



MARTIN HARAK
FOTOD: MARTIN HARAK

LINCOLNI LIPULAEV LAITSEST

Nii automargi Lincoln kui käesoleva artikli peategelase teekond tänasesse on olnud pikk, imelik ning samas imeline seiklus. Vaatamata mitmete eelmise sajandi alguse konkurentide kurvale saatusele on Lincolnil õnnestunud mõlemas tähenduses tänaseni väärikalt vastu pidada. Üks loob Ameerikas siiani luksusautosid, teine naudib vanaduspõlve LaitseRallyParki soojas kollektsioonigaraažis.

Ameerika ühe prestiižikaima automargi sünnilugu on kaunikesti kummuline. Lincoln'i asutajaks oli Henry M. Leland (1843-1932), kes noorpõlves oli innustunult kaasa elanud sellise suurmehe nagu Abraham Lincoln tegemistele. Suurepärase inseneri ning ärimehena sattus Leland olema esmalt ühe teise Ameerika luksusbrändi loomise juures. Selleks oli teadagi Cadillac, mis sündis Henry Ford Company reformimise tulemusena peamiste investorite surve all 1902. aastal.

Olles sunnitud end omaenda loodud ettevõttest taandama, moodustas Henry Ford uue ettevõtte nimega Ford Motor Company, mis on tänaseni säilinud. Kurioosne oli aga kahe Henry teede ristumine mõnikümme aastat hiljem.

Juba 1909. aastal müüs Leland Cadillaci selle tänasele omanikule General Motorsile, kuid jätkas tegevjuhina 1917. aastani. Lelandi teeneks Cadillacis veedetud ajal on muidugi esitaks elektristarteri, teiseks aga säärase kvaliteedistandardi loomine, mis muutis tõhusamaks mitte ainult autode koostamise, vaid ka igasuguste remonttööde läbiviimise. Kõige sel-

le abil saavutas Cadillac kiiresti maailma ühe parima automargi kuulsuse.

Cadillacist lahkumise põhjuseks sai GM-i juhi William C. Duranti soovimatus toota sõtta astuva riigi tarvis sõjatoodangut. Ameerika vajab lennukimootoreid, mida põhimõtteline sõjavastane Durant tootmast keeldus, kuid milles Leland suurepäraselt äriühendust nägi. Ta asutas selle tarbeks 1917. aastal kuulsat ja populaarset presidendi järgi nimetatud ettevõtet Lincoln Motor Company.

Tänu tohutule sõjatoodangu tellimusele elas Lincoln esialgu kenasti. Vahetult pärast sõja lõppu riiklikud tellimused kadusid ning tootmine tuli millegi muu tarbeks ümber korraldada. Varasem auto-tööstuse kogemus ning tuttavate investorite soovitus luua „Cadillacist igas aspektis parem auto“ oli Lelandile piisavaks motivaatoriks vanadele radadele tagasi pöördumiseks.

Esimeseks sõiduautoks oli L-seeria, mis positioneeris end esmalt Cadillaci konkurendina, siis aga alternatiivina sellistele markidele nagu Packard või Rolls-Royce.

Mõnevõrra moest läinuna, pisut vaeselt ajastatud turuletuleku ning valitsusega sõjatööstuse tarnelepingu enneaegse



↑↑ **K-seeria majesteetlik välimus sai mõneti üheks komistuskiviks mudeli müügielude - kolmekümne aastal soovid kunded juba palju kaasaegsema väljanägemisega sõiduriistu.**

↑ **XXX**

lõpetamise tõttu kestvate maksuvaidluste tõttu hakkas muidu tehniliselt suurepärasel tasemel L-seeria elujõulisus pärast maailmasõja lõppu tohtul määral kahanema, sest ettevõtte planeeritud põhituulu allikas seisnes kõigele vaatamata lennukimootorite ehitamises. Jõudnud vaid mõne aastaga pankroti äärelle, oli Leland 1922. aastal mõnevõrra mõrult sunnitud vastu võtma otsuse müüa oma ettevõtte Ford Motor Companyle.

Ehkki Leland jäi esialgu juhttuuri juurde, sai talle kiiresti selgeks, et edasi liigub Lincoln vaid Fordist pärinevate juhistega järgi. Raha kaotavale ettevõttele mõju-



sid aga Fordi ümberkorraldused justkui nõiaväel. Juba esimeste kuudega Edsel Fordi poolt juhitud vastu võetud muudatused aitasid Lincolni müüginumbreid mitmekümnekordistada ning äsja hinge vaakunud automark jõudis aastaga kenasse kasumisse.

Ehkki pärast Fordi poolt ülevõtmist tõusis Lincoln luksusautode turul arvestatavaks tegijaks, oli selge, et tõeline läbimurre saavutatakse alles täiesti uue mudeli loomisel. Ford oli aastaid tagasi juba püüdnud luua luksussõidukit, kuid klientide jaoks oli alati tegemist „kõigest“ Fordiga.

Luksuslik K-seeria

Täiesti uut Lincolni esitleti 1931. aastal ning see sai nime Fordi paarkümmend aastat tagasi loodud esindusautolt - K-seeria. Esialgu kasutas K-seeria oma eelkäijalt pärinevat V8-mootorit (KA-seeria), kuid juba järgmisel mudeliaastal toodi valikusse kallile luksusautole kohane V12 (KB-seeria). Mõne aasta pärast kadus V8 valikust täielikult.

