



Der Lack wurde zwar mal erneuert, aber in der Originalfarbe.

meist im Zusammenhang mit Sitten oder Moden benutzt. Da man es in den USA nie so genau mit der Geografie nahm, stand es da für „das alte Europa“ im Allgemeinen, oft im Sinne von „europäische Eleganz“. Der erste Lincoln Continental war eine besonders elegante Einzelanfertigung für den damaligen Firmenpräsidenten Edsel Ford, den Sohn des alten Henry, auf Basis des Lincoln Zephyr.

Das Auto kam überall so gut an, dass es als Coupé und Cabrio am 2. Oktober 1939 als 40er Modell in Serie ging. Eines der Merkmale war der senkrecht im Heck stehende Ersatzreifen. Von der Zubehörindustrie wurde das bald als „Continental Kit“ vermarktet. Nach dem Krieg wurde der Continental mit leichtem

Die größten Unterschiede zum 61er Modelljahr sind die wesentlich schmalere und anders geformte waagrechte Strebe im Grill und die fehlenden Stoßstangenhörner.

Hochzeitsku tsche

62er Lincoln Continental · Marcus Humbel, Zürich
 Von Hans Pfeiffer, Fotos: Frank Sander

Was verbindet eigentlich die Marken Ford, Lincoln und Cadillac und woher stammt der Name Continental? Wir leisten Aufklärung.

Henry Ford hatte 1901 mit ein paar anderen in Detroit die „Henry Ford Motor Company“ gegründet, doch schon im März 1902 verließ er sie wieder im Streit. Henry Martyn Leland wurde der neue Chef und die Firma in Cadillac umbenannt, nach dem Gründer der Stadt Detroit, Antoine Laumet de la Mothe, Sieur de Cadillac. Ford gründete daraufhin die heute noch existierende „Ford Motor Company“, ohne das Henry im Namen. 1907 über-

nahm General Motors Cadillac, 1917 verließ Leland die Firma, wiederum im Streit, und gründete die „Lincoln Motor Company“.

Zunächst baute man Liberty-Flugzeugmotoren, aber nach Ende des Ersten Weltkriegs wurde die Produktion auf Luxusautos umgestellt, Lincoln war jetzt direkter Konkurrent von Cadillac, sollte aber nie deren Verkaufszahlen und Popularität erreichen. Trotzdem sind viele Leute der Ansicht, dass Lincoln eigentlich immer

die besseren Autos baute. Die Firma wurde 1922 von der „Ford Motor Company“ übernommen, die Leland anschließend rauswarf. So hatte Henry Ford 20 Jahre später seine Rache. Wie in einem Wirtschaftskrimi!

Continental

Das Wort „continental“ stammt ursprünglich aus dem Englischen, nicht Amerikanischen und bedeutete „der Rest von Europa“. Dabei wurde es





Der erste Motor läuft noch problemlos – kein Wunder bei dem geringen Kilometerstand.



Auch die Innenausstattung war in hervorragendem Zustand und brauchte nur eine Reinigung.

Facelift weitergebaut, mit den neuen 49er Modellen verschwand der Name zunächst. Um für das 56er Modelljahr beim Continental Mark II als eigenständige Marke wieder aufzutreten – ein unglaubliches, handgebautes Luxuscoupé, das außer der (überarbeiteten) Technik nichts mit den normalen Lincoln zu tun hatte, zum damals unglaublichen Preis von \$ 10.000; einen Ford oder Chevy gab es schon für unter \$ 2.000. Gerüchten zufolge legte man bei jedem Exemplar trotzdem \$ 1.000 drauf ...

Allerdings nur zwei Jahre, dann wurde die Produktion eingestellt. Ab 1958 hieß dann das normale Spitzenmodell bei Lincoln „Continental Mark III“ und die Zählweise wurde bis zum 60er Mark V fortgesetzt. Offensichtlich hatte man das ein paar Jahre später wieder vergessen, denn 1969 erschien der Lincoln Continental Mark III – wieder ein Luxuscoupé, auch mit angedeutetem Reserverad im Heck, allerdings deutlich weniger aufwendig als der eigentliche Vorgänger, der Mark II.

