



Noch erfreulicher war der gute Zustand: An der bereits in originalem Schwarz neu lackierten Karosserie war lediglich der Unterboden zu entrostern und zu konservieren, während es an Motor und Getriebe nichts auszusetzen gab. Das Interieur präsentierte sich ebenfalls tadellos: Fensterheber, Klimaautomatik, elektrisch verstellbarer Fahrersitz, die von innen verstell- und beheizbaren Außenspiegel und sogar das originale Radio funktionierten. Allein die Bremschläuche mussten ersetzt werden. Vier Scheibenbremsen, seinerzeit durchaus hervorzuheben, verbergen sich hinter den vom Vorbesitzer angebauten Speichenfelgen. Die ursprünglich montierten Steeles mitsamt der Radzierblenden und Weißwandreifen erhielt der musikbegeisterte Norbert beim Kauf dazu. Um das Interieur nicht mit einer nachgerüsteten Audioanlage zu verunstalten, setzt der ehemalige DJ auf eine unauffällige Bluetooth-Lösung und das Speichervolumen seines Mobiltelefons.

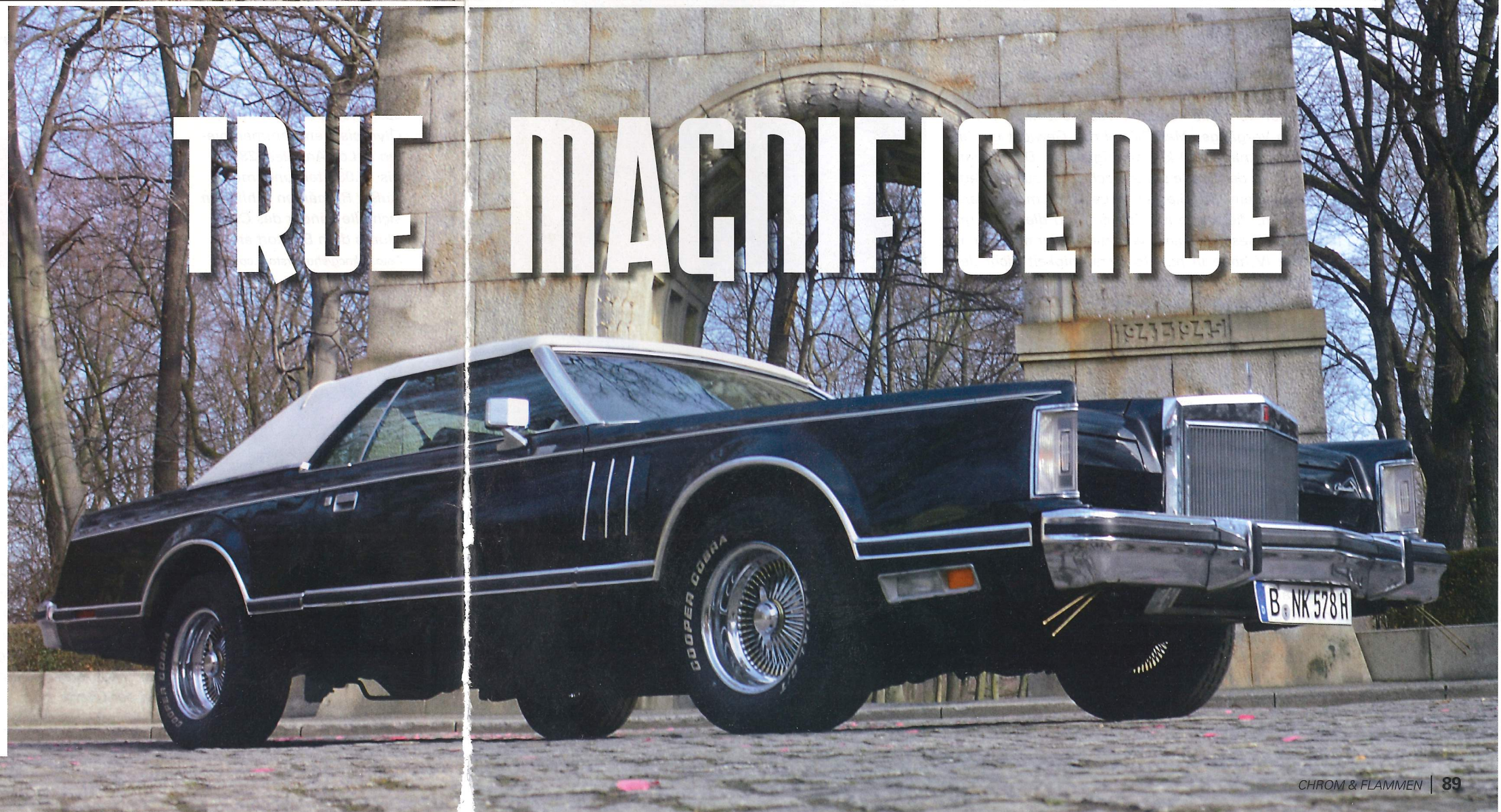
Mit dem 1977 eingeführten Lincoln Continental Mk V sprach Fords Edelabteilung all jene an, denen ein Caddy Eldorado zu frontgetrieben und ein Mercedes SLC zu unamerikanisch war. Der von GM in diesem Modelljahr ausgelösten Downsizingwelle entzog sich der letzte US-Riese – als einziger Fullsize alten Maßstabs neben seinen zwei- und viertürigen Continental-Brüdern sollte der Mark V das Modelljahr 1979 erleben – auf eigene Weise. So boten die Lincoln-Dealer für das Luxus-Coupe einen kleineren Basismotor an. "Kleiner" bedeutete seinerzeit den einfachen Verzicht auf rund einen Liter Hubraum. Der sank damit auf 400 ci, beziehungsweise nunmehr 6,6 Liter, und dieses Aggregat ist auch in Norberts Fahrzeug zu finden. In Kalifornien, wo dieser Wagen seine ersten zehn Jahre verbrachte, wurde nur das Einstiegs-triebwerk angeboten, der 460-ci-Block war in den übrigen Bundesstaaten aber immer noch lieferbar.

