

Langer

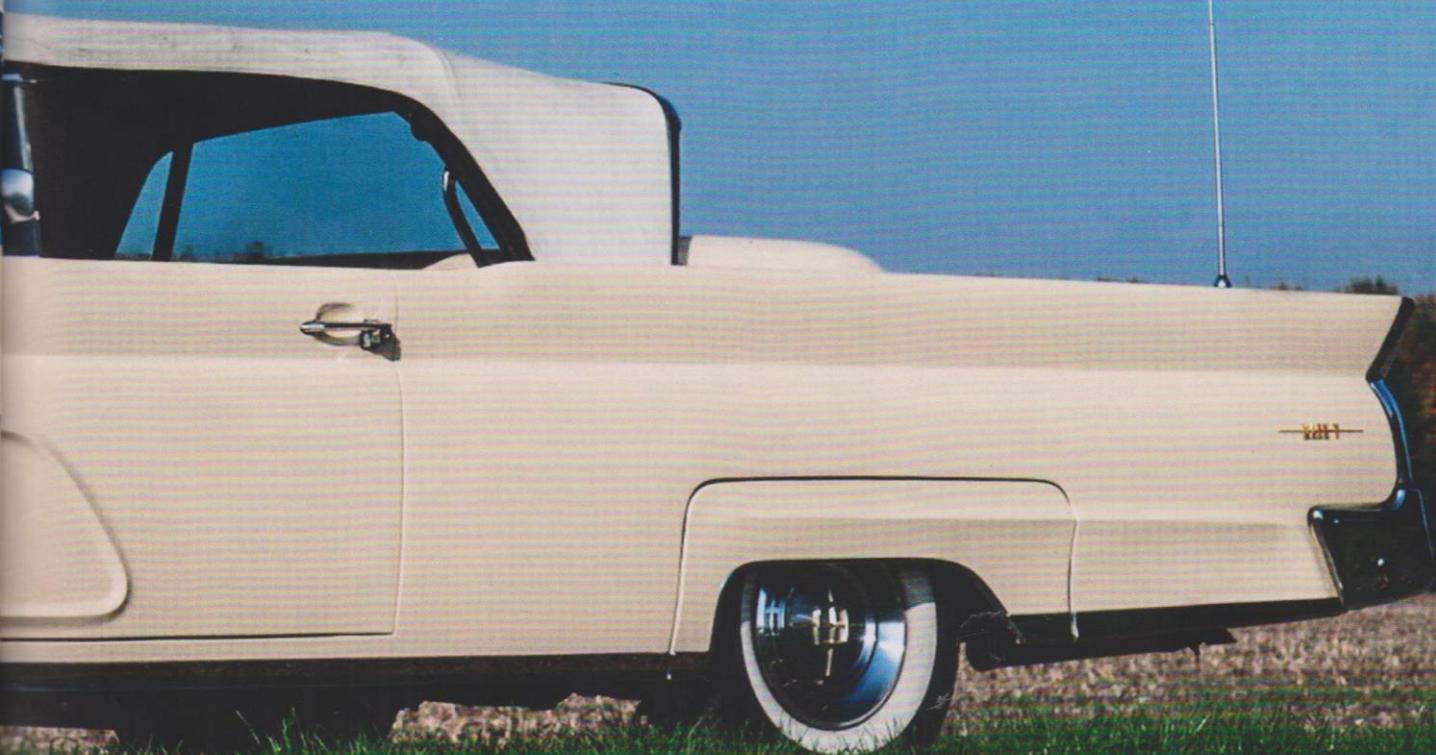


Die während der Modelljahre 1958 bis 60 unter dem Lincoln-Label „Continental“ angebotenen Premium-Automobile waren zu ihrer Zeit nicht nur die größten Personenwagen, sie boten zudem einige konstruktive Besonderheiten und eine besonders umfangreiche Serienausstattung. Um Haaresbreite wären sie allerdings auch zu den letzten Fahrzeugen der Ford-Marke Lincoln geworden.

than Life

60er Lincoln Continental Mark V Convertible

Von Armin Kübler, Fotos: Harry Meister, harry-meister.com



Die 58er bis 60er Continentals galten als die größten Pkws der Nachkriegszeit. Man beachte die entgegen der Fahrtrichtung angeschrägte Heckscheibe!

