

Der letzte _____ einer großartigen Art

„Last of a magnificent Breed“ – mit diesem Claim bejubelte Cadillac das 1976er Eldorado Cabrio, nach dessen Einstellung jahrelang Flaute im Oben-Ohne-Segment herrschte. Bei Lincoln war der Letzte einer großartigen Art schon sieben Jahre früher zu Grabe getragen worden: Einen vergleichsweise stillen Abschied nahm man 1969 vom letzten Suicide-Doors-Viertürer.

Dabei hatte Virgil Exners epochaler Entwurf die Nobelmarke vor dem Verfall gerettet, denn nach überaus niedrigen Absätzen von Lincoln und der übergeordneten Continental Division in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre bestanden ernsthafte Überlegungen,

den Laden analog zu Edsel kurzerhand dichtzumachen. Rund 60 Millionen Dollar Verlust allein von 1958 bis 1960 waren hierfür ein starkes Argument, zudem teilten die Wagen mit den Fords und Mercurys dieser Tage keinerlei Komponenten. Letztlich überwog jedoch der

Anspruch, vor Cadillac nicht die Fahnen zu streichen und abermals ein perfektes Luxusauto in Serie zu bauen. Nach den Exzessen der 1950er Jahre, in denen gewagtes Styling eine Mindestanforderung und „größer, besser und mehr Chrom“ am besten war, schockierte Ex-

1969er Lincoln Continental 4-Door Sedan





Der letzte einer großartigen Art – der 1969er Suicide Doors Lincoln Continental



ners einmalig geradliniger Wagen Konkurrenz wie Publikum gleichermaßen: Panoramascieben, Leiterrahmen mit separater Karosserie, Heckflossen oder auch freistehende Lampen gab es nicht, stattdessen ein stilistisches Muster, das den amerikanischen Automarkt für den Rest des Jahrzehnts maßgeblich beeinflussen sollte. Bemerkenswert außer den natürlich aufsehenerregenden Selbstmördertüren im Fond und dem Umstand, dass der Wagen das einzige viertürige Cabrio der Nachkriegszeit in Serienfertigung darstellte, war noch eine andere Tatsache – Exner hatte Downsizing betrieben, lange bevor es GM in den 1970ern tat. Die exklusive neue Größe des Continental erwies sich im Luxussegment als einzigartig: Gegenüber dem vorherigen Mark V war der Wagen um rund 38 auf 540 Zentimeter Länge geschrumpft und um rund vier Zentimeter schmaler geworden. Das und der deutlich verringerte Wendekreis brachten natürlich enorme Vorteile beim Rangieren, bei der Parkplatzsuche und bei der Nutzung älterer, kleinerer Garagen. Trotz der geringeren Außenabmessungen war der vordere Sitzraum mit dem der größeren Vorgänger fast identisch. Die Beinfreiheit des Fahrers hatte sogar geringfügig zugelegt, während sie im Fond bisweilen als zu gering moniert wurde. Lincoln wies rasch darauf hin, dass der neue Continental zwar das kürzeste Luxusauto war, aber auch das schwerste, was zu einer ruhigen und stabilen Straßenlage mit gutmütigem Handling führe.

Nie gekante Qualität

Tatsächlich war der 1961er Continental nicht nur von herausragender Eleganz und erfrischender optischer Nüchternheit, was ihm direkt eine Auszeichnung vom renommierten Industrial Designers' Institute einbrachte,



Das überarbeitete Lenkrad erlaubte einen besseren Blick auf die Armaturen

sondern wies auch enorme Qualitätsstandards auf; so waren der übliche 1000-Meilen-Neuwagenölwechsel und letzte Anpassungen beim Continental nicht erforderlich, er war bei Auslieferung uneingeschränkt fahrbereit. Unter normalen Betriebsbedingungen genügte zweimal jährlich oder nach 6000 Meilen (ca. 9700 km) ein Service. In der Tat war die Ford Motor Company so zuversichtlich, dass sie auf den neuen Lincoln eine Händlergarantie von zwei Jahren oder 24.000 Meilen gewährte – doppelt so viel wie auf jedes andere Auto. Die Verkaufszahlen waren durchwegs erfreulich, speziell im Vergleich zu den 1950ern. Dass sie nicht einmal ansatzweise an die von Cadillac heranreichten, scherte niemanden. Hauptsache

besser als vorher! Größere Modifikationen ließen sich angesichts der selbsttragenden Karosserie nicht ohne weiteres bewerkstelligen, doch 1966 war es dann soweit: Die zuvor schon stets leicht gewachsene Länge legte abrupt um 12 auf 561 Zentimeter zu, zudem wurde die eher zurückhaltende Frontpartie wesentlich aggressiver gezeichnet, und der bis dato recht schüchterne Hüftschwung erfuhr eine kräftige Akzentuierung. Zudem sah sich Lincoln gezwungen, fortan auch ein Coupé anzubieten. Dieses stand verkaufsseitig allerdings stets im Schatten der Viertürer; wer einen zweitürigen Lincoln wünschte, griff in den Folgejahren tendenziell zu einem Continental Mark III, IV oder V.