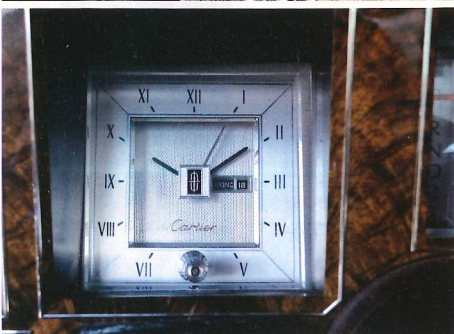
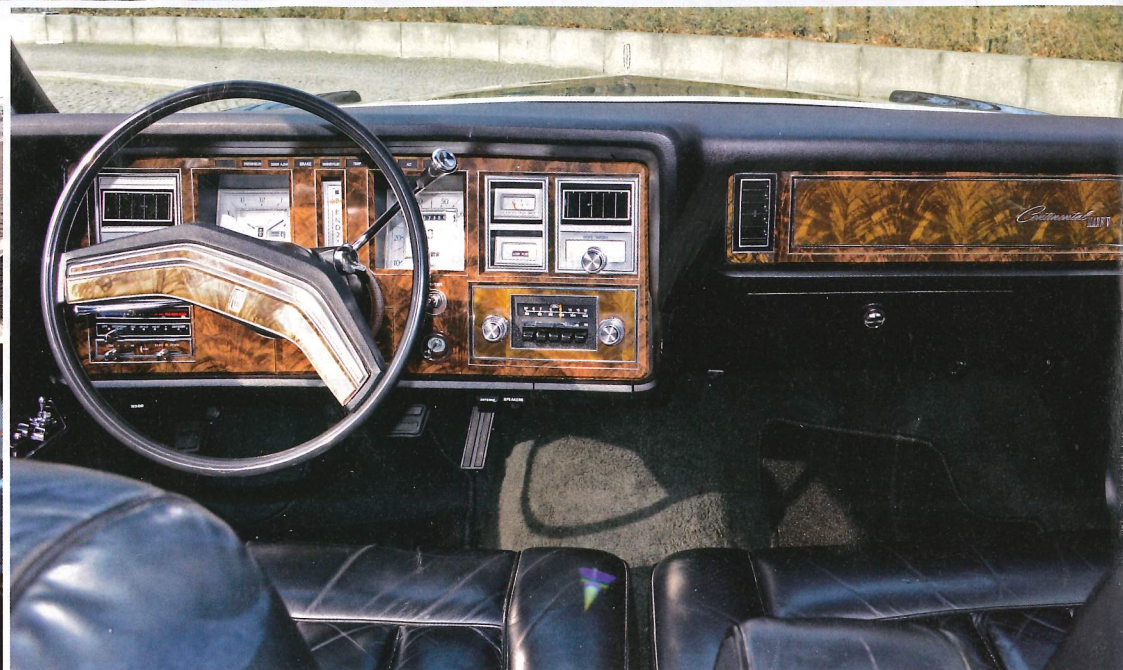
Opulenter Personal-Luxury-Gleiter aus den 70ern

