

# Luxus auf der Überholspur

## 1969er Lincoln Continental Mark III

*Trotz des bahnbrechenden Selbstermördertüren-Continental stand es absatzmäßig schlecht um Fords Nobelmarke Lincoln. Kaum zu glauben, dass ausgerechnet ein zum Schleuderpreis entwickeltes Modell die Karten neu mischte und für Rekordabsätze in Reihe sorgte.*

*Continental*





Das opulent ausgestaffierte Interieur punktete mit tadelloser Verarbeitung, edlen Materialien und vielen filigranen Details. Leder statt Stoff kostete 137,26 Dollar Aufpreis



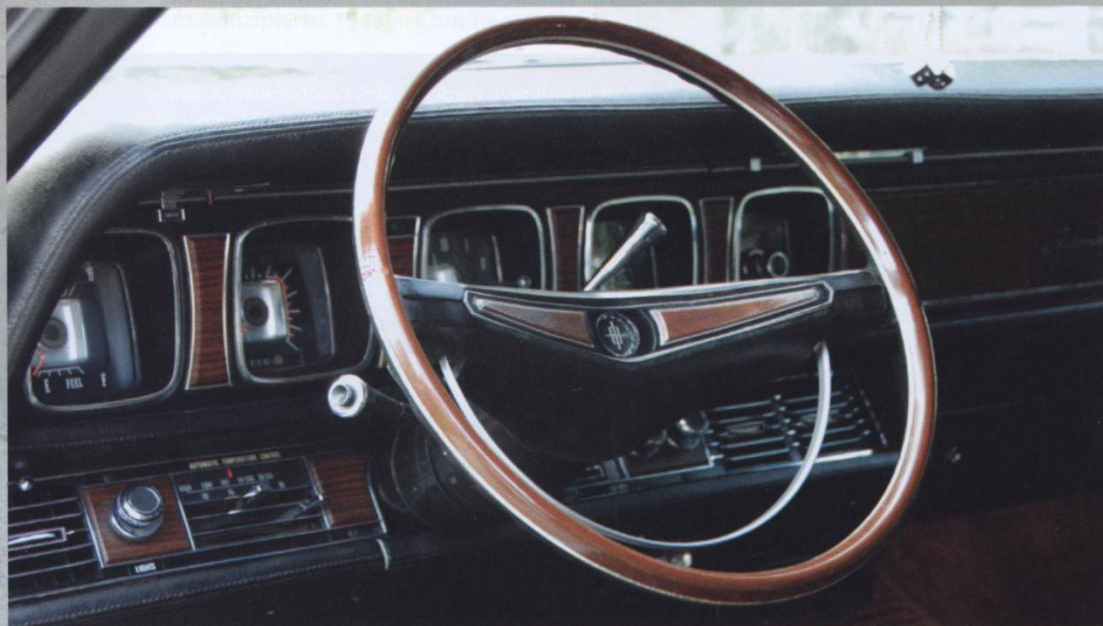
Luxusautos in den Staaten? Klar, Cadillac. Imperial war seit jeher ein Fall für „ferner liefern“, und Lincoln hatte trotz des Achtungserfolges mit den markanten, gegenläufig öffnenden Wagenschlägen in puncto Absatz absolut nichts gegen den übermächtigen GM-Rivalen zu melden. Außerdem, und das wurde den oberen Etagen immer klarer, fehlte es spätestens seit der Neuaufstellung des Eldorado als optisch und technisch komplett eigenständigem Personal Luxury Coupe an einem entsprechenden Pendant aus Dearborn. Woher nehmen, wenn nicht stehlen? Scheiß drauf, wir stehlen, und zwar vom Besten! Beschloss der Vizepräsident der Ford-Pkw und Nutzfahrzeuge, Lee Iacocca, der nach dem Megahype um den

Mustang als der richtige Mann galt, gute Ideen in klingende Münze zu verwandeln. Nach eigenen Angaben hatte der gute Lee nächtens in einem kanadischen Hotelbett die Vision, an den Thunderbird mal einen Rolls-Royce-Grill zu pappen, das Ganze ordentlich zu kaschieren und zu einem stimmigen Gesamtbild zusammenzufügen. Der damit beauftragte Designer Gene Bordinat lieferte so spitzenmäßige Arbeit, dass das im September 1965 begonnene Projekt Lancelot schleunigst in die Serie überführt wurde.

