



Endlose Weite: So müssen die Great Plains aussehen, wenn man sie auf vier Räder setzt

Der große Lincoln erlangte dadurch traurige Berühmtheit. Jeder kennt die schwarze Staatskarosse, jeder sieht in ihr den Inbegriff eines amerikanischen Straßenkreuzers. Dabei trägt der im Advanced Design Studio der Ford Motor Company entworfene Staatswagen eine schnörkellose Sachlichkeit zur Schau, die sich grundlegend vom orgiastischen „Chrom und Flossen“-Barock der späten Fünfziger distanzieren. Der 61er Continental wirkt trotz seiner Abmessungen zurückhaltend, ja fast europäisch elegant. Ein Grund dafür soll sein, dass der leitende Designer, Elwood Engel, 1958 die Kölner Ford-Werke besuchte und den Prototy-

Auf Kennedys Ausruf
„Ich bin ein Berliner!“ konnte
 Philip erwidern: **„Mein Auto ist ein Berner.“**

pen des 17M P3 bestaunte. Die akzentuierten „Bügelalten“ auf den Kotflügeln, ins Frontdesign integrierte Blinker und Stoßfänger sowie die sanft gewölbte Kontur der Motorhaube gefielen Engel so gut, dass er sie im Gedächtnis mit nach Dearborn nahm und auf den Entwurf des neuen Ford Thunderbird adaptierte. Die Verwandlung dieses Coupés zum Lincoln Continental soll allerdings nicht Engels Idee gewesen sein, sondern geschah auf Initiative des damaligen Ford-Präsidenten Robert McNamara. Der wiederum zählte zum engen Freundeskreis John F. Kennedys und wurde von ihm 1961 zum Verteidigungsminister berufen.

Die unter Verzicht auf pompösen Zierrat betont schlicht gestaltete Form des Lincoln korrespondierte mit Kennedys politischem Kurswechsel und verlieh ihm womöglich sogar höhere Glaubwürdigkeit. Hätte der Ausspruch „Ich bin ein Berliner!“ auch so überzeugend gewirkt, wenn JFK in einem Cadillac Fleetwood zum Rednerpodest gefahren worden wäre? Den Einfluss des Autodesigns auf den Verlauf der Weltgeschichte sollten Historiker einmal akribisch untersuchen ... Seine Königliche Hoheit Prinz Philip hätte jedenfalls bei einem Besuch der Schweiz in Anlehnung an Kennedy behaupten können: „Mein

Auto ist ein Berner!“ Denn die Form seines Alvis basierte auf einem Entwurf der Carrosseria Graber aus der Schweizer Hauptstadt. Die Stellmacherei aus Wichtrach vor den Toren Berns und der Sportwagenhersteller aus dem englischen Coventry bildeten seit 1953 eine recht erfolgreiche Notfallgemeinschaft. Sie fanden zueinander, weil Alvis in England seine Stamm-Karosseriebauer abhandeln kamen und Graber auf dem Kontinent die Auftraggeber ausgingen. Alvis hatte bis dahin die Aufbauten bei Mulliner und Tickford fertigen lassen, doch diese Firmen wurden fast zeitgleich von Rolls-Royce und Aston Martin übernommen.

Die Firma Alvis war dem Duke of Edinburgh sicherlich sympathisch, denn sie verdiente ihr Geld vorrangig mit dem Bau von Flugzeug-Sternmotoren und Panzerwagen für die Army, und Philip von Mountbatten war vor allem durch seine militärische Laufbahn in eine aussichtsreiche Position für die Hochzeit mit der britischen Thronfolgerin gerückt. Grabers Karosseriestil verlieh dem durch und durch englischen Alvis eine ungewöhnlich elegante, fast mediterrane Ausstrahlung. Bei flüchtiger Betrachtung könnten viele der ab 1955 gebauten Modelle glatt für einen Facel-Vega durchgehen. Der Alvis TD 21 pass->



Holzvertäfelte Club-Atmosphäre im Alvis-Cockpit: Prinz Philip fuhr seinen Alvis gern selbst