Was ist das denn? Da hat wohl wieder irgendein Depp die Flex rausgeholt, einem klassischen Lincoln das Dach gekappt und so eins der Coupes mit den charakteristischen Opera Windows ruiniert! Zum Glück trägt der Schein, liebe Freunde: Es klappt eben nicht alles auf, was nach Cabriolet aussieht.

Für US-Cars habe ich mich schon vor über 20 Jahren interessiert", erzählt Norbert. "Dann ist das Thema eingeschlafen, 2010 überkam es mich dann: 'Jetzt machste es einfach!', dachte ich mir. Besser mit 40 meinen ersten Ami kaufen als mit 60!" Aber welchen? Zunächst, so berichtet der Beamte weiter, galt seine Liebe den Fifties-Flossen, doch später wurde klar, dass es ein Modell der 60er- oder 70er-Jahre sein musste. Also fragte der Berliner spontan bei einem Freund der lokalen US-Car-Vermietung "Sage Cars" an, der ihm sofort ein entsprechendes Angebot vermittelte. "Ich hörte 'Lincoln' und wollte gleich abwinken, da ich mich so alt ja nun noch nicht fühlte. Als ich dann aber den Mark V sah, war die Sache klar, und ich habe gleich den Kaufvertrag unterschrieben. Die versteckten Scheinwerfer, der wuchtige Kühlergrill, die immense Motorhaube, überhaupt die schiere Größe – wow! Der gebieterische Auftritt hatte mich sofort begeistert."

TRUE MAGNIFICENCE





Echtes Leder, Cartier-Quarzuhr, Klimaautomatik ... nur das falsche Holz entsprach nicht dem hohen Anspruch von Fords Luxusmarke.

