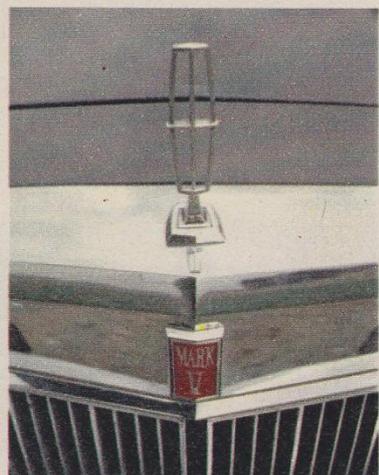
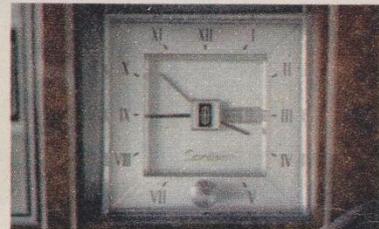
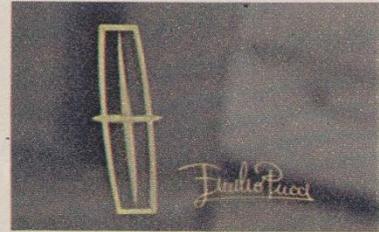


Hoppla, jetzt  
komm' ich: Mark-V-  
Fahrern sei  
Vorsicht geraten –  
das Auto geht  
gern eigene Wege



# Die Kathedrale

Dieser Wahnsinns-Brocken Lincoln Continental Mark V ist sogar für amerikanische Verhältnisse ein ziemlich ungewöhnliches Auto. Für deutsche natürlich erst recht. Ein Bericht von Wolf-R. Ghedini



Extreme Größenverhältnisse und jede Menge erstaunlicher Kleinigkeiten zeichnen den Luxus-Liner der Ford Motor Corporation aus. Wer weniger mit der Cartier-Uhr anfangen kann, kommt vielleicht bei den Aggregaten mehr auf seine Kosten



Schlachtschiff  
vor Anker: Der Mark V  
braucht Raum –  
zum Parken, Ein- und  
Aussteigen, zum  
Fahren und Wenden

**D**er Mann, von dem hier kurz die Rede ist, hat es geschafft. Finanziell. Nun läßt er sich ein Haus bauen. Der Architekt des Ganzen hat freie Hand, ist aber ein akkurater Mensch. Folglich informiert er sich, wenn Probleme auftauchen. Die Garage ist eins. Die Maße . . . Also greift der Architekt zur Bauordnung des Landes Nordrhein-Westfalen (wo die Szene spielt), schlägt Seite 139 auf und erfährt, was er wissen will. Laut der Garagen-Verordnung (GarVo) vom 16. 3. 73 werden diese Mindest-Abmessungen verlangt: zwei Meter lichte Höhe, 2,30 Meter Breite und fünf Meter Länge.

Obwohl bei seinem Bauherrn Quadratmeter keine Rolle spielen, sieht der Baumeister nicht ein, weshalb er der Verschwendung Vorschub leisten soll. Er hält sich exakt an die lichte Höhe und auch an die Breite. Für die Länge spendiert er vorsorglich 50 Zentimeter mehr.

Das scheint ihm völlig ausreichend, nachdem er zur Sicherheit sogar noch einen Vergleich mit seinem eigenen Citroën CX angestrengt hat: Höhe 1,46 Meter, Breite 1,75 Meter, Länge 4,63 Meter. Und sein CX – so deutet ihm – ist ja nun wahrlich kein kleines Auto.

Ergebnis: Die Garage muß wieder abgerissen werden. Grund: Als der zukünftige Hausherr aufkreuzt, bleiben genau 35 Zentimeter seines Wagens unbedeckt und ihm selbst nur Briefschlitze zum Aussteigen. Ursache: ein Lincoln Continental Mark V.