Leder durfte schon sein, selbstverständlich echtes. Auf Wunsch hielt Lincoln eine noch opulenter „Town Car“-Ausstattung parat

Controller vs. Designer

1969 kam das letzte Jahr für die selbsttragenden Hingucker, ab dann gab es wieder die traditionellen Karosserien auf separater Rahmenkonstruktion wie beim neuen Continental Mark III. Für den 1970er Jahrgang kam der Continental völlig neu, länger und breiter als 1969, mit größeren Innenabmessungen in praktisch allen Bereichen. Einer der Hauptgründe dieser Expansion war, dass die Fullsize-Mercurys im Laufe der Jahre gewachsen waren und 1969 sogar geringfügig länger bauten als die Lincolns. Das war natürlich kein Zustand! Allerdings ging mit dem Wechsel auf



Zu 29.351 Sedans gesellten sich 1969 noch 9032 Coupés. Das viertürige Cabrio war bereits zum 1968er Jahrgang eingestellt worden



konventionelle Architektur auch die Lincoln-eigene Exklusivität flöten. Nicht nur, dass der Continental fortan auf einem verlängerten Mercury Chassis stand, auch optisch orientierte sich die gestalterisch traditionell recht uneigenständige Götterboten-Marke an Fords Nobelabteilung. Zudem standen der Conti und der Marquis häufig im gleichen Showroom, und auch namentlich suggerierte die Lincoln-Mercury-Division wenig Individualität. Klingt alles gar nicht so toll, oder? Für den Automobil-Connaisseur nicht ... Für den Controller aber um so mehr, denn pro verkauftem Wagen blieb viel mehr hängen, und außerdem griff die Kundschaft begeistert zu. Mit 31.695 Einheiten 1970 war der Start recht mau, doch legte der Absatz mit 35.551 Contis im Folgejahr und 45.969 Exemplaren 1972 kräftig zu. 1973 waren es gar 58.636 Stück – ein neuer Rekord!

Dann kam erstmal der Ölkriseknick. Aber halb so wild: Einen bisweilen schleppenden Conti-Absatz federten der Mark III und später

Von wegen Sedan: Der 69er Conti ist ein Pillared Hardtop: B-Säule wie beim Sedan, aber rahmenlose Scheiben

vor allem der Mark IV souverän ab – sie brachten reihenweise Rekordzahlen. Derlei war mit dem 69er Continental überhaupt nicht zu erzielen, nach neun Modelljahren war die Luft einfach raus. Für diesen Jahrgang konnten sich 38.383 Kunden erwärmen, die Verkäufe sanken damit zum dritten Mal in Folge. Doch war das Ergebnis immer noch ein Anlass zum Korkenknallen, denn mit dem legendären Viertürer hatte sich Lincoln nicht nur selbst ein Denkmal gesetzt, sondern sich auch vor dem sicheren Untergang bewahrt.

Das Ende der Selbstmördertüren

Einen gar nicht oder nur marginal renovierten 1968er in den finalen Selbstmördertüren-Jahrgang zu überführen war für die Chefetage keine Option. Also wurde für frischen Wind gesorgt, ja, einen Sturm geradezu. Das Ausmaß an Aufwand war für ein einziges Jahr unverhältnismäßig hoch, angesichts komplett

neuer Cadillacs und Imperials aber unvermeidbar. Der neue Grill, eine Mischung aus Cadillac- und Knudsen-Nase, war im eigentlichen Grilleinlass erstmalig breiter als die Bereiche der Scheinwerfer; zudem machte der Continental-Stern den Lettern CONTINENTAL Platz. Blinker- und Seitenmarkierungsleuchten wanden sich um die Kanten der vorderen Kotflügel, während die Rückleuchten in den Heckstoßfänger rückten. Feine vertikale Chromleisten trennten die Rückleuchten in jeweils neun Segmente. In jeder Leuchte sorgten je drei Glühlampen für die Funktion von Fahr-, Bremslichtern und Blinkern. Die Zusatz- und Rückseitenmarkierungsleuchten wanderten in die Enden der hinteren Kotflügel, wo zuvor die Rücklichter gesessen hatten. Diverse weitere Detailänderungen waren geringfügiger Natur, die von den meisten Eigentümern wahrscheinlich nicht bemerkt wurden. Fürs Interieur gab es eine neue Lenkradnabe aus

WIR FINDEN IHR TRAUMFAHRZEUG UND LIEFERN ES ZULASSUNGSFÄHIG BIS VOR IHRE HAUSTÜR!