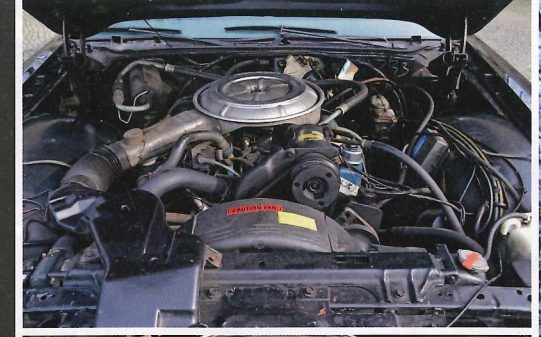
Dass die Basismotorisierung etwas weniger gewaltig ausfallen konnte, hatte noch einen anderen Grund: Gegenüber dem aus konstruktiver Sicht nicht unumstrittenen Vorgänger Mark IV fiel das Gewicht um bis zu 500 lbs (knapp 230 kg) niedriger aus. Dabei legte der Fünfer in der Größe sogar noch leicht zu: Norberts Fahrzeugschein gibt die Länge bei 306 cm Radstand mit 593 cm, die Breite mit 198 cm und die Höhe mit 143 cm an. Dieser Zuwachs war auch bitter nötig, denn der Mark IV hatte in puncto Geräumigkeit nicht den besten Ruf. Wie knapp die Platzverhältnisse gewesen sein müssen erahnt man, wenn man in den Fond des Mark V klettert: Auch im schlichtweg riesigen Nachfolger sitzen aufgrund der tiefen Rückbank und des hohen Fahrzeugbodens hinten am besten Kinder.

Derlei Platzangst ist für die Insassen der ersten Reihe indes kein Thema, die auf dem anschmiegsamen Ledersofa entweder durch die heruntergeklappten Mittelarmlehnen – ja, zwei – oder einen mittig platzierten Fahrgast in Kurven etwas Seitenhalt finden. Das Leder echt, der Teppich hochflorig, die Zeituhr mit dem Namen vom Juwelier Cartier geadelt, das Holz aus genuinem Plastik – solvente Interessenten rannten den Händlern in den luxurorientierten Seventies die Türen ein: In drei Modelljahren fanden rund 218.000 Continental Mark V einen Käufer. Solche Stückzahlen erreichten die Vorläufermodelle Mark III und IV im gleichen Zeitraum nicht ansatzweise. Und wie bereits beim Vorgänger waren voll- oder teilflächige Vinyltächer sowie die ovalen Opera Windows in den C-Säulen für die allermeisten Kunden ein absolutes Muss. Allerdings eben nur für fast alle ...



Dieser Continental Mark V hat nicht die üblichen Opera Windows – mit dem Carriage Roof hielten ovale Innenspiegel Einzug.

In Kalifornien gab es nur den "kleinen" Motor. Angesichts eines Hubraums von 6,6 Litern eine durchaus relative Betrachtungsweise.

