



LINCOLN CONTINENTAL MARK III  
 Eckdaten: V8-Motor, OHV, 7536 cm<sup>3</sup>,  
 370 PS, 2207 kg, 210 km/h, 1968 bis 1971  
 Preis: 22.000 Euro (guter Zustand)  
 Charakter: Edles Luxuscoupé mit viel  
 Ausstattung und starkem V8. Komfortabler  
 Straßenkreuzer mit Gardemaßen

Gut zu wissen

# Fahren für Genießer

Mit dem Lincoln Continental Mark III setzte Ford 1968 ein Statement in der Luxusklasse. Das Auto kostete zwar ein kleines Vermögen, erreichte aus dem Stand dennoch die Verkaufszahlen des ewigen Rivalen Cadillac Eldorado. Was hat der Lincoln heute zu bieten?

TEXT Daniel Endreß // FOTOS Sven Wedemeyer

Der Finger auf dem dünnen Lenkrad, ein konzentrierter Blick über die Schulter, heiseres V8-Blubbern in der Luft: Heiko Bolte lässt seinen Lincoln Continental Mark III rückwärts aus seiner Halle rollen. Das Heck schiebt sich langsam ins Licht und zeigt die in goldenen Lack gehüllte typische Ersatzradauswölbung in der Heckklappe, eben jenes unverkennbare Designmerkmal eines Continental. Zwar steckte zuletzt beim Mark II von 1956 und 1957 wirklich ein aufrecht montiertes Ersatzrad unter dem Blech, aber als Markenzeichen trugen auch seine Nachfolger ab 1968 diesen Stil.

Unter dem dunkelbraun lackierten Dach wird auch ein angedeuteter Coke-Bottle-Hüftschwung sichtbar. Mit sanften Gasstößen hält Heiko die Drehzahl des noch kalten 7,5-Liter-V8 stabil, und jedes Mal bebzt die Luft hinter dem Luxuscoupé, hallt ein Donnern in den Hof. Nachdem die langen, rahmenlosen Türen die Dunkelheit der Schrauberhalle verlassen haben, wird der Blick auf eine schier endlos lange Motorhaube freigegeben. 1,83 Meter lang ist der Vorderwagen von der Windschutzscheibe an gemessen. Damit zeichnete Fords damaliger Chefdesigner Eugene Bordinat die längste Motorhaube bei einem US-Car im Jahr 1968.

**Thunderbird mit Rolls-Royce-Grill**  
 In einem weiten Bogen rangiert Heiko den Lincoln nun auf den großen Hof vor das Werkstatttor. Der blank polierte aufrechte Chromgrill reflektiert die Umgebung wie ein kunstvoller Spiegel. Dass er der Front eines Rolls-Royce Silver Shadow verdächtig ähnlich sieht, ist dabei kein Zufall. Lee Iacocca, damals Fords Vizepräsident, beauftragte Bor-



Ein aufrecht am Heck montiertes Ersatzrad wird in den USA auch als „Continental Tire“ bezeichnet

dinat, für das Design des neuen Continental „einen Rolls-Royce-Grill an einen Ford Thunderbird zu schrauben“. Daran hielt sich der Designer auffällig genau. Der Kastenrahmen, auf dem der Lincoln basiert, stammt vom Thunderbird; das Gesicht samt den horizontal angeordneten Doppelscheinwerfern, dem hohen Kühlergrill und den ausgeformten Finnen außen mit integrierten Blinkern schaute man sich in England ab.

Die Abmessungen könnten dagegen amerikanischer nicht sein: Knapp 5,49 Meter lang und 2,02 Meter breit steht der Zweitürer nun vor uns. Eine beeindruckende Erscheinung. Heiko schwingt sich aus dem Fahrersitz und grinst breit, während die schwere Tür mit einem satten Klappen ins Schloss fällt. „Und wo wollen wir jetzt hinfahren?“, fragt uns der 50-Jährige.