Algselt oli kasutatav V12-mootor 7,3liitrise töömahuga, uuem versioon sellest pruukis esmalt 6,3-, seejärel 6,8liitrist töömahtu. Kõik mootorid arendasid võimsust suurusjärgus 150 hj. Kasutusel oli 3käiguline manuaalkast.

Eksklusiivne ja kallis K-seeria ei osutunud kunagi kuigi edukaks, eriti mis puudutab rahalist poolt. Ajavahemikul 1931-1940 toodeti neid tehase poolt koguni 16 erineva kerega pakutud luksusautosid vähem kui paar tuhat ühikut. Valikus oli keretüüpe 2istmelistest rotsteritest kuni 7kohaliste limusiinideni välja.

K-seeria tagasihoidliku läbimüügi põhjused kehtivad üldjoontes kõigi tolle ajastu luksussõidukite kohta. Mäletatavasti olid K-seeria turuletuleku ajal käimas Suu-

↑ Tegemist on ehk ühe vahepealseima keretüübiga Lincoln valikus - kahe küljeaknaga Town Sedani juhtis harilikult juba omanik ise.

→ Sellel autol on kasutatavad nii til-luke pakiruum kui suuri reisikohvreid mahutav pakiraam.

→ Tagaistmele ei tasu liiga pikalt les-ima jääda, sest uni võib peale tulla.

↻ Ajastule omaselt on juhtkange ning -hoobasid tagasihoidlikult välja tagasihoidlik ja soliidne.

re Depressiooni esimesed aastad ning majanduslik ebakindlus ei võimaldanud sel väarikal autol endale piisavalt ostjaid leida.

Kuid asjal on ka teine külg ning seda tõestab eredalt mõned aastad hiljem kalite Fordide ja väga kallite Lincolnide vahelise suure lõhe tasandamiseks loodud eraldi automark Lincoln-Zephyr. Viimane osutus eriti edukaks ning oma rolli mängis siin nii oluliselt soodsam hind kui kaasaegsem välimus.

Olgu mainitud, et Lincoln-Zephyr polnud seejuures mingi alamõduline baasmudel. K-seeriast erineva ja tolle aja kohta oluliselt moodsama V12-mootoriga mõjus ta suure K-seeria kõrval värskena nagu mõni Jaguari kupee kohati lausa eneseirooniliselt majesteetliku Rolls-Royce'i kõrval.

Selles K-seeria väärtus seisneski. Tegemist oli oma ajastu absoluutse autotööstuse luksusstandardiga, mille omamist võisid endale lubada vähesed, kui sedagi. Üheks privileegerituks oli USA president Franklin D. Roosevelt, kellele val-





mistati spetsiaalselt üks ja ainus lahtise limusiinkerega erimudel nimega Sunshine Special. Muuseas, Sunshine Special oli Valge Maja ametlik auto ning seda tiitlit ei kannu maailmas just paljud margid-mudelid. Pärast Roosevelti surma saatis see auto president Trumani veel Teise maailmasõja järgsel Potsdami konverentsil, enne kui 1948. aastal pensionile saadeti.

Väärtuslik iga kollektsiooni jaoks

Käivitub vana Lincoln talle omase pahvaka saatel, kuid mõningase soojenemise järel pole töötavast V12 hülgasest kapotivõre taga peaaegu mingit aimdust. Külalaps jätkuks sel pöördemomendi ka siis, kui pooled silindritest ei töötaks. Tähelepanuväärsest avab ja sulgeb jahutusavasid kapoti külgedel eraldi termostaate.

Konkreetne eksemplar on pärit aastast 1934 ning täieliku taastamisprotsessi läbis see 2000. aastal.

Suure Lincoln juhtimisega saab hakama õigupoolest igäüks, arvestada tuleb vaid meeleto pöörderaadiuse ning auto üldiste suurte mõõtmetega.

Võib vaid oletada, kui palju mõnd konkreetset keretüüpi maailmas praeguseks säilinud on, kuid tegelikult ei kajastu see fakt nende autode tänases hinnas. Taastatud ja igas mõttes sõidukõlbliku K-seria võib soetada vähem kui 50 000 euro eest, mis pole mõistagi väike summa, kuid vanaautode vaatevinklist pole tegu ka teab mis suure numbriga.

LaitseRallyParki autokollektsiooni üks kõige huvipakkuvamaid liikmeid on Lincoln aga küll. Seda esiteks tema erilise värvuse, teiseks muidugi harulduse tõttu, millega konkureerib vaid ehk kohapealne Pierce-Arrow (vt TM, 4/2015).

Vanaautod võivad olla huvitavad, kui viia end kurssi ajastuga ning asetada konkreetsed peategelased konteksti. Seetõttu tasub LaitseRallyParki külastades teha pisut eeltööd ning varuda muuseumis veetmiseks aega. Koos väljapaneku omanikust kuraatori jutustustega on need tunnid seda väärt. **TM**

↻ ↗ **Detailid** mängivad selliste autode juures väga suurt rolli. See on miski, mida tänapäeva autodest enam naljalt ei leia.

↻ **Jahutusribide** juhtimiseks kasutab Lincoln eraldi termostaate.

↻ **V12 töötab** peaaegu hääletult, vajadusel lennutab aga suurt autot edasi seisusekohaselt.