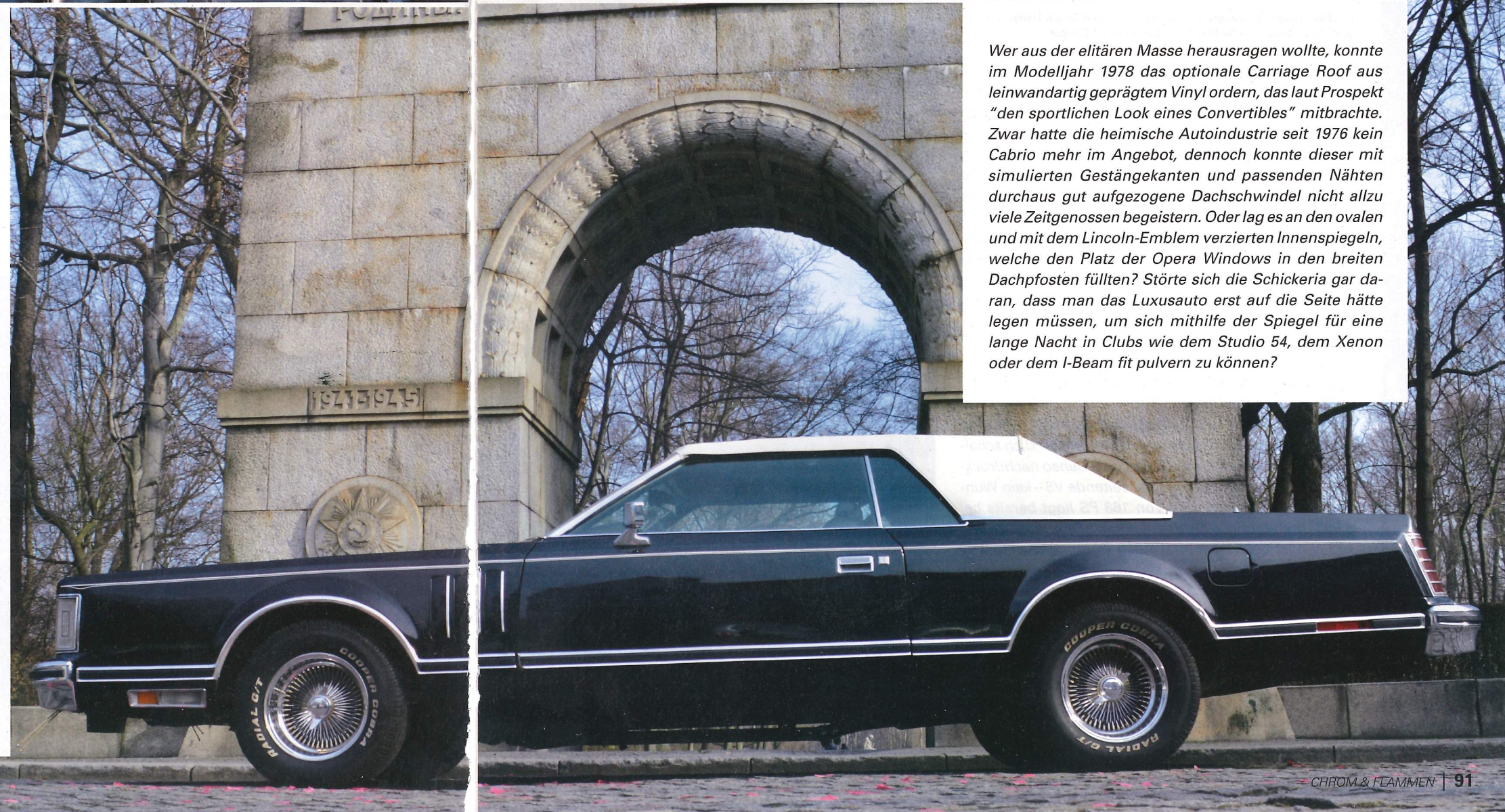


Hinter dem angedeuteten Continental-Kit befindet sich wie schon bei den Vorgängern kein Ersatzrad – das liegt flach im Kofferraum.

Keine Radkappen: Die Speichenräder sind echt, wenn auch kein Werkzubehör.



Wer aus der elitären Masse herausragen wollte, konnte im Modelljahr 1978 das optionale Carriage Roof aus leinwandartig geprägtem Vinyl ordern, das laut Prospekt "den sportlichen Look eines Convertibles" mitbrachte. Zwar hatte die heimische Autoindustrie seit 1976 kein Cabrio mehr im Angebot, dennoch konnte dieser mit simulierten Gestängekanten und passenden Nähten durchaus gut aufgezugene Dachschwindel nicht allzu viele Zeitgenossen begeistern. Oder lag es an den ovalen und mit dem Lincoln-Emblem verzierten Innenspiegeln, welche den Platz der Opera Windows in den breiten Dachpfosten füllten? Störte sich die Schickeria gar daran, dass man das Luxusauto erst auf die Seite hätte legen müssen, um sich mithilfe der Spiegel für eine lange Nacht in Clubs wie dem Studio 54, dem Xenon oder dem I-Beam fit pulvern zu können?





