

Big-Block-Luxuskreuzer in verbrieftem Top-Zustand

"The 1973 Continental Mark IV. Quite simply, the most beautiful automobile in America." So titelte die Werbung, und das sah die auf sagenhafte 69.437 Köpfe angewachsene Käuferschar genauso. Auch Thomas konnte der geballten Eleganz nicht widerstehen.

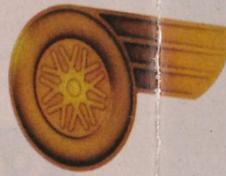
Bei lässigen 2.800 Touren schiebt das 7,5-Liter-Aggregat den Lincoln mit 485 Nm an.



Schwarzes Echtleder verleiht dem Innenraum ein nobles Ambiente.

TRIPLE BLACK

Auto Classics Club



In den 1960ern hatte Lincoln mit dem viertürigen Continental und dessen Suicide Doors für großes Aufsehen gesorgt, doch abgesehen davon galt die Luxusabteilung der Ford Motor Company als idealer Anlaufpunkt für schwerreiche Spießer, die kein Problem mit altersbedingtem Haarausfall hatten, weil die Rübe schon seit Jahren kahl war. Das sei natürlich kein Zustand, befand FoMoCo-Präsident Lee Iacocca und ordnete an, aus dem Thunderbird einen Superluxus-Cruiser zu machen.

Mit Hidden Headlights, dem klar von Rolls-Royce inspiriertem Kühlergrill und einer unerhört elegant gezeichneten Karosserie wurde im April 1968 der Continental Mark III präsentiert.

Das Coupe schlug ein wie eine Bombe. Nun wurden Finger nicht mehr lächelnd, sondern lechzend auf einen Lincoln gerichtet, und noch viel wichtiger: Endlich hatte man einen tauglichen Widersacher für den Eldorado vom Erzrivalen Cadillac im Programm. Innerhalb von dreieinhalb Modelljahren zückten 79.381 Kunden ihr Scheckbuch, dann kam für 1972 der Continental Mark IV. Noch opulenter, aber ebenfalls mit Hidden Headlights sowie dem angedeuteten Reserverad an Heckstoßstange und Kofferraumdeckel.





Bis heute funktioniert der Achtspur-Kassettenspieler, eine Kollektion originaler Bänder war im Kaufpreis enthalten.

Zentralverriegelung, Fensterheber, Sitz und Außenspiegel lassen sich von den Schaltern in der Türkonsolle bedienen.

Pimp my ride: Opera Windows wurden bald in jedes Fahrzeug mit ausreichend breiter C-Säule gesägt.

Wie "aus dem Vollen geschnitzt"!

Auf dieses Markenzeichen der Mark-Modelle wollte Lincoln selbstverständlich nicht verzichten und lieferte gleich noch ein weiteres hinterher, das nicht nur die Mark Coupes, sondern gleich die gesamte automobile Mode der 1970er-Jahre maßgeblich prägen sollte: Opera Windows. Diese zum Durchschauen eigentlich viel zu kleinen Fensterchen in der C-Säule ließen zumindest ein wenig Licht in den Fahrgastraum und wurden von den Autokäufern damals mit feinstem Oberklasse-Luxus assoziiert.

Findige Veredler sägten das Relikt aus dem Kutschenbau bald in jede C-Säule, die ausreichend breit war, ganz egal ob Lincoln, Pontiac oder Plymouth. Dem eckigen Coach Window des 1971er Eldorado Coupes, das hatte man in Dearborn bereits mit Freude festgestellt, wurde derweil skeptisch begegnet. Dennoch wollte die FoMoCo nichts riskieren und bot das Opernfenster erst mal für 81,84 US\$ Aufpreis an. Da aber nur die wenigsten Kunden hier kein Kreuzchen setzten, wurden die eirunden Eyecatcher im folgenden Modelljahr zum Standardumfang befördert.