Klassiker • Aktuelle Modelle • Pick Up • Muscle Car • Full Size • Pony • Van • Harley Davidson



✓ Teileimport aus den USA im Sammelcontainer

✓ US Car- und Oldtimer-Import

✓ Fahrzeugbeschaffung im Kundenauftrag

✓ Teilehandel

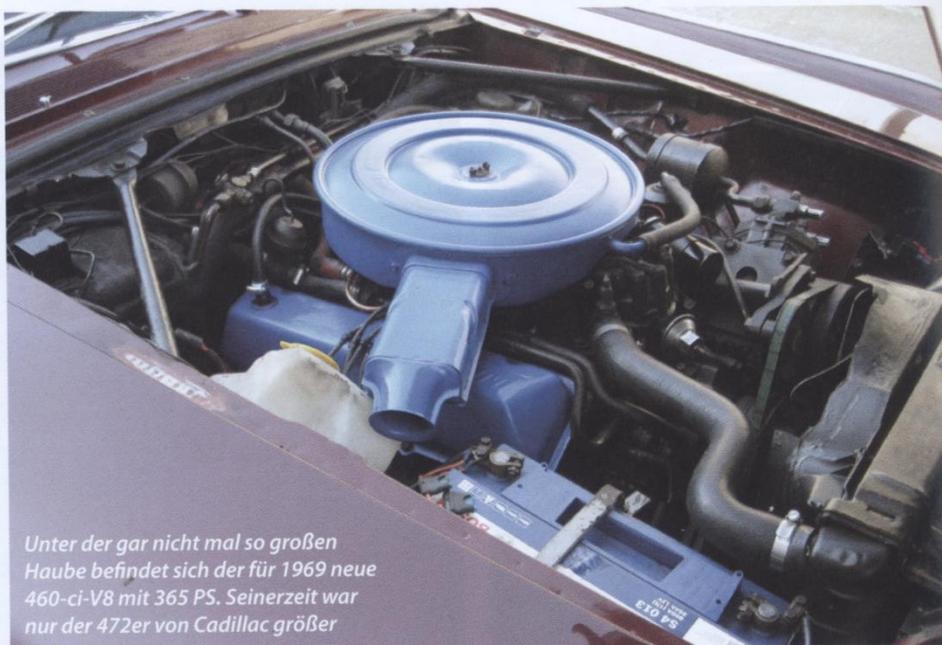
www.usa-importservice.de

fcnp fair cars and parts UG (haftungsbeschränkt) • Tel.: +49 (0)175 / 99 77 222 • info@fcnp.de

Nussbaum-Imitat, die gepolsterten Vinylspeichen kamen schlanker als 1968 daher: Dies ergab eine bessere Sicht auf die Instrumententafel und eine zierlichere Erscheinung des Lenkrades selbst. „Handzuhaben ist der Wagen völlig unkompliziert“, meint Peter, der die Limousine 2017 erwarb. „Das hatte vielleicht auch die Vorbesitzerin zum Conti bewogen. An sich hätte man dieser sehr zierlichen und sehr jungen Blondine ein derart großes Fahrzeug nicht unbedingt zugetraut.“ In jedem Fall kam ihr zugute, dass Lincoln, Cadillac wie auch Imperial ausschließlich äußerst niedrige Bedienkräfte an Pedalerie und Volant für standesgemäß hielten. Alles andere erforderte bestenfalls etwas Ausdauer im Knöpfchendrücken. Servolenkung und -bremsen? Klar doch. Elektrische Fensterheber und Sitzverstellung? Genauso selbstverständlich. Automatik und von innen verstellbare Außenspiegel? Sowie so. Klimaanlage, Radio, Heckscheibenheizung und Zentralverriegelung? Kein Thema, kostete aber alles extra. „Ja, war aber auch alles Extra-Arbeit. Die Elektrik ist zwar sehr hochwertig ausgeführt, aber genauso wie das Unterdrucksystem gleichermaßen komplex. Und wo viel ist, kann auch viel kaputtgehen, und das war bei meinem Exemplar nach 50 Jahren leider der Fall, auch wenn es oft nur Kleinigkeiten wie Wackelkontakte oder Undichtigkeiten waren“, fasst Peter die technischen Probleme zusammen.