Wir nähern uns dem goldenen Blech. Überall prangen Lincoln-Embleme und verchromte Schriftzüge. Müsste das Dach nicht mit einem Vinylbezug bespannt sein? „Das Dach musste ich bereits reparieren lassen, da diese Autos unter dem Vinyl meistens als Erstes rosten“, erklärt Heiko Bolte. „Bevor ein neuer Bezug draufkommt, wurde es übergangsweise lackiert. Aber so sieht er eigentlich auch ganz gut aus“, fährt er fort, während er für uns nebenbei die massive Motorhaube öffnet.

Unter dem riesigen Blechdeckel säuselt sanft das Herzstück: ein 7,5-Liter-Big-Block. Er stammt aus Fords 385-Serie, und da Lincoln als Fords Luxusmarke auch als Technologieträger fungierte, kam das Aggregat zunächst exklusiv im Continental zum Einsatz. Erst ab 1972 wurden auch Modelle von Ford und Mercury mit diesem Motor angeboten. 370 PS leistet er und schickt bärenstarke 678 Nm Drehmoment an die



Die Verarbeitung im Innenraum blieb von der US-Konkurrenz aus dieser Zeit unerreicht. Der 7,5-Liter-V8 war bis 1972 exklusiv im Mark III erhältlich. Die 385er-Serie wurde bis 1998 gebaut



Der Lack glänzt in Medium Gold Poly, und auf das Dach gehört eigentlich ein Vinylbezug. Ein rechter Außenspiegel war optional

Über ein Unterdrucksystem gesteuerte Scheinwerferklappen geben der Continental-Front einen klaren und aufgeräumten Look

Hinterachse. Apropos Technologieträger: Auf den üppig gepolsterten Ledersitzen angekommen finden wir überall im Cockpit Komfortfunktionen und Elektronik, mit der Ford sich im Luxussegment zum einen gegen Cadillac, aber auch gegen die Luxus-Konkurrenz aus Europa durchsetzen wollte. Elektrische Fensterheber und Sitzverstellung sind obligatorisch. Darüber hinaus verfügt der Lincoln über einen Tempomaten und eine Klimaautomatik, die genau wie die Scheinwerferabdeckungen über ein Unterdrucksystem bedient werden. Gegen Aufpreis war ein Antiblockiersystem namens Sure Track bestellbar, das auf die hinteren Trommelbremsen wirkt, sowie ein Lichtsensor auf der Haube, der bei Lichteinfall die Hauptscheinwerfer dimmt, um den entgegenkommenden Verkehr nicht zu blenden. Zwei Lichtwellenleiter zeigen über

ein Modul auf der Hutablage an, ob die Heckleuchten funktionieren.

Das dunkelbraune Interieur versprüht Clubzimmer-Atmosphäre. Echte Walnussfurniere zieren die quadratischen Instrumente, von der eines eine Cartier-Uhr ist. Lincoln erhoffte sich durch die Zusammenarbeit mit dem französischen Schmuck-Label einen zusätzlichen luxuriösen Touch.

Heiko nimmt auf dem Beifahrersitz Platz, wir schließen die Türen, und ich stelle den filigranen Stahlhebel hinter dem Lenkrad auf die Fahrstufe D. Ein leicht verändertes Motorgeräusch verrät, dass das Getriebe den Kraftschluss hergestellt hat. Ich trete vorsichtig auf das Gaspedal, und das Coupé rollt los. Zumindest glaube ich, dass es rollt, denn vom Gefühl her scheinen wir vielmehr zu schweben, gleiten eher, als dass wir fahren, über die Pflastersteine des Hallenvorhofs zur Straße. So stelle ich mir die Mitfahrt in einem Luftkissenboot vor, nur dass der Lincoln deutlich leiser ist.

**Tonnenschwer, doch federleicht**

75 Kilogramm Dämmmaterial wurden eingesetzt, um die Insassen von der Umwelt abzuschirmen. Mit Erfolg: Das bedrohliche Donnern, das wir von außen hören konnten, wird innen zu einem warmen Brummen. Gerade genug, damit man das charakteristische V8-Blubbern noch genießen kann.

Müheles treibt der riesige Motor das 2,2 Tonnen schwere Coupé an, und auch dank der superleichtgängigen Servolenkung, die jedes Feedback von der Straße im eigenen Lenkspiel kaschiert, merke ich nach kurzer Zeit gar nicht mehr, dass ich mit einem ausgewachsenen amerikanischen Straßenkreuzer unterwegs bin.