Damit dem Lincoln Coupe mit der seltenen Sonderausstattung im mitunter rüden Berliner Verkehrsgetümmel keine Dellen oder Kratzer zugefügt werden, residiert es in einer Tiefgarage. Sonntagsausflüge, wie etwa zum alljährlichen US-Car-Treffen im nahen Diedersdorf sind allerdings nicht das einzige Ziel für den Carriage-Conti, wie Norbert schildert: "Im Sommer sind wir mit der ganzen Familie und reichlich Gepäck nach Dänemark gefahren. Mehr als 130 Sachen habe ich dem Wagen bei über 30 Grad Hitze und voll aufgedrehter Klimaanlage nicht zumuten wollen – auf dem Hinweg lief alles glatt, doch auf dem Rückweg platzte mir fünf Kilometer hinter der deutschen Grenze der Kühlerschlauch. Da ich alles außer einem Messer dabei hatte, musste ich den glücklicherweise ausreichend langen Schlauch mit der Nagelschere meiner Frau in mühsamer Frickelei zurechtstutzen. Das ist alles – sonst hat mich der Mark V nicht einmal im Stich gelassen und ist immer beim ersten Schlüsseldreh angesprungen."

Text & Fotos: Arild Eichbaum



1978er Lincoln Continental Mark V

Motor: Ford Cleveland 335-Series-OHV-V8, 400 ci, 6.590 ccm, Bohrung x Hub in mm: 101,6 x 101,6, 168 PS bei 3.800 U/min, 433 Nm bei 1.800 U/min, Verdichtung 8,0:1, Motorcraft-2150-Zweifach-Vergaser

Kraftübertragung: Ford-C6-Dreistufen-Wandlerrautomatik, Hinterradantrieb

Vorderachse: Dreiecksquerlenker oben und unten, Schraubenfedern, Öldruckstoßdämpfer

Hinterachse: Starrachse, Schraubenfedern, Hijackers

Bremsen Hydraulisch betätigte Scheibenbremsen

Räder: 15-Zoll-Speichenfelgen, ab Werk 15-Zoll-Stahlfelgen mit Radkappen

Reifen: Cooper "Cobra" in 255/60 R15

Norbert ging bei seinem ersten US-Car gleich in die Vollen und griff zum knapp sechs Meter langen Lincoln Coupe.

Denkbar, aber unwahrscheinlich. Vielmehr dürfte das mangelnde Prestige gegenüber den klangvollen Designversionen von Bill Blass, Cartier, Givenchy, Emilio Pucci oder auch gegenüber der Diamond Jubilee Editionen zum 50. Geburtstag von Lincoln schuldig am geringen Publikumserfolg gewesen sein. Dieses Manko wurde erst mit der 79er Mark V Bill Blass Edition abgestellt, die es sowohl mit klassischem Kunstleder als auch dem textilimitierendem Carriage Roof gab. Zudem war die Namensgebung der Option nicht ganz glücklich – zwar ist "Carriage" der Oberbegriff für jegliche Kutschen, doch welcher große Automobilvorgänger verfügte über große, helle Dächer aus Baumwollgewebe? Ohje! Der Planwagen.

In Sachen Fahrkomfort stellt der aber das absolute Gegenstück zum Continental Mark V dar. Mit seinem Leergewicht von 2.160 kg bügelt das Coupe Straßenschäden mühelos aus. Dazu passen bestens die unmerklich schaltende Dreistufen-Automatik und der ebenso nachdrücklich schiebende wie kultiviert arbeitende V8 – kein Wunder, dessen Nennleistung von 168 PS liegt bereits bei 3.800 Umdrehungen an, das maximale Drehmoment von 433 Nm ist bei gerade mal 1.800 Touren erreicht. "Der Lincoln fährt sich einfach klasse, ist angenehm weich und überraschend gut zu handhaben", freut sich Norbert. "Am meisten gewundert hat es mich, wie schnell ich mich an die Abmessungen des Mark V gewöhnt habe – alltags bin ich mit einem nicht einmal vier Meter langen Peugeot 206 unterwegs."

Nähte und ein angeblicher Verdeckspiegel lassen das vorgetäuschte Cabriodach ziemlich glaubwürdig aussehen.