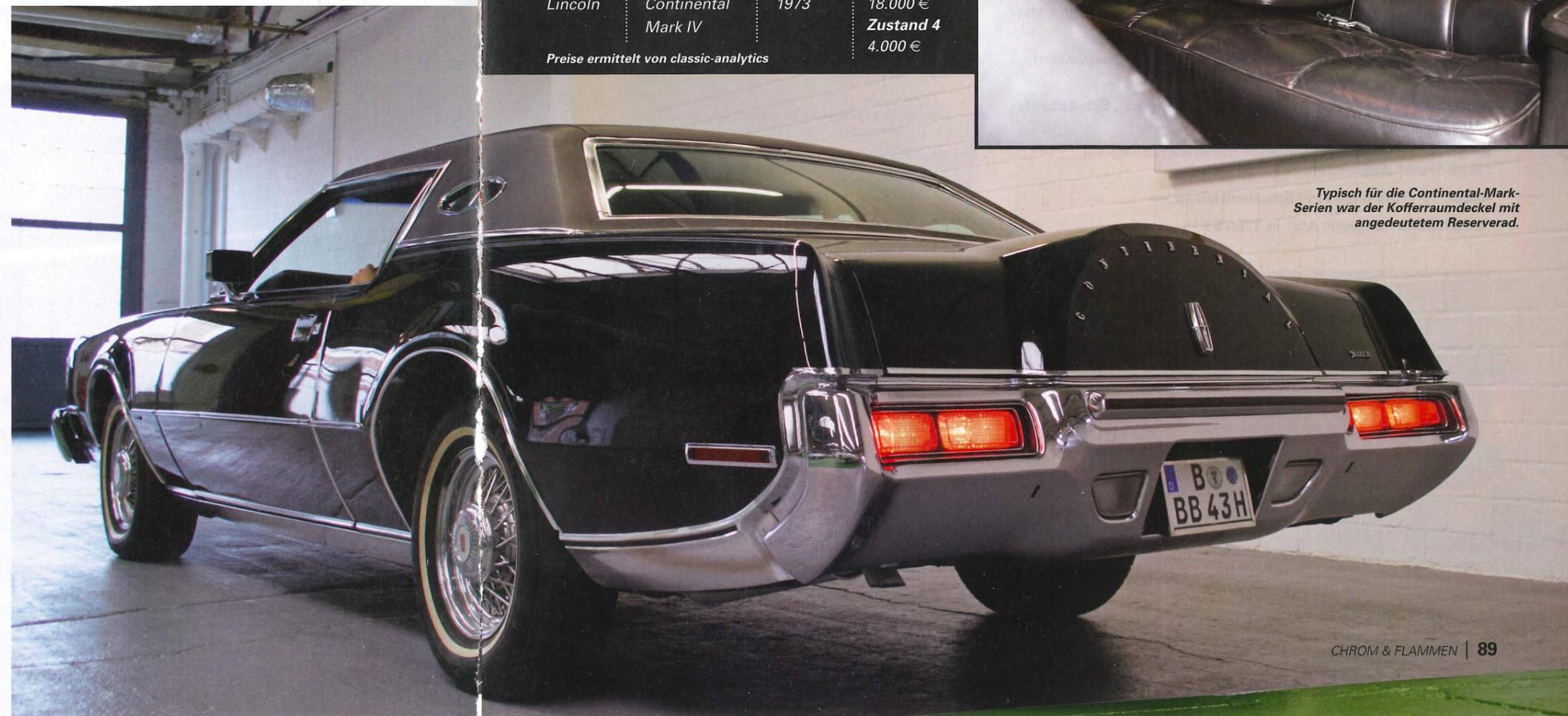
Für Thomas gab jedoch das Heck den Ausschlag: "Ich war vor einigen Jahren mit einem Kumpel bei einem Cadillac-Treffen, ausgerechnet da habe ich mich in einen Mark III verguckt. Der war mir seinerzeit zu kostspielig, aber ich fand schnell heraus, dass es das geniale Heck in weitestgehend ähnlicher Form auch beim Mark IV gibt. Zack, kurze Zeit später hatte ich meinen ersten Ami!" Der bereitete ihm so viel Freude, dass bald weitere US-Klassiker folgten, die Thomas auf www.american-beauty.eu präsentiert.

Den Continental Mark IV hatte Ursaline M. Wolff aus Pittsburgh, PA, am 20. Mai 1973 beim dortigen Händler Benson-Hartman Motors bestellt: Am selben Tag traf sie außerdem eine Entscheidung, die sich auf lange Sicht als mindestens ebenso bedeutend herausstellen sollte, wie die umfangreiche Dokumentation des jetzigen Eigners belegt: Die Dame orderte eine Hohlraumversiegelung bei SteelShield. Das war angesichts der schneereichen Winter ihres Wohnorts extrem klug, wenngleich sie ohnehin nicht viel fuhr: 41 Jahre später stehen originale 25.792 Meilen auf dem Zähler des offenkundig immer penibelst gepflegten Fahrzeugs.

