

MILESTONE CAR

**Nobel, zeitlos, amerikanisch:
1964er Lincoln Continental**

Mit dem Lincoln Continental unternahm die Ford Motor Company den Versuch einen Luxuswagen ohne Kompromisse zu bauen, der sich mit den besten Automobilen der Welt messen konnte. Der Südkalifornier Jim Ayers gibt einen Hinweis darauf, dass Ford dieses Vorhaben geglückt ist: er hält seinem 1964er Continental seit 1996 die Treue.

Die Lincoln-Continental-Limousinen und -Cabriolets der Jahre 1961 bis 1965 mit ihren einmaligen Coach Doors (auch als Portaltüren bekannt) gelten als Meilensteine der Automobilgeschichte, als Inbegriff des amerikanischen Nachkriegsluxus. Doch die Einführung des bahnbrechenden 1961er Lincoln Continental wäre beinahe nicht zustande gekommen, denn fast wäre das Modell dem Sparprogramm des Ford-Vizepräsidenten Robert McNamara zum Opfer gefallen.

Der Entwurf, aus dem später der 1961er Lincoln Continental hervorgehen sollte, stammte von Ford Design Vice President Elwood Engel. Schon bei Einführung der 1958er Lincolns war in der Ford-Führungsetage klar, dass die Hoffnung, im Verkaufskampf gegen Cadillac Boden zu gewinnen, nur von kurzer Dauer sein würde. Die wuchtigen Modelle der Jahre 1958 bis 1960 – übrigens die größten Autos mit selbsttragender Karosserie, die je gebaut wurden – waren ein klägliches Misserfolg,

vor allem, weil sie kurz vor der Eisenhower-Rezession 1958 auf den Markt kamen: Einfach das falsche Auto zur falschen Zeit. Die Verkaufszahlen waren enttäuschend, nur 83.039 Einheiten wurden während der dreijährigen Produktionszeit dieser Plattform verkauft. Cadillac setzte im gleichen Zeitraum 406.156 Fahrzeuge ab.

Mit nur einem Bruchteil der Cadillac-Verkäufe war Lincoln nicht profitabel, obwohl die Marke das brandneue, damals hochmoderne Ford-Werk in Wixom, MI, 30 Meilen nordwestlich von Detroit mitbenutzte. Die ersten Autos, die hier vom Band liefen, waren neben den 1958er Lincolns die ersten viersitzigen Thunderbirds von 1958. McNamara und sein Team zogen daher ernsthaft in Erwägung, Lincoln nach dem Ende des Modelljahres 1960 einzustellen. Schließlich sah man bei Ford doch eine Zukunft für die Nobelmärke und setzte auf ein elegantes Design, das zunächst von Engel mit Beiträgen von Howard Payne und John Orfe für den zweitürigen 1961er Thunderbird entworfen worden war.



Obwohl der ursprüngliche zweitürige Designvorschlag nicht für den Thunderbird ausgewählt wurde, interessierte das Design die Ford-Führungskräfte so sehr, dass sie sich das Fahrzeug als viertürigen Lincoln wünschten. Um den Ertrag zu steigern und die Kontinuität des Designs zu gewährleisten, beschlossen die Produktplaner, den Modellzyklus des Continental auf sechs oder mehr Jahre zu verlängern, anstatt sich an den Dreijahreszyklus zu halten, der zu dieser Zeit für die Mainstream-Modelle von Ford und Mercury üblich war.

Auftreten. Die Modellpalette umfasste nur eine einzige Ausstattungsvariante, die als viertürige Limousine und als einzigartiges viertüriges Cabriolet – jeweils mit hinten angeschlagenen Fondtüren – erhältlich war.