Klassische US-Luxusfahrzeuge werden von Zeitgenossen, die mit der Thematik wenig vertraut sind, noch heute oftmals pauschal mit der General-Motors-Premiummarke Cadillac in Verbindung gebracht. Dabei boten Chryslers „Imperial“-Label und die Ford-Luxusmarke Lincoln nicht minder interessante, prestigeträchtige

Oberklasseautomobile an, zu denen auch das hier gezeigte, besonders opulente 60er Continental Mark V Convertible gehörte. Interessant ist im Übrigen schon die Entstehungsgeschichte der Marke Lincoln. Ins Leben gerufen wurde die nämlich ausgerechnet vom Cadillac-Gründer Henry Martyn Leland: Nachdem Leland gemeinsam mit seinem Sohn

Wilfred seine im Jahr 1908 von General Motors aufgekaufte, erste Firma Cadillac im Jahr 1917 verlassen hatte, versuchte er mit der „Lincoln Motor Company“, abermals in der Autoindustrie Fuß zu fassen.

Die nach dem 16. US-Präsidenten Abraham Lincoln (für dessen Wahl seinerzeit auch Henry Leland gestimmt haben soll) benannte Marke

Schöne Aussichten
vermag nicht nur
ein Hochsitz zu
bieten: Allein das
Heck des Continen-
tals ist schon ein
Kunstwerk für sich!



fertigte zunächst allerdings „Liberty L-12“-V12-Flugmotoren für den Kriegsbedarf. Nachdem der Erste Weltkrieg dann 1918 beendet war, beschlossen Henry und Wilfred, unter demselben Label eigene Luxusfahrzeuge zu produzieren, von denen man das erste im September 1920 fertiggestellt hatte. Bereits Anfang 1921 war die „Lincoln Motor Company“ allerdings in arge finanzielle Nöte geraten, und Henry Ford kaufte die noch junge Leland-Marke 1922 auf. Bis zu seinem Tod Ende Mai 1943 führte zwar Henrys Sohn Edsel (der 1939 auch die Ford Marke „Mercury“ gründete) das Unternehmen. Aber immerhin hielt man auch unter der Ford-Ägide tatsächlich an dem Plan fest, unter diesem Markennamen luxuriöse Fahrzeuge zu fertigen.

Die Premiumautomobile der „Lincoln“-Tochter haben dem Mutterkonzern Ford jedoch in einigen Fällen mehr Prestige als Profit eingebracht.

Insbesondere galt das für die während der Modelljahre 1956 und 57 unter dem separaten Label „Continental“ angebotenen „Mark II“-Modelle: Obwohl dieser rund 10.000 \$ teure Fahrzeugtyp von allerlei Prominenz, wie etwa von Elizabeth Taylor, Frank Sinatra, Elvis Presley, vom iranischen Schah sowie von Nelson Rockefeller und Henry Kissinger gefahren wurde, zahlte Ford bei jedem der ausgelieferten Autos sogar noch kräftig drauf. Um dem Minusgeschäft künftig entgegenzuwirken, mussten sich die 58er-„Continental Mark IIIs“ daher ihre Grundstruktur mit den einfacheren Lincoln-Modellen „Premiere“ und „Capri“ teilen. Letzterer hatte außer dem Namen jedoch nichts mit den späteren Ford Capris aus Europa und den gleichnamigen US-Mercurys gemein.

Der letzte Lincoln?

Obgleich die „Continental Mark IIIs“ eigentlich auch dieses Mal wieder unter dem separaten „Mercury-Lincoln Division“-Label „Continental“ angeboten wurden, sprach man in der zeitgenössischen Werbung dennoch von einem „Lincoln Continental“. Trotz des kostensparenden Badge Engineerings fuhren

allerdings auch die 58er-„Continental Mark III“-Modelle wieder Verluste ein, was zum Teil wohl auch an der Wirtschaftskrise von 1958 gelegen haben mag. Aber das galt genauso für die 59er-„Continental Mark IVs“ sowie die „Continental Mark Vs“ des Jahrgangs 1960 – die letzten ihrer Art. Robert McNamara – Fords erstem Präsidenten, der nicht der Familie angehörte und der auch bereits 1961 in das Amt des

