt der Nautilus, teilweise optional wie bei den Europäern, inklusive Pre-Collision-System, Massagesitzen oder Full-Lead-Multi-Projector-Scheinwerfern, nichts anbrennen. Beheizte Rücksitze gehören dazu. So kommt unser Nautilus mit Allradantrieb ab CHF.78.500,- letztlich auf CHF 93.750,-. Dann ist aber auch wirklich alles drin.

Wir wollen den Nautilus niemandem verkaufen – dazu stehen ihm in der Schweiz allein schon die CO₂-Gesetze im Weg –, aber darauf hindeuten, dass die Amerikaner im Auftritt inzwischen diskreter geworden sind als die Europäer. Trotz Präsident Trump bewegen sie sich globaler und werden damit europakompatibler. Mal sehen, wo das noch hinführt. ■

Spezifikationen

Karosserie: SUV, 5 Türen, 5 Sitze, Leergewicht ab 1.930 kg.

Motor: V6-Motor, Benzin; 2.688 ccm, Leistung: 250 kW (340 PS) bei 5.500/min, max. Drehmoment: 515 Nm bei 3.000/min. Vier Ventile pro Zylinder, 2 x 2 oben liegende Nockenwellen, 2 Turbolader, Intercooler, Direkteinspritzung.

Kraftübertragung: 8-Gang-Automatik, Allradantrieb, ESP.

Fahrgestell: selbsttragende Karosserie, vorn Federbeine und Dreieckquerlenker, hinten Mehrlenkerachse, vorn und hinten Schraubenfedern und Kurvenstabilisator. Vierrad-Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung mit hydr. Servo, Tank: 68 l, Reifen: 245/40 R 20 All -.

Dimensionen: Länge: 482 cm, Breite: 193 cm, Höhe: 168 cm, Radstand: 284 cm. Kofferraum: 1.048–1.954 l.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 215 km/h (abgeregelt), von 0 auf 100 km/h in ca. 6 Sekunden. Verbrauch: Ø 11,2 l/100 km (Werk).

Fahrzeuglieferant: Centralgarage Sursee AG, 6210 Sursee/LU, www.ford-sursee.ch.

Verkaufspreis: Lincoln Nautilus 2,7 T AWD „all in“ CHF 93.750,-.

Garantie: 2 Jahre/50.000 km.



Enorme Ladekapazität.



Oben: Getriebetastatur statt Schalthebel.

Unten: viel Beinraum hinten auf noch akzeptabler Fläche.