Hightech-Styling anno 1961: Kennedy überließ das Fahren seinem Chauffeur

**Technische Daten
Alvis TF 21**

Drophead Coupé by Park Ward

ANTRIEB R6-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; seitliche Nockenwelle; Gemischbildung: drei Vergaser SU HD6; Bohrung x Hub: 84 x 90 mm; Hubraum: 2993 cm³; Verdichtung: 9,0; Leistung: 110 kW/150 bhp bei 4750/min; maximales Drehmoment: ca. 250 Nm bei 3750/min; Fünfgang-Getriebe ZF; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Aluminiumkarosserie auf Stahlrahmen; Radaufhängung vorn: Querlenker, Schraubenfedern, Teleskopdämpfer; hinten: Starrachse, Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer; Burman-Kugelumlauf lenkung mit Servounterstützung; Bremsen: v./h. Scheiben (Dunlop); Reifen: v./h. 6.40-15

ECKDATEN L/B/H: 4801/1676/1461 mm; Radstand: 2832 mm; Spurw. v./h.: 1416/1416 mm; Leergewicht: 1575 kg; Tankinhalt: 65 l; Bauzeit: 1966 bis 1967; Stückzahl: 106 (inklusive 2-türiger Limousine); Preis (1967): 3433 Britische Pfund

FAHRLEISTUNGEN¹ Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in ca. 11,5 s; Höchstgeschwindigkeit: 193 km/h; Verbrauch: ca. 16 l/100 km



¹Werkangaben

MARKTLAGE¹

ZUSTAND 2 64.400 €

ZUSTAND 3 41.200 €

ZUSTAND 4 20.100 €

Wertentwicklung steigend

¹Werte für Alvis TF 21 Cabriolet



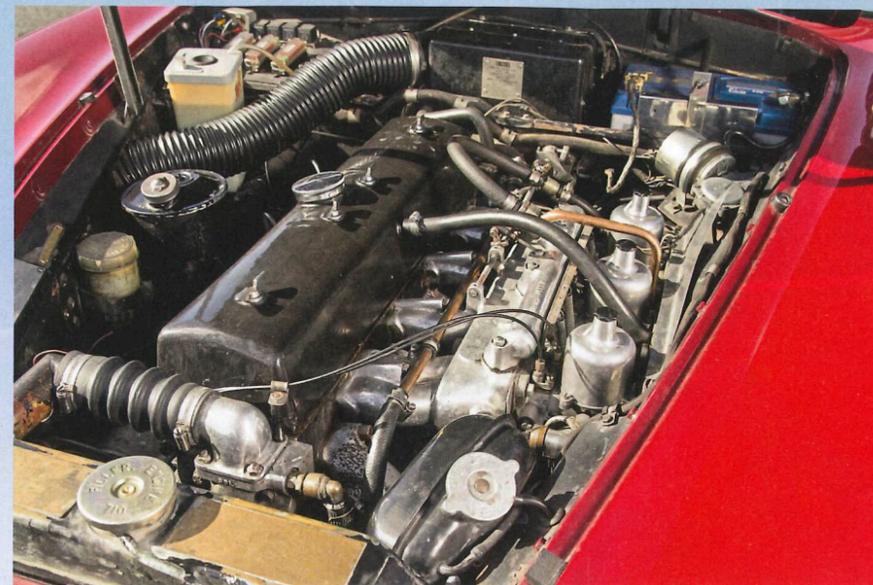
te damit perfekt zu seinem prominenten Eigentümer, denn Prinz Philip war seinerseits Kontinentaleuropäer und wuchs erst nach der Vermählung mit Elizabeth II. in die Rolle eines britischen Royals hinein. Geboren wurde Philip auf Korfu. Er hat griechische Vorfahren – und hier findet sich die kuriose Parallele zu einem genialen Ingenieur, der in den 50er Jahren für Alvis arbeitete. Gemeint ist der in Smyrna geborene Sir Alec Issigonis, weniger bekannt für seine Arbeiten bei Alvis als für zwei Geniestreiche, die ihm davor und danach glückten: der Morris Minor und der Austin Mini. Es ist fraglich, ob er in dieser Zeit Prinz Philip begegnete, denn der fuhr damals noch ein Konkurrenz-Modell, das Lagonda Drophead Coupé. Den Alvis TD 21 orderte „His Royal Highness“ 1961 mit geändertem Stoffverdeck und einer um 7,5 Zentimeter höheren Windschutzscheibe.