Wäre es nach dem damaligen Ford-Präsidenten Robert McNamara gegangen, dann wäre der 60er-Jahrgang wohl zum letzten geworden



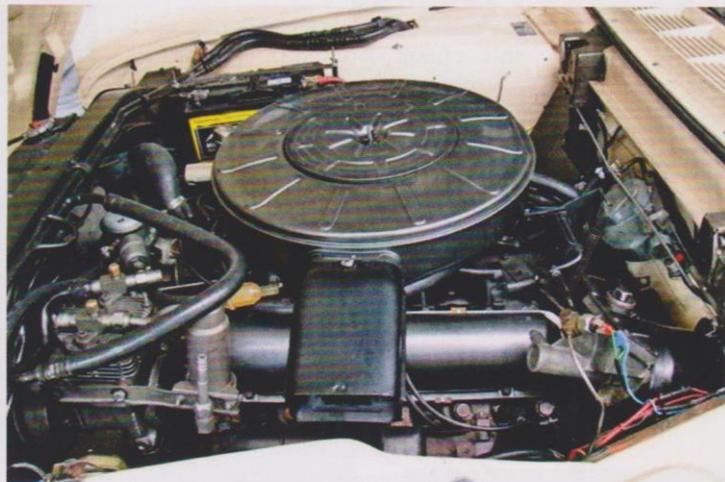
Bei den Rädern handelt es sich um die originalen 14-Zoll-Felgen und Radkappen. Die Radial-Reifen sind natürlich jüngeren Datums.



Beim mindestens 7.056 \$ teuren Convertible gehörte ein Echtlederinterieur bereits zum serienmäßigen Lieferumfang



Das Cockpit beherbergt alle verfügbaren Optionen inklusive einer Klimaanlage und einer Scheinwerfer-Abblendautomatik



Zugunsten eines niedrigeren Benzinverbrauchs hatte man die Leistung des 430er-MEL-V8ers für 1960 auf 315 bhp gesenkt

US-Verteidigungsministers wechselte – war jedoch nicht nur die verlustbringende Continental-Reihe, sondern überhaupt die gesamte Marke Lincoln ein Dorn im Auge.

Hätte man für den 61er-Jahrgang nicht rechtzeitig einen vielversprechenden, bemerkenswert schlicht gezeichneten neuen Lincoln Continental parat gehabt, der letztlich nicht nur zum ersten Automobil wurde, das eine Industriedesign-Auszeichnung erhielt, sondern auch in der Tat den erhofften kommerziellen Erfolg für Fords „Lincoln-Mercury Division“ brachte, dann wäre die Ford-Premiummarke Lincoln mit dem Auslaufen des 60er-Modelljahres nach dem Willen McNamaras wohl auch wirklich endgültig eingestellt worden. Kommerzielle Erfolge mögen die Continental Mark III, IVs und Vs zwar noch nicht gewesen sein. Aber ohne Frage waren dies grandiose Fahrzeuge, die mit einigen Besonderheiten aufwarten konnten: Zunächst einmal handelte es sich hier mit fast 5,8 Metern Gesamtlänge schon um die größten in Serie gefertigten Personenwagen der Nachkriegszeit.

Bemerkenswert ist dabei auch der Umstand, dass deren Karosserien trotz ihrer beeindruckenden Größe selbsttragend konstruiert waren. Wie sich in der Praxis später zeigte, neigten die Blechhüllen daher trotz jährlicher Nachbesserungen allerdings auch selbst im letzten Jahrgang 1960 noch unter bestimmten Umständen zum Verwinden. Naturgemäß soll dies insbesondere beim Convertible der Fall gewesen sein, dem das verstärkend wirkende Dach der geschlossenen Sedan- und Coupé-Pendants fehlte. Darüber hinaus hielt man es offenbar aber auch für zwingend notwendig, in Sachen Fahrwerk im Grunde genommen eher einen technischen Rückschritt zu begehen, als einen Fortschritt zu machen: Während die 58er- und 59er-Continental noch Schräglenker-Hinterachsen mit Schraubenfedern aufwiesen, waren die Starrachsen der 60er-Modelle nämlich wieder an Längsblattfedern aufgehängt.