Alles neu

Zurück ins Jahr 1960. Am 1. November wurde der 61er Lincoln vorgestellt. Es gab nur noch ein Modell, statt bisher drei: den Continental, ohne Mark-Zusatz. Und nur noch in zwei Karosserievarianten: als viertüriges Cabrio oder als viertürige Limousine, beide mit hinteren „suicide doors“. Elwood Engel hatte ein Auto

gezeichnet, das eine radikale Abkehr vom barocken Chrom-und-Flossen-Stil der 50er und eine Hinwendung zu schlichter Sachlichkeit und Eleganz bedeutete. Und die Konkurrenz, Cadillac und Imperial, schlagartig alt aussehen ließ. Der Lohn war eine Auszeichnung vom renommierten „Industrial Designers Institute“ – die erste übrigens, die je an ein Auto vergeben wurde.

Dabei war Engels Entwurf ursprünglich für den neuen Thunderbird gedacht, aber abgelehnt worden, und Engel hatte ihn dann auf Wunsch von Ford-Vize Robert McNamara, dem späteren Verteidigungsminister, zum größeren Viertürer umgearbeitet. Wieder selbsttragend wie der Vorgänger, war er mit einer Länge von rund 5,40 m allerdings knapp 38 cm kürzer als das 60er Modell. Der Radstand war um 8“ (ca. 20 cm) auf 123“ (ca. 3,12 m) geschrumpft. Die Familienähnlichkeit zum „Projectile Bird“, dem 61er T-Bird, ist unverkennbar. Gerüchten zufolge hatte sich Engel aber auch vom deutschen „Badewannen-Ford“ inspirieren lassen.

Mechanisch hatte sich wenig geändert, der große V8 mit 430 ci (ca. 7 l) und Dreigangautomatik tat weiter Dienst, wengleich die Leistung von 315 auf 300 PS gesunken war. Aber die oft gerügte Verarbeitungsqualität hatte man endlich verbessert. Jeder Motor lief vor dem Einbau auf dem Prüfstand und das ganze Auto wurde abschließend einer Probefahrt von 12 Mei-

len unterzogen. Ein Auto pro Tag wurde komplett vermessen und ein Auto pro Woche sogar zerlegt und untersucht. So konnte man zum ersten Mal eine Garantie über zwei Jahre oder 24.000 Meilen geben, üblich waren 90 Tage / 4.000 Meilen. Beim 62er Modell gab es dann nur minimale Änderungen und um ein solches handelt es sich hier. Überhaupt sollte die Grundform neun Jahre lang, bis zum 69er Modell, dieselbe bleiben.

Hochzeitswagen

Marcus Hummel ist Mitglied bei den „Elks“, hat einen 54er Plymouth und eine 88er Corvette, seine Küche sieht aus wie ein 50er-Jahre-Diner und er ist seit 30 Jahren US-Car-Fan. Sein „neues“ Auto sollte ein paar Vorgaben erfüllen: Es sollte ein Sixties-Car sein, möglichst original und ein Viertürer mit hinteren „suicide doors“, damit man seine zukünftige Frau Muy beim Aussteigen mit dem Hochzeitskleid besser sehen und fotografieren konnte. Da blieb nicht viel Auswahl.

Die „suicide doors“ waren damals übrigens kein Styling-Gag. Der ursprüngliche Entwurf war als Thunderbird natürlich zweitürig gewesen und so gab es Probleme mit den nachträglich hinzugefügten hinteren Türen; schon während der Entwicklungsarbeit war man beim Einsteigen immer wieder angestoßen. Der Not gehorchend drehte man sie also kurzerhand um. Anders als beim 57er/58er Cadillac Eldorado hat man allerdings nicht auf die B-Säule verzichtet.