„Wir hatten damals einen viersitzigen Thunderbird, der sich nur noch schleppend verkaufte“, erinnert sich der spätere Chrysler-Chef in seinen Memoiren. „Mein Plan war, ein neues Auto unter Verwendung desselben Fahrgestells, Motors und sogar des Daches zu kreieren, aber genügend Veränderungen vorzunehmen, sodass das Auto wirklich neu aussah und nicht wie eine Kopie des TBird. (...) Wir brachten den Mark III im April 1968 heraus und überboten schon im ersten Jahr die Verkaufszahlen des Cadillac Eldorado, was unser langfristiges Ziel gewesen war. Die nächsten fünf Jahre sahten wir kräftig ab, weil uns die Entwicklung des Autos so billig gekommen war. Wir hatten nicht mehr als 30 Millionen Dollar investiert – ein absoluter Klacks, weil wir vorhandene Teile und Designs verwenden konnten.“



Einen noblen Uhrenhersteller in ein Luxusauto zu bringen, war eine geniale Idee von Lincoln. Mercedes etwa steckt aktuell eine IWC-Uhr in den CLS, Bentley in den Bentayga eine von Breitling



Die Lenkradnabe mit großem Stern im Kranz gab es ab Juli 1968. Ohne Klimaanlage oder automatik zu 503,90 bzw. 523,30 Dollar rollten im reinen '69er Jahrgang nur 838 Modelle vom Band



Die Heckpartie orientierte sich gleichermaßen am Eldorado wie am Continental Mark II, das simulierte Ersatzrad stieg rasch zur Lincoln-Ikone auf. In Eigenregie wurden damit alle möglichen Autos veredelt



Der Grill des Anstoßes. Unter Berücksichtigung aller Lackierungen, Innenausstattungen, Vinyl-dächer und Farbstreifen war der 1969er Mark III in 4752 Farbkombinationen verfügbar



Der abgewandelte Rolls-Royce-Grill war ein Riesenclou für Lincoln, er zierte ab 1975 auch die regulären Continental-Modelle

Das war der Stoff, aus dem künftige FoMo-Co-Präsidenten sind: Lincoln-Absatz nahezu verdoppelt, ohne den regulären Conti nennenswert zu kannelisieren, ein neues, zugkräftiges Paradeferd ins Rennen gebracht und flotte 2000 Dollar Gewinn pro Stück. Im 1968 1/2er Modelljahr waren es 7770 Einheiten, 1969 gönnten sich 23.088 Kunden den ab 6585 Dollar erhältlichen Wagen; der Eldorado begeisterte lediglich 245 Käufer mehr. Iacocca erklärte, dass der Mark III die Lincoln-Mercury-Division nach Verlusten bei jedem Luxusauto aufgrund niedriger Absätze bei hohen Fixkosten zur reinsten Gelddruckmaschine machte und für ihn einen noch größeren Erfolg als der Mustang oder die Chrysler-Minivan-Familie darstellte. Vor allem war der Mark III kein Strohfeuer, sein 1972 lancierter Nachfolger

Mit dem Thunderbird Fordor Landau teilte sich der Mark III Rahmen, Vorderwagen, Frontscheibe, A-Säule, Dachverkleidung, Seitenscheiben (vom Tudor-Modell) sowie etliche Schalter, Relais, Elektromotoren, Ventile und Steuerungen



steigerte aufgrund der Zweitnutzung als größter T-Bird aller Zeiten nicht nur wieder die Marge, sondern machte Lincoln-Mercury so begehrter als noch nie. Und er lockte die luxuriösen Geldsäcke der inflationsbelasteten Me-Decade – ganz egal ob Altes Geld oder Neureich – an wie ein Konterbier den Verkateren. Das bisschen Absatzschwund während der ersten Ölkrise war spätestens 1977 vergessen: Die Downsizing-Cadillacs hatten konservative Kunden zu den weiterhin riesigen Lincolns getrieben, und der neue Mark V ließ in deutlich leichter, aber nicht kleinerer Form die Kassen klingeln wie zuvor nicht mal im Ansatz. Was allerdings danach anno 1980 kam – Schwamm drüber ...