Wie sich herausstellte, verkaufte sich der 1961er Lincoln Continental nicht viel besser als das 1960er Modell, das er ersetzte. Es wurden 22.303 Limousinen und 2.857 Cabriolets verkauft (einige Quellen sagen, dass vier viertürige Vorserien-Hardtops gebaut wurden – außer einem entsprechenden Foto, das im Internet kursiert, haben wir dafür aber keine Bestätigung gefunden), aber es war genug, um die Marke Lincoln am Leben zu erhalten. Zu diesem Zeitpunkt hatte McNamara Ford verlassen, um Verteidigungsminister in der neuen Regierung von John F. Kennedy zu werden. Während der 1960er Jahre und darüber hinaus stiegen die Lincoln-Verkäufe schließlich

Die zweite strategische Entscheidung bestand darin, den Continental zu schrumpfen: Das neue Modell sollte etwa 14 Zoll (35,5 cm) kürzer ausfallen als die gigantischen Vorgänger. Mit knapp 5,40 m Außenlänge bot der 1961er Continental dennoch ein stattliches

Die ab Werk 45,60 Dollar teure Abblendautoantik baute Jim nachträglich ein, ebenso das AM/FM-Radio, welches mit 84,70 Dollar in der Liste stand.

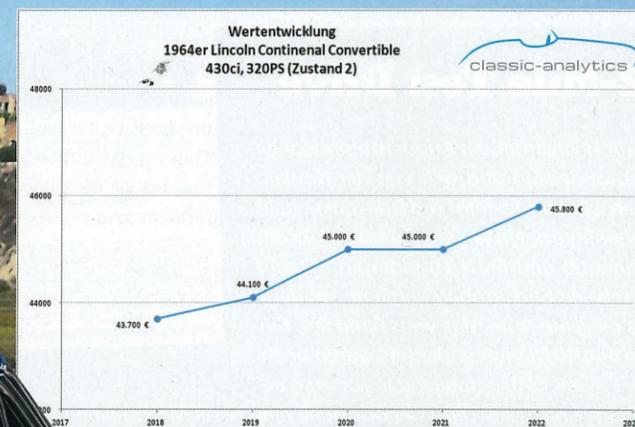


an. (Und natürlich ist diese Generation des Lincoln Continental sehr eng mit den tragischen Ereignissen in Dallas, TX, am 22. November 1963 verbunden.)

Bei seiner Einführung im Herbst 1960 stand der neue Continental in krassem Gegensatz zu seinem Hauptkonkurrenten Cadillac. Der Cadillac von 1961 hatte extravagante Flossen und sah aus wie ein Relikt aus den 1950er Jahren. Im Gegensatz dazu war der Lincoln Continental schlank, modern und zukunftsorientiert. Und als viertüriges Cabriolet war er zu dieser Zeit weltweit einzigartig. Sein nächster Konkurrent kam aus Deutschland, der 300d, oft als Adenauer-Modell bezeichnet. Wie der Lincoln Continental war er ein viertüriges, offenes Luxusauto, das oft mit Staatsoberhäuptern in Verbindung gebracht wurde, dessen Design aber eindeutig in den frühen 1950er Jahren verwurzelt war.



1964 wurde der Continental mit einem ebenso schnörkellosen wie ansprechenden Armaturenbrett ausgerüstet. Die optionalen Einzelsitze rüstete Jim nach.



Ein viertüriges Cabrio, noch dazu mit Portaltüren, das gab es nach dem 2. Weltkrieg praktisch nur noch bei Lincoln.



1964er Lincoln Continental Convertible

Motor: OHV-V8, 430 ci, 7.044 ccm, 320 PS bei 4.800 U/min, 630 Nm bei 2.600 U/min, Bohrung x Hub in mm: 109,2 x 94,0, Verdichtung 10,1:1, Carter Vierfachvergaser

Kraftübertragung: Dreigang-Automatikgetriebe, Hinterradantrieb, Achsübersetzung 2,89:1

Vorderachse: Einzelradaufhängung an oberen und unteren Querlenkern (unten mit Zugstrebe), Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator

Hinterachse: Starrachse an Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer

