



PFORTE ZUM LUXUS

Text und Fotos: Jens Tanz



Die Luxusdivision Lincoln innerhalb des Ford-Konzerns baute mit dem Continental den Inbegriff des amerikanischen Straßenkreuzers. Die Technologieträger nahmen in den 60er-Jahren Dimensionen von Doppelgaragen an und boten ihren Passagieren durch Selbstmördertüren einen Wohnraum aus Luxus. Marcel Kußmaul hat sich mit einem 68er-Modell seinen Traum erfüllt und wacht nach zwölf Wochen Werkstattaufenthalt immer noch nicht auf

Ein massiver, kantiger Klotz; eine gewaltige bewegte Masse; klare, gerade Linien; große Flächen und wenig Zierrat: All das lässt das Auto wie eine Garage selbst wirken – niemand wäre verwundert, wenn auf dem Rücksitz ein Golf parkte. Reinpassen würde er.

Marcel Kußmaul öffnet die Fahrertür des Lincoln Continental, Baujahr 1968, dann öffnet er die hintere Tür – entgegen der Fahrtrichtung, die Scharniere hinten angeschlagen. Der in diesem Falle weiße Riese hatte als einziger seiner Zeit die

ses Feature. Diese komfortable Erreichbarkeit von Sitzplätzen ging als „Selbstmördertür“ in die Automobilgeschichte ein. Denn was sich hier auf dem Parkplatz wie ein gleichflügeliges Scheunentor öffnet, kann auf der Straße vom entgegenkommenden Verkehr abgerissen werden.

Kußmaul begeistert sich seit Kindertagen für Autos. Der 36 Jahre alte Malermeister aus Schleswig-Holstein wollte seit Langem einen großen V8 haben, aber die Kosten für den Kauf und den Unterhalt ließen ihn jahrzehntelang zögern.

2016 war es endlich so weit: Er hatte ein bisschen Geld gespart. Cadillac war schon sehr cool, getoppt aber um Längen durch Lincoln. Nach wochenlangem Suchen im Netz und vielen Enttäuschungen, weil die Autos entweder schon weg oder totale, überbeuerte Vollkatastrophen waren, fand er den weißen Four-Door-Sedan.

Er fuhr ihn auf eigenen Achsen 300 Kilometer bei Dauerregen nach Hause und musste dabei gleich zwei Mal Kröten schlucken. Zuerst beim Tankstopp – geschenkt, das war zu erwarten. Aber dann die riesige Pfütze Kühlwasser unter dem Auto ... Zum Glück waren ihm die Götter des amerikanischen Big Blocks hold: Der Vorbesitzer hatte nur zu viel Kühlflüssigkeit in das System geschüttet, die oben aus dem Überlauf wieder rausgedrückt wurde. Uff.

Was Fords Chefdesigner Elwood Engel vom Reißbrett auf die Straße brachte, gehörte zu den längsten und schwersten Serienfahrzeugen, die in den USA zu bekommen waren. Ein Lincoln aus den 60ern wollte seine fast drei Tonnen Gewicht und seine 6,5 Meter Länge mit Design und Eleganz verheimlichen.

**ER WAR EINE KLARE ANSAGE:
ICH BIN FETT UND GRÖßER ALS ALLE ANDEREN,
DABEI ABER POTENT UND KRAFTVOLL UND
BRINGE EUCH HÖCHST KOMFORTABEL ANS ZIEL.**

Als Argumentationshilfe packte man einen 7,5-Liter-V8 hinein und ließ die Wanne jedem durchschnittlichen Muscle Car der jungen Wilden an der Ampel einfach davonfahren.

Engel griff für seinen Continental in eine alte Trickkiste und zauberte einen unberücksichtigten Entwurf für den 1958er Thunderbird hervor, den er technisch und optisch an die Oberklasse anpasste. So kam der Continental zwar mit einer komplett eigenständigen Karosserie daher, blieb aber technisch verwandt mit dem Thunderbird und teilte sich mit ihm viele mechanische Teile aus dem Ford-Baukasten. Im Detroit Vorort Wixom liefen beide Modelle im damals profitabelsten Ford-Werk parallel vom Band. Als erstem Automobil

wurde dem 1961er Lincoln Continental der begehrte „Industrial Design Award“ verliehen, da nach Ansicht der Juroren der Wagen „einen herausragenden Beitrag zur Einfachheit und Eleganz des Automobildesigns“ lieferte. Thanks, Herr Engel: alles richtig gemacht.

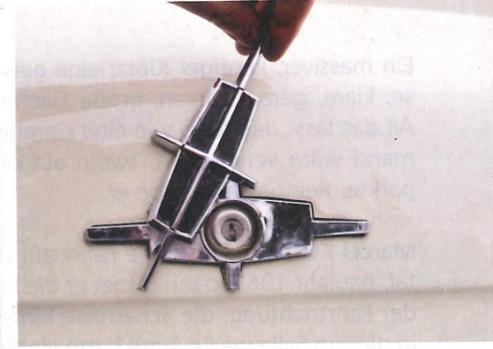
Von den meisten technischen Schmankerln bekommen die Fahrer des leisesten je gebauten Lincoln gar nichts mit. Wer ahnt schon, dass im Automatikgetriebe ein Höhenmesser eingebaut ist, damit die Schaltvorgänge im Gebirge genau so sanft flutschen wie unten in der Stadt? Die Parkbremse löst sich automatisch, elektrische Fensterheber und Servolenkung sind obligatorisch. Auf dem Dashboard in Form einer schicken Musiktruhe in Omas Wohnzimmer sind ein paar verchromte Knöpfe für die elektrische Antenne und die Frischluft-Klimaanlage.