### Interne Traditionspflege

Mit dem Mark III debütierte auch das neue Kraftwerk der 385-Serie; jener 460-ci-Block mit 365 PS und 678 Nm löste den vorigen, aus Emissionsgründen nicht mehr haltbaren 462-ci-V8 der MEL-Reihe ab und zog erst mit dem 1969er Jahrgang in den Conti-Sedan. Das neue Kraftwerk hauste unter einer über 180 cm langen Haube. Damit hatte der Mark III die längste Motorhaube aller 1968 in den USA produzierten Fahrzeuge; 1969 überholte ihn der Pontiac Grand Prix in dieser Disziplin. Gestalterisch griff der neue Mark die scharfe Linienführung des Eldorado in abgeschwächter Form auf, während das für ein Personal Luxury Coupe unabdingbare „longhood, short deck“-Design direkt übernommen wurde. Warum auch nicht? Die Ford Motor Company hatte es ja mit dem epochalen Continental von 1948 und seinem nicht minder legendären Nachfolger Mark II 1956 selbst in Stein gemeißelt. Für jenen Supernobelschlitten, der nicht nur preislich als amerikanischer Rolls-Royce galt, wurde gar die separat von und über Lincoln agierende Continental Motor Division gegründet. Die enormen Anschaffungskosten schreckten jedoch mehr Kunden ab als gedacht, und so war 1957 auch schon wieder Schluss mit Luxus. Unklar ist aber,

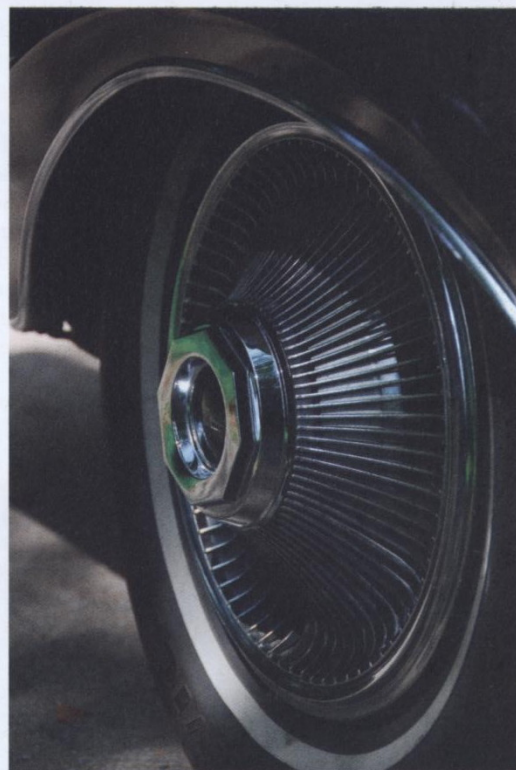


▲ Das 460-ci-Kraftpaket gab sein Debüt im Mark III. Ab 1972 war er in Fords, ab 1973 in Mercurys und bis 1998 in Trucks zu finden

Die Radkappe im Turbinenlook simuliert ▶ gekonnt einen mit sportlichen Europäern assoziierten Zentralverschluss

warum Lincoln den Namen Mark III wiederverwendete. Womöglich war Ford mit den schleppenden Verkäufen des Mark III von 1958, des Mark IV von 1959 und des Mark V von 1960 so unzufrieden, dass mit der erneuten Verwendung dieser Bezeichnungen so getan werden sollte, als hätte es die alten Mark III bis V nie gegeben.

Ein weiteres auffälliges Merkmal beim 1968er Continental Mark III war die große Wölbung des Kofferraumdeckels, die ein darunter befindliches Reserverad vortäuscht. Das gab es auch schon beim Mark II, während der von Edsel Ford konzipierte 1948er Continental –



#### Scheinwerfer Reparatur:

- Oldtimer Restauration
- Neuverspiegelung
- Alu-bedampfen
- Silber, oder Schwarz
- Kadmiumgelb (französisch)

#### Material:

- Kunststoff / Metall
- Messing / Glas

#### Scheinwerfer Umbauten:

- auf Rechtsverkehr
- Sonderumbauten



Dr.-August-Müller-Str. 10a -31246 Ilsede

Tel.: 05174 36 99 527  
Mobil: 0152 33 822 901



www.ReflektorKlinik.de  
info@reflektorklinik.de

noch ohne „Mark“-Zusatz – tatsächlich ein Ersatzrad in einer blechernen „Verpackung“ außen am Heckdeckel trug. Dieses Merkmal hatte eine stark markenprägende Wirkung: Andere Anbieter nannten ihr hinten angebrachtes Reserverad oder entsprechende Nachrüstsätze daraufhin „Continental-Kit“. Das konnte ohne jegliche Prozesse geschehen, es reichte ein Verweis auf den Kontinent als Namensherkunft. Denn der „Kontinent“, vulgo die Alte Welt, galt und gilt in den USA als höchste Instanz in Sachen Geschmack und Stil. So war auch der Griff zum Grill nach dem Vorbild von Rolls-Royce absolut kein Zufall. Der Legende nach tobten die Briten hinter verschlossenen Türen über diese Dreistigkeit, waren andererseits aber zu stolz, rechtliche Schritte einzuleiten.

