

Ganz schön giftig

Der 42er Lincoln Continental der großen Schauspielerin Joan Crawford läuft heute in München.

Die Traumfabrik Hollywood erlebte in den 20er Jahren ein enormes Wachstum. Auf den Leinwänden der amerikanischen Kinos verkörperten die Stummfilmstars Träume und Sehnsüchte einer ganzen Nation.

In diesen Jahren wurden aus beliebten Schauspielern mehrfache Millionäre, denn die großen Filmgesellschaften, bei denen die Akteure unter Vertrag standen, zahlten ungewöhnlich hohe Gagen, und der Be-



griff Einkommenssteuer war noch nicht erfunden. So wuchsen im bergigen Hinterland von Hollywood Villen und Paläste, deren Architekten und Baumeister meist aus dem alten Kontinent, aus Europa, geholt wurden.

Die Schauspieler mußten damals hart arbeiten, Star-Allüren konnte sich in diesen Zeiten kaum jemand erlauben. Vor allem im Privatleben galt es, die allseits erregte Aufmerksamkeit auch außerhalb der Bühne rollengemäß zu befriedigen. Auch hier orientierte sich die neue feine Gesellschaft am alten Europa, und die Zahl der Einwanderer, die als Butler, Köchin, Schneider, Gouvernante und dergleichen in die USA strömte, nahm kein Ende.

In diese neue Welt tauchte 1925 ein ehrgeiziges Starlet namens Lucille LeSueur, die sofort bei Metro-Goldwyn-Mayer einen Vertrag bekam – und einen neuen Namen, nämlich Joan Crawford.

„Ganz schön giftig!“ urteilte Filmpartner Clark Gable 1933 während der Dreharbeiten zu *Dancing Lady* nach der ersten Begegnung mit Joan, doch diese hatte genau wie er einen großen Namen; wie kaum eine andere hatte sie es verstanden, die steile Leiter des Ruhmes ohne Rücksicht auf Verluste zu erklimmen. Ehen mit Douglas Fairbanks jr. und Franchot



J C — die Buchstabenkombination ist kein Zufall.

Während Vater Henry mit dem Bau von billigen Massenautos erheblich zur Volksmotorisierung beigetragen hatte, strebte Edsel nach Perfektion. Es traf sich gut, daß Ford 1922 8 Millionen Dollar auf den Tisch legte und dafür Henry Lelands Marke Lincoln erstand, die in finanziellen Schwierigkeiten war.

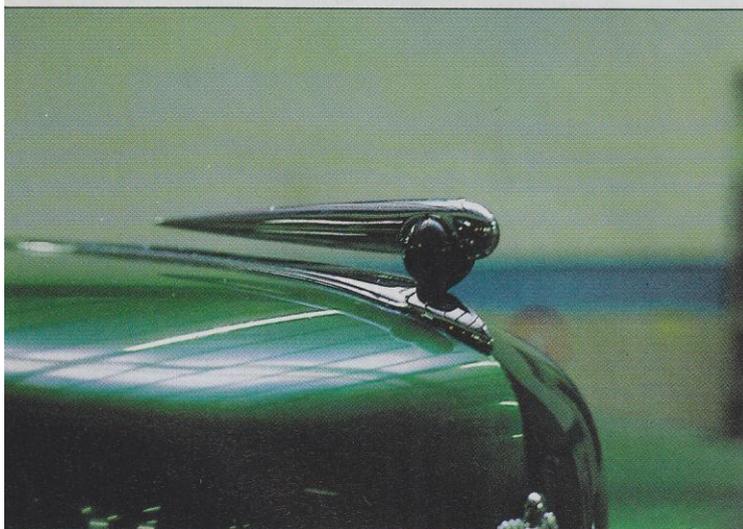
Die hervorragend verarbeiteten Lincoln wurden unter Edsels Führung konsequent weiterentwickelt,

Zwei Jahre später, 1935, galt diese Entscheidung jedoch als falsch, denn die Verkaufszahlen der Lincoln fielen beträchtlich. So faßte man eine völlige Neukonstruktion ins Auge, nämlich die eines preisgünstigeren kleinen Lincoln, dessen Konstruktion mit Stromlinien-Karosserie und Ford V8-Motor im Heck das Produkt der Briggs Manufacturing Company und ihres Designers John Tjaarda war.

Die Umstellung auf Heckmotorbauweise hätte allerdings grundlegende Modifikationen in der Produktionsstraße erfordert, und so wählte man bei Ford die halbe Lösung: in Tjaardas stromlinienförmiger Karosserie surte nun der Motor vorn, und zwar ein brandneuer, verkleinerter V12 mit 4,4 Litern und 110 PS.

Der Zephyr war geboren und mit ihm eine realistische Basis, Edsels Traumauto zu konstruieren, ein schnittiges Sportcoupé mit allem erdenklichen Luxus, aber vor allem „strictly continental“!