Das Wertgutachten bescheinigt dem Luxusauto die Zustandsnote 1-: "Alles original, da mussten nur Kleinig-

keiten instand gesetzt werden", frohlockt der Berliner. "Vor allem funktioniert alles, sei es die Cartier-Uhr, der Tempomat oder das originale Kassettenradio. Dazu hab ich vom Vorbesitzer ein Köfferchen Achtspur-Bänder bekommen, die ich ab und an einschiebe. Schöne alte Musik, da kommt der Lifestyle vergangener Tage richtig gut rüber." Neben Kenny Rogers und Buddy Holly umfasst die kleine Kollektion unter anderem das Demoband "A Kaleidoscope of Contemporary Quadrasonic Sound", durch das Ford die Finessen seines Stereosystems mit vier Lautsprechern unterstreichen wollte.

Das Kassettenradio war übrigens die teuerste Option, noch vor den Echtleder-Sitzen. Überhaupt hatte Frau Wolff ein gutes Händchen bei der Wahl der Extras, "loaded" würde man heute wohl sagen. So orderte



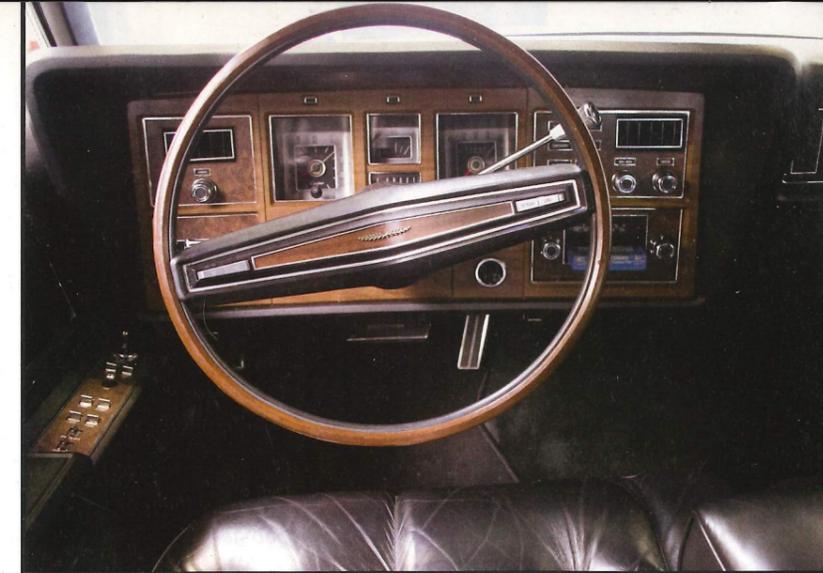
sie ein Sperrdifferential, Intervallscheibenwischer, eine Heckscheibenheizung und ein höhenverstellbares Lenkrad – mit den integrierten Bedientasten des ebenfalls optionalen Tempomaten übrigens eines der ersten Multifunktionslenkräder. Den Komfort steigerte sie durch Zentralverriegelung und elektrischen Kofferraumöffner, zwei elektrisch verstellbare Außenspiegel sowie die Appearance Protection Group. Alles in allem steigerte sie den Basispreis von 8.984 US\$ auf 10.091,11 US\$ – inklusive Überführung.

In Sachen Optik bewies Frau Wolff ebenfalls einen geübten Geschmack und bestellte die Farbcodes 1C, BA und A – soll heißen: schwarze Karosserie, schwarze Innenausstattung sowie schwarzes Vinyl Dach. Das hat übrigens keine Ledernarbung, sondern imitiert ein grobes Textil und trägt folglich den berechtigten Namen "Cavalry Twill". "In einer anderen Kombination hätte ich mir den Mark IV nicht zugelegt", freut sich Thomas über sein Coupe in Triple-black. In puncto Antrieb hatte Ursaline wiederum keine Wahl, da Lincoln einzig den 460-ci-Big-Block für geeignet hielt, den 2,3 Tonnen schweren Edelschlitten souverän anzutreiben.