### Tick-Tack-Top!

Die Neue Welt durfte in Sachen Stil und Lebensart aber nicht ausgeklammert werden, und so sollte das Coupé beim berühmten Juwelier Cartier auf New Yorks feiner Fifth Avenue präsentiert werden, berichtet Iacocca weiter: „Die Geschäftsführer von Cartier waren sehr interessiert ... Wir wollten die Eleganz des Autos ins rechte Licht rücken, indem wir die Presse zu einem Mitternachtssouper in den Juwelierladen einluden. So weit, so gut. Aber als Walter Murphy (Iacoccas Presseberater, Anm. d. Red.) erklärte, dass wir ein paar Mauern einreißen und ein oder zwei Schaufenster vergrößern müssten, überlegte es sich Cartier wieder. Sie gestatten uns aber, ihren Namen auf der Uhr des Mark III zu verwenden.“ Wohl gemerkt, nur den Schriftzug. Das römisch beschriftete Cartier-Ziffernblatt wurde erst

am 15. Dezember 1968 in die Produktion aufgenommen und in der frühen Lincoln-Verkaufsliteratur von 1969 auch nicht erwähnt oder illustriert. Vor dem Cartier-Upgrade trug die Uhr ein ähnliches Blatt mit arabischen Ziffern.

Ans Zeitablesen der gehobenen Art dachte Michael aus Essen erst einmal nicht, wohl aber an ein nicht alltägliches Fortbewegungsmittel: „Schon seit frühester Jugend schaue ich US Cars hinterher. Die auf deutschen Straßen seltenen Autos faszinierten mich und weckten in mir das Bedürfnis, auch etwas Besonderes zu fahren. Allerdings war auch ich nicht vor Vorurteilen wie Spritfresser, schlechte Verarbeitung, teurer Unterhalt und dergleichen gefeit. So dauerte es eine Weile, als eines Tages ein befreundeter Händler in Essen-Katernberg einen Chevrolet Blazer S10 zum Kauf anbot. Das wurde 1995 mein erster Ami, und das Eis war gebrochen. Der nächste Daily Driver wurde ein Buick Park Avenue, dazu kam bald der erste Klassiker, ein Jeep CJ7 Quadra-Trac mit V8-Motor. Der Wunsch nach einem großen Ami-Schlitten der 60er-Jahre war allerdings immer noch vorhanden. Als ich in Mülheim 2007 einen Lincoln Continental Mark III in relativ gutem Zustand auftrieb, schlug ich zu. Das war ein Auto, das zu mir passte. Eine Augenweide – und in Anbetracht des Baujahres eine Innovation und seiner Zeit in manchen Aspekten voraus. Der Gedanke, dass dieser Lincoln aus dem Jahr 1969 stammt, hat für mich einen besonderen Reiz: Es war immerhin das Jahr der ersten Mondlandung, von Woodstock und vieler anderer wichtiger Ereignisse.“

### Prominenter Fahrgast?

Da sich unter dem ursprünglichen Vinyldach einige Rostnester befanden, musste das Kunstleder komplett entfernt werden. Dem Westfalen gefiel er ohne diese 1969 nur 95 Mal nicht geordnete Option allerdings bedeutend besser, sodass das Dach nur lackiert wurde. Auch im seit jeher schwarzen Interieur fand der US-Car-Fan Verbesserungspotential: „Das unsägliche Blaupunkt-Radio habe ich samt Rahmen entfernt. Ein Originalradio samt Blende konnte ich online ersteigern, sodass sich der Innenraum nun im absoluten Originalzustand befindet.“