Bremsen: Trommelbremsen rundum

Räder: 15"-Stahlräder mit Radkappen

Reifen: Radialreifen in 9.15 x 15" (Originalausrüstung, entspricht circa 235/75 R15)

Neupreis: ab 6.938 Dollar (1964)

12-Mile Test Drive

Um ein Höchstmaß an Kundenzufriedenheit zu gewährleisten und sich von der Konkurrenz abzuheben, testete Ford jede funktionale Komponente der in Wixom gebauten Lincoln Continental und Ford Thunderbird. Damit waren keine Stichproben gemeint, sondern jedes einzelne Auto, das vom Band lief. Ein Team von 16 Männern (damals waren noch keine Frauen dabei) unterzog jedes Auto einer Reihe von Tests. Dazu gehörte auch eine zwölf Meilen lange Probefahrt auf einer festgelegten Strecke auf öffentlichen Straßen in der Umgebung des Werks in Wixom. Die Tests waren durchaus realistisch und umfassten alle Bedingungen, denen ein Thunderbird- oder Lincoln-Continental-Besitzer begegnen könnte. Der Straßentest für jedes Auto erstreckte sich auf mehr Bedienvorgänge, als normalerweise bei einer Fahrt auftreten, die um ein Vielfaches länger als die Teststrecke ist. Der Fahrer, der die abschließende Prüfung durchführte, gehörte zu den sachkundigsten Mitgliedern des Inspektionsteams, das die Fahrzeuge wesentlich genauer unter die Lupe nahm, als es bei anderen Modellen der Fall war, wenn sie vom Band liefen.

Ein durchaus kostspieliges Programm: Es umfasste 189 Schritte, deren Kosten Ford nicht ewig auffangen konnte – trotzdem lief es ein ganzes Jahrzehnt hindurch. Das Ergebnis waren Fahrzeuge, die vor der Auslieferung an die Kunden weniger Nachbesserungsarbeiten durch die Händler benötigten. Da die Händler in der Regel vom Hersteller für die Durchführung solcher Aufgaben bezahlt werden, waren einige von ihnen nicht die größten Befürworter des Programms, die Besitzer dafür umso mehr. Jeder Erstbesitzer erhielt buchstäblich einen "gebrauchten" neuen Lincoln Continental, und die meisten Erstkäufer wussten diese Unterscheidung zu schätzen!



Mit ihrem Design stechen die Lincoln Continentals der Jahre 1961-1965 unter den Luxusautos dieser Ära hervor. Dies gilt auch für den Innenraum, der bei offenem Verdeck besonders gut zur Geltung kommt. Der hier vorgestellte Wagen ist im Besitz des südkalifornischen Lincoln-Enthusiasten Jim Ayers. Zu einer Zeit, als die meisten FoMoCo-Armaturenbretter buchstäblich wie ein zusammengewürfeltes Sammelsurium von Teilen aussahen, ist das Design der Instrumententafel des '64er Continental schlicht atemberaubend und wird dessen Position als Luxusauto der Spitzenklasse gerecht. Die Modelle von 1961 bis 1963 waren innen zwar ansprechend, aber völlig anders gestaltet: Das Design des Armaturenbretts wirkte mit einem abgesetzten Mittelteil, der das Radio und die Belüftungselemente enthielt, ein wenig zerklüftet. Das Design des Modelljahres 1964 zeichnete sich dagegen durch ein klares, horizontal ausgerichtetes, vollständig integriertes Armaturenbrett aus. Mit einer ganzen Reihe von Anzeigeinstrumenten direkt vor dem Fahrer – unterhalb des breiten, horizontalen Tachometers – stellte das Design buchstäblich eine Skulptur aus Metall dar.