Unter dem bei Park Ward als Lizenzbau gefertigten Graber-Kostüm des Dreiliter-Alvis sitzt ein Chassis, dessen robuste Konstruktion dem Militäroffizier ebenso imponieren konnte wie der Hang zu fortschrittlicher Technik. Das Herzstück des opulenten Alvis ist allerdings ein Stück traditionellen britischen Maschinenbaus: ein schlanker, hoher Reihensechszylinder mit sieben Kurbelwellenlagern und seitlicher Nockenwelle. Über lange Stößelstangen steuert sie die Seite an Seite vertikal im Kopf

hängenden Ventile. Mit 84 mm Bohrung bei 90 mm Hub weist der bei Alvis selbst konstruierte Motor typische Zylindermaße auf, die bei englischen Motoren oft anzutreffen waren, weil sich die Kraftfahrzeugsteuer dort nicht nach dem Hubraum richtete, sondern nach dem Maß der Zylinderbohrung. Der lauffruhige Motor wurde von 1950 an gebaut und kam in verbesserter Form noch 17 Jahre später im letzten Alvis-Modell TF 21 zum Einsatz, wie es hier zu sehen ist. Gekoppelt wurde der Motor mit einem Viergang-Getriebe von BMC, alternativ gab es ab 1962 eine Borg-Warner-Automatik oder aber die damals neue ZF-Fünfgang-Schaltbox. Dazu wurde der Alvis mit vier Dunlop-Scheibenbremsen und ei-

Alvis war ein Jahr älter als Prinz Philip – doch der hat die Marke um fünf Jahrzehnte überlebt

ner leichtgängigen Servolenkung bestückt. Doch weder technischer Anspruch noch königlicher Zuspruch retteten die kleine Marke: 1965 übernahm Rover das Kommando. Bevor jedoch Pläne für einen neuen Alvis-Sportwagen mit Mittelmotor-V8 konkret werden konnten, wurde Rover seinerseits vom Lkw-Konzern Leyland geschluckt, und der knipste im August 1967 bei Alvis endgültig das Licht aus. Prinz Philip, der kürzlich in gewohnter Zurückhaltung seinen 95. Geburtstag feierte, hat die Marke inzwischen um fünf Jahrzehnte überlebt. Der erste Alvis wurde übrigens 1920, im Jahr vor Philips Geburt, gebaut. Fast zeitgleich entstand in den USA der erste Lincoln.



Klassischer britischer Maschinenbau: Schlanker Alvis-Sechszylinder mit langem Hub und seitlich platziertem SU-Vergaser-Trio



Klassischer amerikanischer Maschinenbau: Kompakter Lincoln-V8 mit gewaltigem Hubraum und Vierfach-Vergaser



**Technische Daten
Lincoln Continental
Presidential Convertible
by Hess & Eisenhardt**

ANTRIEB V8-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; zentrale Nockenwelle; Gemischbildung: ein Vierfach-Vergaser Carter; Bohrung x Hub: 109,2 x 94,0 mm; Hubraum: 7044 cm³; Verdichtung: 10,5; Leistung: 257 kW/350 SAE-PS bei 4800/min; maximales Drehmoment: 664 Nm bei 3100/min; Dreistufen-Automatik; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende viertürige Karosserie mit verlängertem Radstand und verstärkter Bodengruppe; Radaufhängung vorn: ungleich lange Querlenker, Schraubenfedern, Stabi.; hinten: Starrachse, Blattfedern, Teleskopdämpfer; Kugelumlauf lenkung mit Servo; Bremsen: v./h. Trommeln

ECKDATEN L/B/H: 6477/1996/1448 mm; Radstand: 3962 mm; Spurweite v./h.: 1577/1549 mm; Leergewicht: 3538 kg; Tankinhalt: 79 l; Bauzeit: 1961; Stückzahl: 3; Preis (1961): 200.000 US-Dollar

FAHRLEISTUNGEN¹ Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in ca. 18 s; Höchstgeschwindigkeit: ca. 160 km/h; Verbrauch: ca. 32 l/100 km



¹Werkangaben

MARKTLAGE¹

ZUSTAND 2 33.800 €

ZUSTAND 3 k. A.

ZUSTAND 4 k. A.

Wertentwicklung leicht steigend

¹Wert für Lincoln Continental Cabriolet viertürig