Vorzeigexemplar

Wo Licht ist, da ist zwar auch Schatten. Aber dort, wo Schatten ist,

da muss eben auch Licht sein – und trotz ihrer fraglos vorhandenen Makel sind die Continentals der Jahrgänge 1958 bis 60 leuchtende Beispiele für die innovative US-amerikanische Ingenieurskunst und das US-Auto-design jener Epoche. Das wiederum lässt sich hervorragend an dem 60er Mark V Convertible nachvollziehen, welches wir hier zeigen. Dessen deutscher Besitzer möchte zwar anonym bleiben. Aber sein schöner, „pastel yellow“-farbener Continental steht exemplarisch für so ziemlich alles, was das einstige Topmodell im Ford-Konzern im besten Fall ausmachte: Zur außerordentlich umfangreichen Serienausstattung gehörten schon bei den geschlossenen Continentals zunächst nicht nur ein 430-ci-MEL-V8, sondern auch eine Servolenkung und eine „Twin Range Turbo-Drive“-Automatik.

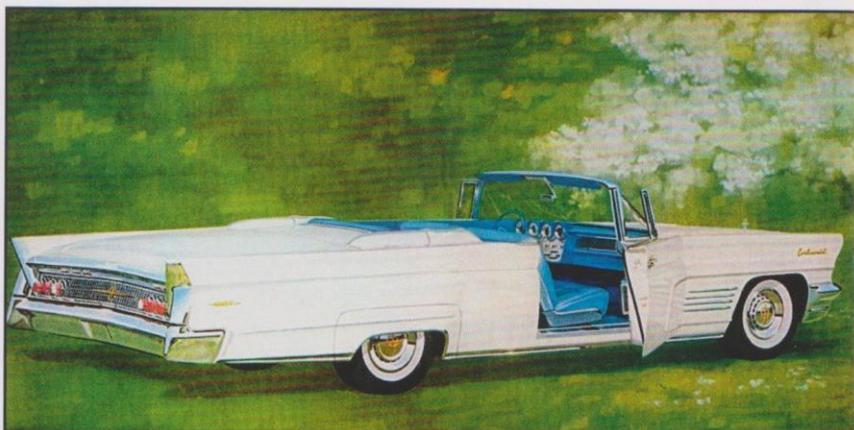
Die 60er-Modelle trieben dabei übrigens als einzige auf 315 bhp leistungsreduzierte Aggregate an (1958 waren es zunächst 375 und 1959 noch 350 bhp), wodurch der enorme Benzinverbrauch reduziert werden sollte. Davon abgesehen, waren aber alle Jahrgänge von 1958

Zu einem kommerziellen Erfolg wurde das aufsehenerregende Cabriolet nicht: Nur 2.044 Einheiten entstanden während des 60er-Jahrgangs



bis 60 ab Werk unter anderem noch mit einem Bremskraftverstärker, mit elektrischen Fensterhebern und Türdreiecksfenstern, einer elektrisch verstellbaren Sitzbank vorne, einem innenverstellbaren Außen Spiegel, einer elektromagnetischen Kofferraumentriegelung, einem „Travel-Tuner“-Radio mit elektrisch ausfahrbaren Antennen sowie mit getönten Scheiben ausgestattet. Beim Convertible gehörte zudem ein Lederinterieur zum Lieferumfang, das Verdeck wurde elektrisch betätigt und wie bei den geschlossenen Versionen war auch beim Cabrio die entgegen der Fahrtrichtung angewinkelte Heckscheibe elektrisch versenkbar.

Das Exemplar auf diesen Seiten hat man überdies sogar noch mit einer Cruise Control, einer Klimaanlage, einer Zentralverriegelung und einer Scheinwerfer-Abblendautomatik ausgestattet. Wer seinerzeit noch mehr Prestige wünschte, dem blieb – wie Elvis Presley, der für die Zeit seines Militärdienstes in Deutschland ein spezielles 59er-Exemplar bestellte – darüber hinaus nur noch die „Town Car“-Limousine. Wäre es nach all den Vorzügen gegangen, welche jene Continental-Generation fraglos vorzuweisen hatte, dann hätten diese Modelle eigentlich Volltreffer werden müssen. Dass diese Fahrzeuge ganz im Gegenteil letztlich sogar beinahe zur Einstellung der Marke Lincoln geführt hätten, kann man ihnen daher eigentlich auch nicht nachsehen. Vielleicht waren diese großartigen Fahrzeuge einfach in jeder Hinsicht „larger than life“ – im wahrsten Sinne des Wortes „überlebensgroß“. Umso erfreulicher ist es da natürlich, dass es heute noch Liebhaber gibt, die sich der Pflege und Erhaltung dieser einstigen Flugschiffe des Ford-Konzerns widmen.