Und dass beim Bremsen vorne servounterstützte Klötze auf großen Scheiben zupacken, weiß man erst, wenn man sich das Gewicht ins Gedächtnis zurückruft und feststellt, dass der Kahn beim Tritt auf das Pedal tatsächlich langsamer wird. Es ist überliefert, dass viele Kunden vom Luxus-Platzhirsch Cadillac damals auf einen Lincoln wechselten, weil der noch mehr Luxus und gleichzeitig angenehme Individualität bot. Zurückhaltung war anders.

Bevor Kußmauls Auto mit seinen 13 Quadratmetern Grundfläche in der Werkstatt von Fullsize Cars in Faßberg verschwindet, drehen wir mit ihm noch eine Runde, sofern man bei diesen kantigen Dimensionen überhaupt von Runden sprechen kann. Kein Auto für Hundertwasser, das ist schon mal klar. Der V8-Fan dreht den Schlüssel tief unten rechts am Armaturenbrett, und der Anlasser wirft sich



„Ein Schiff wird kommen, und das bringt mir den einen, den ich so lieb wie keinen, und der mich glücklich macht.“





aufopfernd und mit Wucht ins Ritzel. Kußmaul gibt dem 7,5-Liter-Big-Block ein paar kurze Gasstöße, dann haben sich die Schwimmerkammern gefüllt und die Töpfe zünden gleichmäßig und kraftvoll. Man ahnt, dass der die Quartiermeile in 18 Sekunden schafft – das käme visuell gleich mit einem Londoner Doppeldeckerbus, der an der Ampel einen Subaru Impreza verbläst. Warum auch nicht?

Das Schiff gleitet alternativ so sanft und leise, aber trotzdem kraftvoll durch die Welt, als würde es seine fast 50 Jahre auf dem Hüftschwung verleugnen wollen. Einmal Oberklasse, immer Oberklasse. Das gilt leider auch für die Reparaturen, denn bei aller technischer Reife eines Lincoln sind nach so vielen Jahren nicht mehr alle Verschleißteile im Neuzustand. Ob man das verdrängen will oder nicht.

Kußmaul kam mit einem undichten Bremsschlauch an. Der erste wirkliche Defekt an dem Wagen zeigte sich schon nach 400 Kilometern. Und bei der Durchsicht stellte sich heraus, dass der Continental zwar im Kern gesund, aber weit entfernt von einem guten Zustand ist.

Marcel Kußmaul weiß aber, dass bei so einem Auto Sparsamkeit nur zu noch mehr Kummer führt. Also müssen die

Jungs da jetzt ran: zwölf Wochen Wartezeit allein für die neuen Motorlager, die es nur in den USA und nur im Tausch gegen die Altteile gibt. Während dieser Zeit bekommt der Four-Door-Sedan außerdem eine große Inspektion mit allen Flüssigkeiten, einen neuen Hauptbremszylinder und neue hintere Radbremszylinder, eine komplett neue Zündanlage und frische Verkabelungen an diversen elektrischen Teilen, neue Krümmer und einen neuen Vergaser von Edelbrock. Motor und Getriebe werden frisch abgedichtet, vorn kommen neue Dämpfer hinein und der Kühler wird auch gleich getauscht.

Der Luxus im Verborgenen ist somit leider auch der Fehler im Detail. Kußmaul trägt es mit Fassung. Anschließend weiß er wenigstens, was alles gemacht wurde und muss sich nicht auf die Aussagen eines Händlers verlassen. Der Lincoln Continental ist es wert. Und wenn das Auto demnächst fertig ist, wagt sein Besitzer den Continental-Lifestyle. Viel hatte er bisher ja nicht von seinem Traumwagen.

ABER IST VORFREUDE NICHT DIE SCHÖNSTE FREUDE?



Ford Tochter ... und doch so viel mehr als nur ein Ford.



TECHNISCHE DATEN	
LINCOLN CONTINENTAL 4 DOOR SEDAN	
Baujahr:	1968
Motor:	V8
Hubraum:	7.500 cm ³ (460 cui)
Leistung:	253 kW (345 PS)
Max. Drehmoment:	658 Nm bei 2.800/min
Getriebe:	Dreigang-Automatik
Antrieb:	Hinterräder
Länge/Breite/Höhe:	6.477/2.024/1.394 mm
Gewicht:	2.767 kg
Beschleunigung 0-100 km/h:	12,0 s
Top-Speed:	200 km/h
Preis/Wert:	ca. 25.000,- Euro