Nicht überraschend, dass das Prachtstück anschließend auch für Fotoshootings für Theaterproduktionen und für eine Hochzeitsfahrt in der Familie genutzt wurde. Das waren die friedvolleren Einsätze, denn so, wie der Mark III auf der Leinwand in „French Connection“ die Rolle des Bad Guy Cars einnimmt, scheint auch der Zweitbesitzer von Michaels Exemplar nicht über jeden Verdacht erhaben gewesen zu sein: Jener gewisse Mr. McDonald wurde 1979 in Detroit unter Androhung einer Erzwingungsstrafe zur Aussage vor einer Grand Jury bezüglich des ursprünglich in Medium Blue Poly lackierten Lincoln gebeten. Immerhin vermutete das FBI, dass im Kofferraum die Leiche von Jimmy Hoffa, des berühmten Kopfes der Trucker-Gewerkschaft Teamsters, zu seiner letzten Ruhestätte abtransportiert worden war. Offenbar fand man im Gepäckabteil des am 30. Juli 1975 in Bloomfield Hills nahe Detroit spurlos verschwundenen Hoffa keine Spur von selbigem, doch McDonald zog es trotzdem

*Corporate Design: Die dicke, durchgehende Zierleiste auf der Gürtellinie und die ein Stück nach innen versetzte Kabine mit „Fensterbrett“ zeichneten auch den regulären Continental aus, gleichfalls die senkrechten Frontblinker und Rückleuchten*



vor, den Wagen anschließend in seiner Garage abzustellen und nie wieder zu bewegen.

Klingt hanebüchen und angesichts der zig Verschwörungstheorien zu diesem Fall sowas von konstruiert? Absolut! Aber wären nicht diverse diesbezügliche Dokumente beim Kauf des Conti mit dabei gewesen, stünde diese Anekdote hier auch nicht. Gänzlich unbezweifelt wiederum ist die Freude des Westfalen an seinem Luxusdampfer: „Meine Frau teilt mein Hobby und die Begeisterung für US Cars 100prozentig. Es ist immer eine große Freude, gemeinsam mit ihr im Lincoln zu Meetings zu fahren und Freunde und Bekannte zu treffen. Es macht einen Riesenspaß, mit dem Auto auch längere Strecken in Angriff zu nehmen. Denn trotz seiner enormen Außenmaße und Masse ist der Conti relativ leicht handzuhaben. Er ist etwas weicher als europäische Modelle, fährt sich also typisch amerikanisch-komfortabel.“

Text: Adalbert Lohde

Fotos: Michael Hälker, Markus Tertilt, Mercedes Gerhard

### 1969er Lincoln Continental Mark III

Motor: V8 OHV, Hubraum 7536 cm<sup>3</sup> (460 ci); Bohrung: 110,74 mm; Hub: 97,79 mm; Verdichtung: 10,5:1; Leistung: 365 PS bei 4600 U/min; Drehmoment: 678 Nm bei 2800 U/min. Gemischaufbereitung: Autolite 4300 Vierfach-Vergaser, Holley-Luftfilter. Auspuffanlage: doppelt. Antrieb: Hinterachse, Dreistufen-Automatik. Aufhängung: Vorderachse: Einzelradaufhängung mit Spiralfedern; Hinterachse: Starrachse an Spiralfedern. Bremsen: vorn Scheiben, hinten Trommeln, Bremskraftverstärker. Räder: 7x15 Stahlfelgen mit Radkappen. Reifen: Weißwandreifen 235/75 R15. Karosserie-maße (mm): L: 5489, B: 2017, H: 1344. Gewicht (kg): 2266. Radstand (mm): 2977. Tankinhalt (l): 91. Kraftstoffverbrauch (l/100km): ca. 25. Höchstgeschwindigkeit (km/h): ca. 210. Preis (1969): ab 6585 Dollar.

## The Continental Mark III.

The most authoritatively styled, decisively individual motorcar of this generation.  
From the Lincoln-Mercury Division of Ford Motor Company.



Spießig? Aber genau richtig für alle, die mit Muscle Cars oder Hippies – Gott bewahre – nichts am Hut hatten



### Rostbeseitigung

Kovermi Rostkonverter 1 Ltr 29.50 €  
Owatrol Öl Roststopper 1 Ltr 25.00 €  
Deox GEL Entroster 1 kg 19.50 €  
Fertan, Oxyblock, Brunox, Pelox RE

### Rostschutz-Grundierungen

Brantho Korrx 3in1/Nitrofest, Corroless

### Hohlraumversiegelung

Mike Sander, Fluid-Film, Dinitrol, Elaskon

### Neuheit: KSD Kaltfett

**NEU**

### Unterbodenschutz & Chassislacke

Klassisch schwarz, grau oder bunt und transparente Schutzwachse



### Spezial- & Autolacke

Hitzefeste Lacke für Bremsen und Auspuff, benzinfeste Lacke zur Tankversiegelung, sowie Grundierungen & Lacke zur professionellen Autolackierung.