Marktpreise im Zustand 2/4

Marke	Modell	Baujahr	Zustand 2	Zustand 4
Lincoln	Continental Mark IV	1973	18.000 €	4.000 €

Preise ermittelt von classic-analytics



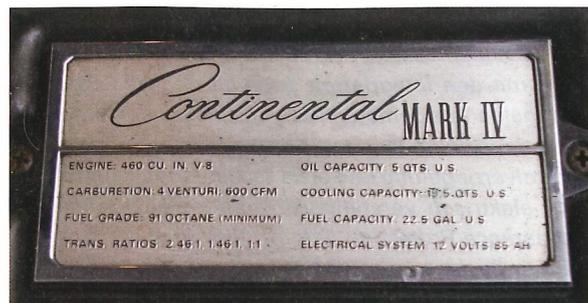
Nur 25.000 Meilen stehen auf dem Tachometer, die Historie des mit "1-" bewerteten Coupes belegt, dass das Zählwerk nie "genullt" hat.



Typisch für die Continental-Mark-Serien war der Kofferraumdeckel mit angedeutetem Reserverad.

Aus üppigen 7,5 Liter Hubraum holt der sogenannte 385-V8 aufgrund der sehr niedrigen Verdichtung von 8,0:1 moderate 208 PS – immerhin echte "net-PS" – und 458 Nm Drehmoment. Natürlich obliegt die Kraftübertragung an die Hinterräder einer Automatik, und zwar der dreistufigen Ford C6-Box. Diese Kombination langte, um in 12 Sekunden von 0 auf 100 km/h zu sprinten und knapp 190 Sachen Spitze zu erreichen. Damit geht es auch heute noch gut voran: "Der Motor summt wie eine Biene und sorgt mit dem strammen Drehmoment immer für Spaß auf den Beschleunigungstreifen. Dann aber rechte Spur, Tempomat rein, ab geht's."

Sicheres Verzögern war keine Schwierigkeit für die Bremsanlage mit vorderen Scheiben und hinteren Trommeln, die ab Werk mit dem Sure-Track-System ausgerüstet war. "Das computergesteuerte System verbessert die Bremsstabilität dadurch, dass es auf Eis, Schnee und nassen Fahrbahnen ein anhaltendes Blockieren der Hinterräder verhindert. Bremsst der Fahrer scharf, übernimmt die elektronische Kontrolle von Sure-Track



Im Motorraum informiert eine fein gestaltete Plakette über die wichtigsten Eckdaten.

und betätigt und löst die Bremse vier Mal in der Sekunde, bis der Wagen 6mph schnell ist oder der Fahrer von der Bremse geht", erklärt die Produktbroschüre dieses frühe ABS.

"Der Lincoln fährt sich wirklich wie ein Schiff und ist allein zum Geradeausfahren gemacht. Nach jeder Bodenwelle schwingt er wie eine Sänfte hinterher. Das ist Luxus pur und fürs Cruisen sehr angenehm", schildert der Berliner seine Fahreindrücke mit dem Continental Mark IV, der bei einem Radstand von 306 cm eine Gesamtlänge von 567 cm aufweist, dabei satte 203 cm breit aber nur 136 cm hoch ist. Als Reisewagen eignet sich der betagte Amerikaner immer noch bestens, etwa, um stilvoll von der deutschen in die niederländische Hauptstadt zu gondeln: "Voll entspannt stiegen mein Kumpel und ich in Amsterdam aus. Die Leute guckten vielleicht komisch, allerdings bekam der Conti am Ende sogar einen Preis – den Bad-Luck-Award des dortigen Cadillac-Treffens."

Text & Fotos: Arild Eichbaum

Ursprünglich baute der Kühlergrill eine gute Handbreite in die Stoßstange hinein, doch mit Einführung der "energy absorbing bumpers" im Modelljahr 1973 war damit Schluss.



1973 Lincoln Continental Mark IV

Motor: Ford 385-Serie OHV-V8, 460 ci, 7.536 ccm, 208 PS bei 4.400 U/min; 458 Nm bei 2.800U/min, Bohrung x Hub in mm: 110,7 x 97,8, Verdichtung: 8:1, Vierfachvergaser

Kraftübertragung: 3-Stufen-Automatik Ford C6, 12"-Wandler, Hinterradantrieb, "Traction-Lok"-Sperrdifferenzial

Vorderachse: Einzelradaufhängung, an doppelten Querlenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer

Hinterachse: Starrachse an Vierlenker-Aufhängung, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer

Bremsen: Scheibenbremsen vorn/Trommelbremsen mit "Sure-Track" ABS hinten

Räder: 15"-Stahlfelgen mit Speichenradkappen

Reifen: Delta "Majestic A/S" in 225/75 R15