Da der am 28. August 1962 in der Schweiz ausgelieferte Wagen durch einen hervorragenden Originalzustand bestach – nur der verkratzte und ausgebleichte, aber immer noch rostfreie Originallack war 1986 erneuert worden – bedurfte es nur einer kurzen Probefahrt, um Marcus zu überzeugen. 128.000 km zeigt der Tacho, nichts klapperte und alles, sei es die elektrische Kofferraumferntrieb- gelung, die Klimaanlage, der Tempomat oder die elektrischen Fenster und Sitze, funktionierte wie am ersten Tag.

Auch wenn Marcus heute als Schulhauswart arbeitet, erledigt der gelernte Kraftfahrzeugmechaniker normalerweise die nötigen Arbei-



Auch hinten gab es einen „Grill“, ähnlich wie beim 59er/60er Cadillac.

ten am Auto selbst, allerdings war hier nicht viel zu tun. Lediglich die Custom-Räder hat er nachgerüstet. Für die Kaufentscheidung gab es übrigens noch mehr Argumente. So hatte der Wagen nur zwei Vorbesitzer. Schon der Schweizer Erstbesitzer hatte ein großes Schiebedach montieren lassen und das war im-

mer noch dicht und rostfrei. Dazu kommt die Tatsache, dass der Lincoln dasselbe „Baujahr“ hat wie Marcus. Aber das gewichtigste Argument war natürlich, dass er endlich seine geliebte Muy heiraten konnte, nachdem man jetzt den passenden Hochzeitswagen gefunden hatte!



Die 58er bis 60er Modelle hatten „Schlitzaugen“, schräg untereinanderliegende Scheinwerfer. Hier wählte man die „normale“ Anordnung.



Die hinteren Selbstmörder-türen waren Bedingung für Marcus.

Technische Daten / Infos

Lincoln Continental 4-Door Sedan 1962

Chassis:

Selbsttragend; Vorderachse: obere Dreieckslenker und untere Einfachlenker mit Schubstreben, Spiralfedern mit innenliegenden Teleskopstoßdämpfern, Scheibenbremse, Bremskraftverstärker, Servolenkung; Hinterachse: Starrachse an Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer, Trommelbremse; Räder: 7 x 15 Cragar SS mit 215/70-15

Antrieb:

Motor: V8, 430 ci (ca. 7 l) Bohrung/Hub: 109,2 x 94 mm, Verdichtung 10:1, Zweifachvergaser, 300 PS bei 4.100 U/min, max. Drehmoment: 465 ft. lbs bei 2.000 U/min; Getriebe: Dreigangautomatik „Twin-Range Turbo Drive“

Karosserie:

4-Door Sedan, selbsttragend, gegenläufig öffnende hintere Türen, Farbe: Scotch Green Metallic

Innenausstattung:

Alles original, Lederausstattung, elektrische Fenster und Sitzbank vorne, elektrische Kofferraumferntrieb- gelung, Klimaanlage, Tempomat

Zahlen:

Maße: (Länge x Breite x Höhe) 5.410 x 1.994 x 1.359 mm, Radstand: 3.124 mm, Spurbreite: vorne 1.577 mm, hinten 1.549 mm, Tankinhalt: ca. 79 l, Leergewicht: 2.233 kg, Stückzahlen: 27.849 St., Neupreis: \$ 6.074

Infos:

The Elks – www.the-elks.ch
Lincoln and Continental Club Europe, Postfach, CH-2537 Vauffelin, Fax: +41 (0) 3 23 58 19 10
AMC Classics, Tel.: +41 (0) 5 52 40 78 50,
Fax: +41 (0) 5 52 40 53 57, axel@amc-classics.ch
American Parts Shop, Bruchstr. 57, D-67098
Bad Dürkheim, Gewerbegebiet Bruch,
Tel.: (0 63 22) 94 77 44, Fax: (0 63 22) 94 77 45,
info@american-parts.de, www.american-parts.de
American Special Parts, Stettiner Straße 11, D-90766
Fürth, Tel.: (09 11) 7 59 15 30, Fax: (09 11) 73 55 65,
www.asp-ussshop.com