### Sandstrahlpistolen

Verschiedene Modelle ab 37.50 €  
Strahlgut zur Entrostung (0.66€/kg) 25kg 16.50 €

### Hohlraumpistolen & Hohlraumsonden

Preiswerte Saugbecherpistolen zum Aufschauben ab 32.00 €  
Sehr leistungsfähige Druckbecherpistolen mit Sonden ab 99.50 €



### Blechwerkzeuge

Blechscheren ab 13.50 €  
Diverse Hämmer & Fäuste ab 19.50 €  
Gripzangen & Blechfixierung ab 4.00 €

### Blechbearbeitung

Präzise Abkantbank 46cm 119.50 €  
Kleine Stauch-Streck-Maschine 189.50 €  
Karosseriebleche verzinkt ab 8.00 €

### Handwerkzeuge

Knarren, Nüsse, Ringgabelschlüssel, Werkzeugkoffer Einzelwerkzeuge  
elektrisches Multitool zum Scheifen, Trennen, Schaben 89.50 €



### Praktische Hilfen

Bördelgerät für Bremsleitungen 54.00 €  
Karosseriezinn-Set ab 27.50 €  
Karosseriedichtmassen ab 9.00 €  
Dämmfilze ab 15.00 €

### Schleifscheiben & Fräser

Schleif-, Trenn-, Vlies- und Schruppscheiben von Rhodius ab 2.00 €  
Profi-Einhandstabschleifer 99.50 €  
Robuste Hartmetallfräser ab 13.50 €



### Lackpflege ROTWEISS

Polierpaste zur gründlichen Basispolitur  
Schleif- & Polierpaste f. hartnäckige Fälle  
Sprühwachs zur Langzeitkonservierung

### Mathé Classic Öl-Zusätze

Korrosionsschutz für Standzeiten, hohe Schmierleistung und Verschleißschutz im Betrieb für Motoren und Getriebe.  
Mathé Classic Benzinzusatz & Bleiersatz

### Motor- & Getriebeöle

Wir führen Millersoils - speziell abgestimmt auf die Anforderungen von Old- & Youngtimern. Große Auswahl unterschiedlichster Öle.

## Fachhandel für Rostschutz und Fahrzeugrestauration



**KORROSIONSSCHUTZ®**  
*Rostlos glücklich...®* **DEPOT**

Kostenloser Katalog mit vielen erprobten Tipps & Tricks

Bestellung: +49 (0) 9101/6845

Beratung: +49 (0) 9101/6801

Information & Onlineshop:

www.korrosionsschutz-depot.de

Korrosionsschutz-Depot, Dirk Schucht, Friedrich-Ebert-Str. 12, D-90579 Langenzenn

Korrosionsschutz

Pinsel & Pistolen

Werkzeuge

Restauration

Wartung

*Fifty-five fahren wollte keiner, doch fifty-five Grands für einen Buick bieten, der kein GSX ist? Allen Ernstes stand ein 1975er Buick LeSabre Custom Cabrio in Babyblau mit weißem Interieur ganz oben auf der Liste der Luxusautos der 1970er Jahre in Kissimmee. Das Auto hatte 37.000 Meilen auf seinem 5,7 Liter- V8 und war auch im Detail gut gemacht; sogar der Motorraum sah wie neu aus. Was steckt dahinter? US-Kunden haben zwar häufig ein Herz für „Finalisten“, und der LeSabre war das letzte Buick-Cabrio bis zum Riviera-Cabrio der 1980er Jahre, aber mit einem solch stolzen Ergebnis hatte wirklich niemand gerechnet.*



*Zum 75-jährigen Jubiläum der Ford Motor Co. bot Lincoln Diamond-Jubilee-Editionen seines 1978er Continental Mark V Coupé an. Darüber hinaus gab es die in Zusammenarbeit mit bekannten Modedesignern kreierten Designer Edition Mark Vs mit speziellem Interieur und anderen Ausstattungsmerkmalen. Bei Mecum Kissimmee erzielten mehrere MarkV-Sondereditionen zwischen 35.000 und 40.000 Dollar. Das ist nicht ganz überraschend, da diese Autos in den letzten Jahren bei Sammlern an Bedeutung gewonnen haben. Auch hier entpuppte sich der Letztgeborenen-Status wieder als Preistreiber: Die Mark V waren Lincolns letzte Coupé-Riesen; die erheblich kleineren Mark VI ab 1980 erfreuen sich nicht annähernd so großer Beliebtheit.*