

Real Classics



Traumpaar – bei sonnigem Sommerwetter bekommt das Cabrio den Zuschlag; am Herbstvormittag gewinnt der Sedan

Doppelt beeindruckend: 1965er Lincoln Continental Sedan & 1967er Continental Cabrio

Ein viertüriges Cabrio, dessen Portale gegenläufig öffnen und voll versenkbare Scheiben noch dazu? Was der 1961er Continental bot, war einzigartig auf dem gesamten US-Automobilmarkt und bescherte der Lincoln-Mercury-Division Respekt und satte Verkaufszahlen. Der neue Lincoln war in vielerlei Hinsicht ein großer Wurf; insbesondere beim Design, wo er zu den wichtigsten Modellen der 1960er Jahre gerechnet wird. Mit ihm gelang es der Ford-Marke, dem Wettbewerber Cadillac wieder auf Augenhöhe gegenüber zu stehen.



Die Form geriet so typisch und unverwechselbar, dass man sogar einen Spielzeug-Continental in 1:87 auf Anhieb unter allen seinen amerikanischen Matchbox-Spielgefährten erkennt. Vier Rundscheinwerfer, glatte Blechflächen, ein leichter "Hüftschwung" und natürlich der typische Karosseriefalz, der

sich von den Kotflügeln bis zu den Rückleuchten quasi einmal um die gesamte Flanke zieht – eine klassische, eher schlichte, aber deswegen nicht minder beeindruckende Linie. Dazu hinten angeschlagene Fondtüren, was insbesondere beim Cabrio, auch als "Convertible Sedan" bezeichnet, zu einem ganz neuen

Auftreten führte. "Ich sage immer 'Kennedy' zum Offenen", erzählt Dieter Schneider, der gleich beide "kontinentalen" Variationen fürs Fotoshooting zur Verfügung stellte. Nicht zu Unrecht: Für ihren Verwendungszweck in der Politik modifizierte Lincoln-Limousinen kamen bei mehreren US-Präsidenten, wie



Beim Cabrio serienmäßige Leder-/Vinyl-Ausstattung – hier in "Dark Red"

Edle, schwarze Lederausstattung ("Special leather trim") und Walnussholz-Dekor



Roosevelt, Truman und Eisenhower zum Einsatz. Und als John F. Kennedy am 22. November 1963 von tödlichen Schüssen getroffen wurde, war auch er in einer eigens angefertigten Lincoln-Limousine auf Continental-Basis unterwegs. Nachdem Lincoln im Modelljahr 1961 aus dem Stand 25.160 Wa-


gen der neuen Generation verkaufte hatte, war der große Erfolg des Projektes schon Wirklichkeit. Dafür hatte die Lincoln-Mercury Division von Ford auch viel getan – vom besonders geräuscharmen und komfortablen Continental-Fahrwerk über Testläufe, denen jeder einzelne Motor unterzogen wurde,

bis zu verbessertem Rostschutz, einer Dichtigkeitsprüfung und einem abschließenden Straßentest der fertigen Wagen vor der Auslieferung. In den Folgejahren war also Detailarbeit statt Experimentierfreude gefragt – insbeson-




Den "Türtrick" beherrscht natürlich auch die Limousine. Wirkungsvoll in Schwarz abgesetztes Dach

Real Classics



1965er Sedan mit gerade stehendem Grill, herumgezogenen Blinkern und kantiger, markanter Haube



vom "Lincoln & Continental Owners Club" in Maple Grove, MN, dem der Stuttgarter seit dem Kauf seines Cosmopolitan 1998 angehört. Als er sich in die Continental-Modelle "verguckt" hatte, vermittelte man ihm hier Kontakt zu einem Lincoln-Freund in Deutschland, der letztlich bereit war, den 65er Sedan in gute Hände abzugeben. Über einen Bericht im Club-

Mit lackiertem Luftfilterdeckel – 320 Pferde leistet die 7-Liter-Maschine der Limousine

Was unter den vorderen Hauben steckt, ist selbstredend über alle (Cruising-) Zweifel erhaben – beim bronzenfarbenen Sedan ein 7,0-Liter-V8 mit 320 PS, beim "jüngeren" Cabrio die 7,6-Liter große Maschine (462 ci) mit 340 Pferden.

Wie der bekanntermaßen "Lincolngeseeichte" Klassiker-Liebhaber zu seinem "Traumpaar" kam? Das verdankt er seinen Clubkollegen

Journal, dem "Lincoln & Continental Comments" kam er drei Jahre später an das, ebenfalls bereits nach Deutschland importierte, Cabrio. "Große Probleme gab es bei beiden nicht", erinnert sich Schneider, der beim Schrauben auf die Unterstützung seiner Söhne Markus und Ralph zählen konnte. Neben dem Wechsel von Dichtungen, Simmeringen und aller Betriebsstoffe,

1965er Lincoln Continental Sedan

Motor: OHV-V8, 430 ci, 7.046 ccm, 320 PS bei 4.600 U/min, Verdichtung 10:1, Carter Vierfach-Vergaser, Luftfilterdeckel in Wagenfarbe lackiert, Doppelrohr-Auspuffanlage • **Kraftübertragung:** Dreistufen-Automatikgetriebe, Heckantrieb • **Vorderachse:** Einzelradaufhängung an Doppel-Querlenkern, Schraubenfedern, hydraulische Stoßdämpfer, Trommelbremsen • **Hinterachse:** Starrachse, Blattfedern, hydraulische Stoßdämpfer, Trommelbremsen • **Felgen:** 15"-Stahlfelgen mit Radkappen • **Reifen:** Maxxis "MA-1", 235/75 R15 • **Produzierte Stückzahl (1965):** 36.824 • **Preis (1965):** ab 6.292,- US\$

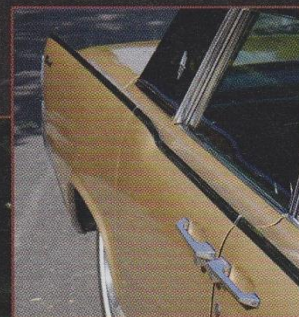


What a pleasure! Das bereits 1964 eingeführte Armaturenbrett zitiert das Thema der horizontalen Grillstreben

sowie dem Überholen der Bremsanlage wurden nur die Stoßdämpfer erneuert. Das Cabrio bekam eine neue Doppel-Auspuffanlage von "Classic Exhaust" in Geneva, OH. Bisher trat nur am linken Kotflügel des Convertible der Schweißbrenner in Aktion, um am Radlauf ein kleines, selbst angefertigtes Blech einzusetzen. Beiden Wagen gönnte Schneider neuen Lack, der weitgehend originalgetreu in moderner Zweikomponenten-Technik nachgemischt wurde. Werksseitig trug der Sedan "Aegean Bronze" und das Convertible "Black Satin". Gemeinsam mit den Freunden aus der Stuttgarter Oldtimer-Clique wurde die 5,61 Meter üppige, offene Karosserie in Eigenarbeit grundiert und geschliffen. Den Farbauftrag übernahm Michael Benzing. Als extra Glanzpunkt ließ Dieter zu guter Letzt die vordere Stoßstange neu verchromen – das hat sich der Continental, der schließlich schon gut vier Jahrzehnte Luxusklasse "erfahren" hat, auch redlich verdient.

Continental Style – der von den Kotflügeln bis zu den Rücklichtern durch gezogene Karosseriefalz ist unverkennbar

Text & Fotos:
Gerald Sandrieser



Nachgemischter und als Zweikomponenten-Lack neu aufgetragener Originalfarbton "Aegean Bronze"