Was die Technik anging, waren alle Lincolns mit einem 430-ci-V8-Motor ausgestattet, der 320 PS bei 4.800 U/min leistete und, was noch wichtiger war, ein Drehmoment von 630 Nm bei 2.600 U/min zur Verfügung stellte. Damit konnte der knapp 2,5 Tonnen schwere Lincoln Continental mühelos 75 Meilen pro Stunde fahren, und das in einer Zeit, in der eine Gallone des benötigten Superbenzins nur 35 Cent kostete (inflationbereinigt circa 3,00 Dollar/Gallone). Dieser seidenweiche Motor war mit einem Dreigang-Automatikgetriebe gekoppelt. Es war das einzige Getriebe,

das für den Lincoln Continental während seiner gesamten Produktionszeit angeboten wurde. Der Grundpreis des 1964er Lincoln Continental Cabriolets betrug 6.938 Dollar (entspricht 67.824 Dollar im Jahr 2022). Mit seiner umfangreichen Ausstattung hätte Jims Auto allerdings fast 8.000 Dollar (78.206 Dollar im Jahr 2022) gekostet. Jim merkt an, dass der Wagen ab Werk nicht mit Einzelsitzen ausgestattet war und er diese, ebenso wie das AM/FM-Radio sowie die automatische Abblendfunktion, erst nach dem Kauf des Wagens einbaute. Die Innenausstattung mit Holzmaserung war eine frei wählbare Option ohne Aufpreis.

Beim Marketing des Continental bediente sich Lincoln eines besonderen Mittels: In den 1960er Jahren absolvierte jedes in Wixom gebaute Auto – einschließlich der Thunderbirds – eine zwölf Meilen lange Testfahrt (siehe Infobox). Diese ausgiebige Qualitätskontrolle war Teil der anhaltenden Bemühungen der Ford Motor Company, die beiden luxuriösen Modelle von der Konkurrenz abzuheben. Zu Beginn der 1960er Jahre waren der Lincoln Continental und der Ford Thunderbird insofern einzigartig, als sie eine selbsttragende Karosserie besaßen, während die übrigen Ford-Produkte in traditioneller Body-on-Frame-Bauweise ausgeführt waren.

Jim besitzt seinen Lincoln seit 1996. In den Jahren seit 1998 hat er den Continental schrittweise restauriert. Bei dieser Herangehensweise spielen nicht zuletzt die Finanzen eine Rolle, da Jim als echter Enthusiast an vielen lokalen und regionalen Oldtimer-Veranstaltungen teilnimmt, was auf die Dauer auch ganz schön ins Geld geht. Zur Zeit kümmert er sich darum, einige kleine optische Mängel



Auf reichliche sieben Liter Hubraum kann das Lincoln-Triebwerk zurückgreifen, um 320 PS und 630 Nm zu erzeugen.

zu beheben. Er ist in der Classic Lincoln Community sehr aktiv und Direktor der Western Region des Lincoln Continental Owner's Club (LCOC). Wenn Ihr mehr über den Club erfahren möchtet, dann besucht lcocwestern.org und lcoc.org. Beide Websites sind ergiebige Quellen, die viel Wissen über alle Lincolns enthalten, von den Vorkriegstypen bis hin zu zeitgenössischen Modellen. Wenn Ihr Lincoln-Enthusiast seid, solltet Ihr Euch auch die Website der Lincoln Motorcar Heritage Foundation unter lincolncarmuseum.org ansehen.

Jims 1964er Lincoln Continental Convertible in "Regal Turquoise" repräsentiert eine vergangene Ära im amerikanischen Automobildesign. Und seine viertürige Cabrio-Konfiguration macht ihn einzigartig, nicht nur unter amerikanischen Fahrzeugen. Und das atemberaubende Styling überzeugt bis heute aus jedem Blickwinkel!

Text: Richard Truesdell - Fotos: Richard Truesdell, Jim Ayers



Verglichen mit der Konkurrenz war der Continental zurückhaltend gestylt, das galt für Cadillac und bis 1963 auch für die Marke Imperial, deren Design sich ab 1964 an Lincoln orientierte.