Uneingeschränkte Kraft

Die Optionen ließen sich noch sehr viel ausführlicher durchgehen, ganz serienmäßig und ohne Alternativen kam jedoch das neue Triebwerk. Unter der überraschend kleinen Haube gabes nichts zu verbessern – der mit dem Continental Mk III im April 1968 lancierte 460-ci-Big-Block der 385-Familie mit 365 PS und 678 Nm



Unter der gar nicht mal so großen Haube befindet sich der für 1969 neue 460-ci-V8 mit 365 PS. Seinerzeit war nur der 472er von Cadillac größer

1969er Lincoln Continental 4-Door Sedan

Motor: V8-OHV, Hubraum 7536 cm³ (460 ci); Bohrung 110,74 mm, Hub 97,79 mm; Verdichtung: 10,5:1; Leistung: 365 PS bei 3900 U/min; Drehmoment: 678 Nm bei 2400 U/min. Gemischaufbereitung: Holley Vierfach-Vergaser. Auspuffanlage: doppelt. Antrieb: Hinterachse, Dreistufen-Automatikgetriebe. Aufhängung: Vorderachse: Einzelradaufhängung, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer; Hinterachse: Starrachse, Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer. Bremsen: vorn Scheiben, hinten Trommeln. Räder: 7×15-Zoll-Stahlräder. Reifen: Weißwandreifen 225/75 R15. Karosseriemaße (mm): L: 5695, B: 2024, H: 1377. Gewicht (kg): 2350. Radstand (mm): 3200 Tankinhalt (l): 97. Kraftstoffverbrauch (l/100km): ca. 26. Höchstgeschwindigkeit (km/h): 209. Preis (1969): ab 6046 Dollar.



Take control. Die Sitze sind natürlich auf Knopfdruck verstellbar



Die Lincoln-eigene Interpretation der Knudsen-Nase sollte das Frontdesign der nächsten Jahre maßgeblich mitprägen



1969 wanderten die Rückleuchten in den Heckstoßfänger. Feine vertikale Chromleisten trennen jede einzelne Leuchte in neun Segmente, darunter bollern nach Herzenslust vier Endrohre

erfreute sich bester Gesundheit, in seiner Kraft allein von den exzellenten Kelsey-Hayes-Scheibenbremsen geschlagen. Der mit dem Facelift 1966 eingeführte 462er MEL-V8 der Vorjahre war in puncto Emissionen nicht mehr tragbar, zudem steckte er anders als sein Vorgänger mit 430 ci kostengünstig allein im Lincoln. Das tat der 460er zunächst zwar auch, doch sollte er ab den 70ern – wie der Continental an sich – seine Exklusivität einbüßen, indem er in zunehmend kraftloser Form auch in ordinäre Fords, in aufschneiderische Mercurys, ja selbst in banale Nutzfahrzeuge einzog.

Von Schwäche durch reduzierte Verdichtung ist Peters 1969er Continental aber noch weit entfernt, versichert der Berliner: „Der Motor ist ungeheuer kraftvoll, dreht spontan und willig hoch. Vom Fahrverhalten bin ich jedesmal aufs Neue überrascht, der Lincoln ist enorm leichtfüßig und agil. Mit Gewicht und Größe hat er zwar immer zu kämpfen, ist aber auch in der Stadt toll handzuhaben und präzise zu lenken. Selbst in meinen großen Mercedes-Oldtimern hatte ich keine besseren Bremsen – der Conti stoppt wie ein Panzer und die Bremswirkung ist super zu dosieren. Eigentlich ist der Wagen

die totale Opa-Schaukel, wirkt aber nach Entfernung einiger Zierleisten und des Radlaufchroms deutlich flotter. Dazu tragen auch das Keilfahrwerk, die White-Letter-Tires auf den Originalfelgen ohne Radkappen sowie die geänderte Auspuffanlage mit vier Endrohren bei. Mit dieser Optik und dem nun richtig fetten Sound kommt der Conti obercool rüber, sämtliche Leute inklusive Szenekenner sind immer völlig baff und begeistert. Vor allem dann, wenn die Ampel auf Grün schaltet, und das Schiff davonbrüllt!”

Text und Bilder: Edgar Allmann

Car & Bike Magazine Gasoline



Hast Du ein interessantes US-Car und Lust auf einen gut recherchierten Artikel?

Dann lass es uns mit einer Mail an redaktion@gasoline-magazine.de wissen!