Lincoln Continental
in a world apart, automatically

Never before in the hands of fine car experience has the easy touch of our air flagging been so uncompromising. Never anywhere has there been a convertible so completely, and automatically, automatic.

A single switch on the instrument panel controls the top, allowing it to glide into a well behind the rear seat. As the top disappears, a cover panel automatically closes over it, leaving the smooth, sleek line of the Continental's deck undisturbed.

For "top up" convenience and ventilation precision, the driver's touch controls a retractable safety glass rear window in no other convertible today.

In the space it affords you, the luxury that surrounds your relationship that delights you, today's Lincoln Continental serves you into a realm of quality beyond compare. Seeing a driving it will make you aware that nothing could be finer. Your Lincoln Continental dealer will be happy to show you the reasons why you are seeing more and more of the magnificent cars on the road. Why not visit him soon?

LINCOLN-MERCURY DIVISION *Ford Motor Company* BUILDERS OF FINEER CARS OF EVERY SIZE FOR EVERY PURPOSE
© LINCOLN AND MERCURY COMPANIES, THE SIXTH FLOOR OF WORTH BLDG. JERSEY CITY, N.J. 07310

Obwohl die Continentals eigentlich unter einem gleichnamigen separaten Label angeboten wurden, sprach die Werbung doch von einem „Lincoln“

Technische Daten / Infos Lincoln Continental Mark V Convertible 1960

Chassis:

Selbsttragend; Vorderachse: doppelte Querlenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Trommelbremsen, Servolenkung; Bremskraftverstärker; hinten: Starrachse (Differenzialübersetzung 2,89:1) an Blattfedern und Teleskopstoßdämpfern; Trommelbremsen; Räder: 14-Zoll-Stahlfelgen mit originalen Radkappen und Weißwandbereifung 235/75-14

Antrieb:

„MEL“-V8 (Mercury-Edsel-Lincoln), 430 ci (ca. 7,05 l), Bohrung/Hub: 109,2 x 94 mm, Verdichtung 10:1, 1 x Carter-Doppelvergaser, 315 bhp bei 4.100 U/min, max. Drehmoment: 465 ft. lbs bei 2.200 U/min, Doppelrohrauspuffanlage; Getriebe: „Twin-Range Turbo-Drive“-Dreigangautomatik

Karosserie:

Stahlblechkarosserie, zweitüriges Convertible (Modell „68A“), elektrisch betätigtes

Verdeck mit elektrisch versenkbarer Heckscheibe, elektrisch betätigte Verdeckabdeckung, Colorverglasung; Farbe: „Tan“ Yellow (Code „R“), Verdeckfarbe „Tan“ (Code „2“)

Innenausstattung:

Zweifarbige Lederinterieur, elektrische Fensterheber und Türdreiecksfenster, 6-fach elektrisch verstellbare Sitzbank vorne, Cruise Control, Klimaanlage, elektromagnetische Türverriegelung, Abblendautomatik für die Scheinwerfer, innenverstellbarer Außenspiegel, elektromagnetische Kofferraumentriegelung, originales Lincoln-„Travel-Tuner“-Radio mit elektrisch ausfahrbarer Antenne, Gangwahlhebel an der Lenksäule

Zahlen:

Maße (Länge x Breite x Höhe): 5.771 x 2.041 x 1.478 mm, Radstand: 3.327 mm, Spurbreite: vorne und hinten 1.549 mm, Leergewicht: ca. 2.352 kg; Tankinhalt: 94,6 Liter; Stückzahl: 2.044 St. (nur Convertible); Neupreis (Basis): \$ 7.056

Infos:

LCCE Lincoln & Continental Club Europa, www.lincolnclub.eu

Im offenen Zustand verbirgt sich das Verdeck unter einer Abdeckung. Zur Bedienung genügt ein einziger Schalter.