Die meist geradlinigen Landstraßen im Bremer Umland sind sein Revier. Unebenheiten schwingen sich im weichen Fahrwerk aus und kommen nur noch als leichter Wellengang bei Fahrer und Beifahrer an. Scharfe Kurven, die den Koloss zum Wanken bringen könnten, gibt es hier kaum.

Auf gerader Strecke möchte ich den Mark III nun auch mal von der Leine lassen. Immerhin stehen für den Sprint auf 100 km/h schnelle 8,1 Sekunden im Datenblatt. Ich trete also stärker aufs Gas, die Nase des Lincoln hebt sich, und der sonst so vornehme Luxusliner zeigt sich beinahe vulgär, brüllt laut los. Das Coupé galoppiert voran wie ein junger Mustang. Ein breites Grinsen macht sich auf unseren Gesichtern breit: So eine Kraftexplosion hätte ich diesem schweren Ami gar nicht zugetraut – ein echter Wolf im Nerzpelz.

Solche Kapriolen lassen allerdings auch den Verbrauch auf weit über 30 Liter pro 100 Kilometer anschwellen. Für den Rest der Probefahrt wechsele ich also wieder in den entspannten Schwebemodus. Dann ist ein Schnitt von etwa 17 Litern möglich. Darüber denkt Heiko nicht viel nach. Für ihn ist jede Fahrt mit „Goldie“ ein Genuss. ■

**Fazit**



Der Lincoln ist ein beeindruckendes Coupé für Genießer. Ich wüsste nicht, wie man so ein Auto noch komfortabler machen könnte. Technik-Fans kommen bei den vielen Komfort-Extras anno 1970 ebenfalls auf ihre Kosten. Die Seltenheit in Deutschland macht ihn zusätzlich interessant, denn der Mark III ist definitiv ein Klassiker, zu dem sich die Menschen umdrehen. Ich mich auch. Daniel Endreß

**Lincoln Continental Mark III**

Die Luxuscoupés punkten mit guter Materialqualität und Verarbeitung. Rost und schnell verschleißende Fahrwerke sind die größten Schwachpunkte.

**KAROSSERIE-CHECK**

Die Lincoln wurden ab Werk zwar hohlraumversiegelt, trotzdem kann Rost an vielen Stellen auftreten. Als Erstes sind jedoch die Schweller, die Türunterseiten, die hinteren Seitenbleche, vordere und hintere Scheibenrahmen und die A-Säule betroffen. Wirft zudem der Vinylbezug Blasen, sind möglicherweise schon Schweißarbeiten am Dach nötig. Alle Chrom-Zierleisten sollten vorhanden und in gutem Zustand sein. Gleiches gilt für die Stoßstangen, die nur noch mit Glück gebraucht zu finden sind. Für Blinker und Rücklichter gibt es dagegen noch neuen Ersatz bei einigen US-Ersatzteil-Händlern.

**TECHNIK-CHECK**

Die riesigen 7,5-Liter-Big-Blocks sind im Grunde unterfordert und halten bei halbwegs regelmäßiger Wartung locker 300.000 Kilometer und länger durch. Ähnliches gilt für das Ford-C6-Getriebe. Aber Achtung: Ruckartige Schaltvorgänge, verlangsamtes Einlegen des Rückwärtsgangs oder starker Ölverlust deuten auf Defekte hin. Das Differenzial sollte ebenso trocken sein. Fahrwerk und Lenkung verschleßen wegen des hohen Fahrzeuggewichts schnell. Lecks an den Bremsleitungen können vorkommen. Viele Funktionen wie die Scheinwerferklappen, der Tempomat oder die Klimaautomatik werden über ein Unterdrucksystem angesteuert, das dicht sein muss.