Auf dem 125"-Chassis des 39er Lincoln Zephyr Cabriolets schuf Edsels Designer Eugene Turenne „Bob“ Gregorie den ersten „Continental“-Prototyp, dessen flachere und glatte Karosserie sich deutlich von allen anderen abhob. Tiefer Schwerpunkt und glatte Flanken, dazu eine unaufdringliche Gesamterscheinung, die von Fachjournalisten sofort als feminin bezeichnet wurde, verfehlte ihre Wirkung nicht. „She's a real lady“, lauteten die Kommentare, oder „Queen of the classics“. Ford pries den Continental mit „the fla-



Tone beschleunigten den Aufstieg.

Auch Edsel Ford – einziger Sohn Henrys – trieb der Ehrgeiz, allerdings in eine ganz andere Richtung.

und während in Hollywood die letzte Klappe für „Dancing Lady“ fiel, bestückte Edsel den Lincoln mit einem herrlichen V-Zwölfzylinder mit 150 PS.

vous of the European boulevards" an und traf damit genau ins Schwarze.

Offensichtlich auch bei Joan Crawford. Die große Schauspielerin, die unter Kollegen wegen ihrer Kälte und Unversöhnlichkeit verschrien war und nur nach außen hin die freundliche, zufriedene Mutter mimte, hatte gerade nach 17 Jahren ihren Vertrag mit Metro-Goldwyn-Mayer gekündigt und sich zu Warner Brothers begeben, doch auch dort bot man ihr keine akzeptablen Rollen mehr.

1942 – im selben Jahr wie ein neuer Ehemann kam der Lincoln ins Haus. Man hatte ihn erstmals formal überarbeitet (den Lincoln natürlich) und entgegen seinem Namen so ganz uncontinental dem amerikanischen Zeitgeschmack angepaßt. Statt der runden „teardrop“-Form, der man jetzt manche Träne nachweinte, entwarfen die Fordleute eine kantigere Linie; die Kotflügel erinnerten nun eher an Kartons, und der fein gezeichnete, geteilte Grill wich mehreren durchgehenden horizontalen Streben.

Und wie immer tat sich nicht nur was am Kleid, auch darunter gab es Neues zu bestaunen: auf der Suche nach mehr Leistung entwickelte sich der nun aufgebohrte V12 zu einem problematischen 5-Liter-Triebwerk mit 130 PS; das erstmals angebotene Liquimatic-Drive-Automatikgetriebe strich man schleunigst wieder aus der Preisliste, ein verbessertes automatisches Overdrive-System hingegen verkaufte sich als begehrtes Zubehör.

Das giftiggrüne Coupé mit den typischen Ausstellfenstern in den hinteren Seitenscheiben und dem California-Kennzeichen 42 JOAN, das im

Sommer 1942 an Joan Crawford ausgeliefert wurde, war eines von nur 200 in diesem Jahr, gleichzeitig entstanden noch 136 vornehm französisch mit „Cabriolet“ bezeichnete Convertibles, dann stoppte Uncle Sams Aufrüstung die Montagebänder.

Mißerfolg – im Nachkriegsfilm gelang ihr ein bravouröses Comeback, „Herbststürme“ und „Wenn Frauen hassen“ sind auch auf dem alten Kontinent bekannt geworden, mit letzterem gelang der unleidlichen Dame wohl eine Paraderolle.

Auch der Lincoln Continental fei-

Dieses Detail ging als Continental-Kit in die Geschichte ein und schmückte fortan auf Wunsch fast jedes US-Auto bis in die 60er Jahre.



Auch Mrs. Crawford unterbrach für 3 Jahre ihre Schauspielerei, verbittert über ihre Situation und dem Alkohol nicht abgeneigt. Allein ihr grüner Lincoln trat souverän in einer Nebenrolle auf, gefahren von Bette Davies in „Thank You, Lucky Stars!“ von 1943.

Im Gegensatz zu ihrem Continental blieb Ehemann Nr. 3 nicht lange bei Joan, aber ebensowenig wie der

erte 1946 ein Comeback, diesmal aber mit einem imposanten und mächtigen Grill, breiten Doppelstoßstangen und zusätzlichen Nebelscheinwerfern. Die vehement kritisierte Technik des 42er Modells veranlaßte Ford denn auch, lieber auf den Motor des 41er Vorgänger-Modells zurückzugreifen. Damit hatte man auch Erfolg, und nach 466 Continentals des kargen Jahres 1946 erreichten diese noblen Fahrzeuge mit 1.569 Stück im Jahre 1947 die höchste Produktionsziffer ihrer Geschichte.

Doch die Fertigung erschien nicht mehr wirtschaftlich, im Zuge einer völlig neuen Modellsreihe wurde auf die Neuentwicklung eines Nachfolgers verzichtet. Der Vater des Continental hatte zu diesem Zeitpunkt leider keine Gelegenheit mehr, gegen diese Entscheidung sein Veto einzulegen; Edsel Ford war am 28. Mai 1943 viel zu jung gestorben. Nach 1.299 Fahrzeugen in den ersten drei Monaten des Jahres 1948 starb auch der Continental.

Als 31 Jahre später der Hammer des Auktionators zum dritten Male zuschlug, gehörte der giftgrüne Con-



„Strictly continental“ verlangte Edsel Ford sein Spitzenmodell. Diese 2. Version allerdings trägt schon sehr amerikanische Züge.