**PREISE**

Bei Einführung 1968 (Lincoln Continental Mark III) ..... 6585 Dollar  
Classic-Analytics-Preis 2022 (Zustand 2/4) ..... 22.000 / 7000 Euro  
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)\* ..... 63,74 / 218,17 Euro

**ERSATZTEILE**

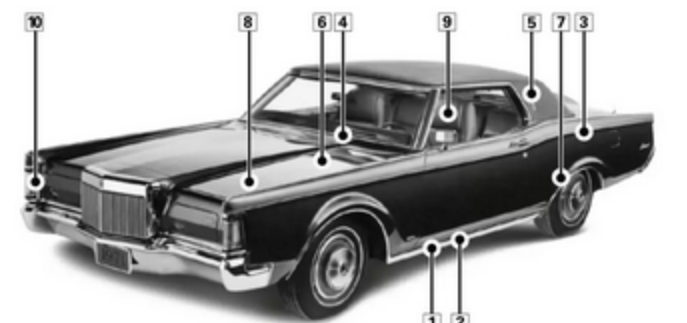
Zwar gibt es fast alle Verschleißteile für den Lincoln, und das ziemlich günstig vor allem auf Rockauto.com, aber bei Blechen, dem Innenraum, Zierleisten oder auch Auspuffanlagen muss man Glück haben oder Teile anfertigen lassen. Gleiches gilt für Ersatz bei den zahlreichen technischen Systemen, zum Beispiel dem Sure-Track-ABS.

**CLUBS UND SPEZIALISTEN**

US-Car-Freunde Bremen, Heiko Bolte, Tel. 0421/5962305, E-Mail: web@uscarfreunde-bremen.de, uscarfreunde-bremen.de  
Skypipe-Performance, Haendorfer Weg 6, 27330 Asendorf, Tel. 04253/909021, skypipe-performance.de  
Rust & Chrome, Alter Feldweg 1, 15366 Hoppegarten, Tel. 01525/4061292, rust-and-chrome.com

**SCHWACHPUNKTE**

- 1 Rost an Schwellern
- 2 Rost an Türunterkanten
- 3 Rost an hinteren Seitenblechen
- 4 Scheibenrahmen
- 5 Blech unter Vinyl Dach
- 6 Ölverlust am Getriebe
- 7 Bremsleitungen
- 8 Klimaanlage
- 9 altersschwache Elektronik
- 10 Unterdrucksystem



Alltagstauglichkeit	★★★★	Unterhaltskosten	★★★★
Ersatzteillage	★★★★	Verfügbarkeit	★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★	Nachfrage	★★★★

**DATEN UND FAKTEN**

**Lincoln Continental Mark III, Baujahr 1970**

**MOTOR** Typ 385-Series 460, wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor (90 Grad), vorn längs, Bohrung x Hub 110,79 x 97,79 mm, Hubraum 7536 cm³, Leistung 370 SAE-PS bei 4600/min, Drehmoment 678 Nm (SAE) bei 2800/min, Verdichtung 10,5:1, zwei Ventile je Zylinder, betätigt über eine zentrale, kettengetr. Nockenwelle, Stoßstangen,

Kipphebel, hydr. Ventilstößel, Motorblock und Zylinderköpfe aus Grauguss, fünf Kurbelwellenlager, ein Autolite-4300-Vierfachvergaser, Ölinhalt 3,8 Liter

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Dreistufenautomatik Ford C6, Hinterrad-antrieb, a.W. Differenzialbremse

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Stahlblechkar. auf Kastenrahmen

mit Traversen, vorn oberer Trapez-Dreiecks- und unterer Querlenker, Zugstrebe, hinten Starrachse mit unteren Längslenkern, oberer Drehmomentstütze und Panhardstab, rundum Kurvenstabilisatoren, Teleskopdämpfer und Schraubenfedern, Servo-Kugelumlauf lenkung, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, a.W. ABS, Reifen 225/65 R 15

**MASSE UND GEWICHTE**  
Radstand 2975 mm, L x B x H 5489 x 2017 x 1346 mm, Spur vorne/hinten 1585/1585 mm, Gewicht 2207 kg, Tank 91 l

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBR.**  
Vmax 210 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 8,1 s, Verbr. 25,4 l/100 km

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** 1968 bis 1971, 79381 Exemplare

\* Quelle: Herzessache, Der Assekuradur!, Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 25000 km