Was der Architekt nicht wußte: Daß die Amerikaner immer noch Autos bauen, die 5,85 Meter lang und 2,02 Meter breit sind; und daß es außerdem Bundesrepublikaner gibt, die so etwas bewegen – Stück 90 sollen es sein.

Wer ebenfalls Schwierigkeiten hat, an solche Fahrzeuge zu glauben, der rufe sich bitte amerikanische Cosa-Nostra-Begräbnisse, Präsidenten-Paraden oder ähnliche Umtriebe in Erinnerung. Die meist schwarzen Schlachtschiffe, die da mit im Strom schwimmen – oft in gelängerter, gepanzelter oder geöffneter Bauart –, das sind Continentals.

Äußerlich ziemlich unverwechselbar durch ein rechteckiges Fadenkreuz auf dem Chromkühler, versenkte Scheinwerfer, messerscharf gestylte vordere Blinklichter, zwei ovale Gucklöcher, „opera windows“ genannt, im hinteren Dachteil, eine Kofferraum-Beule, die das Reserverad zu verbergen scheint – und eben die wegen der zivilen Höhe von 1,39 Meter um so beeindruckendere Länge. Ein waagerechter Wolkenkratzer.

Wir wagen einen Ausflug in ein deutsches Mittelgebirge. Von Anfang an kein leichtes Unterfangen. Während wir noch auf dem Bauch liegen, um von außen zu ergründen, wo sich innen der Hebel verbirgt, der die niedergedrückte Handbremse wieder entspannt (es gibt ihn zwar, aber die Handbremse löst sich automatisch beim Einlegen einer Fahrstufe), summen uns Tür- und Gurt-Warner die Ohren voll. Wir kommen uns irgendwie ertappt vor.

Der anschließende Aufstieg aus der Nacht einer Tiefgarage ins Tageslicht wird zum pulsbeschleunigenden Eierlauf. Um Gottes willen – wie bloß das viele Blech um die Ecke bringen? Immerhin – mit adlerhaftem Augenmaß und einigem Hin und Her geht es. Die Stadtdurchfahrt hatten wir uns ganz anders vorgestellt: keine „Ohos!“ und „Ahas!“; nur Kinder, die mit Fingern zeigen, und Erwachsene, die die Köpfe schütteln.

Auf der Autobahn dann kleine Glücksgefühle und etliche Schreckminuten. Es ist schon heiter, wenn man so gemächlich an anderen Autos vorbeiwandert und in den Gesichtern von Verkehrsteilnehmern die Frage liest: „Mann, hört denn das nie auf?“ Dagegen ist es ausgesprochen irritierend, wenn man auf den schmalen Fahrbahnspuren in Baustellenbereichen nicht mehr links vorbeikommt, weil man sich so breit macht.

Die Fahrt durchs Mittelgebirge, auf kurvenreichen Bundesstraßen, artet in eine Angstpartie aus. Wir tasten uns mit maximal 60 km/h um die Biegungen, quetschen uns in kleineren Ortschaften an Hauswänden entlang, um den Gegenverkehr nicht zu blockieren, und müssen ständig auf

der Hut bleiben, um Schlingerbewegungen oder unvorhersehbare Ausbruchsversuche abzufangen. Wenn Autos überschwappen könnten – der Mark V kann es.

Zugegeben – das alles sind sehr subjektive Fahreindrücke. Und Gewöhnung mag bei solch einem Auto sehr viel ausmachen. Allerdings geht sogar ein amerikanischer Tester so weit, sich bitter darüber zu beklagen, für seine Continental-Touren dummerweise keine Highways, sondern Landstraßen ausgesucht zu haben. Was ihm ein unerwartet nervenaufreibendes Wochenende beschert hätte.

Tatsache jedenfalls ist, daß der Lincoln Continental seit 1949 von der Ford Motor Corporation in Serie gebaut wird und auch sein jüngster Ableger offensichtlich nur partiell an den technischen Errungenschaften der letzten Jahrzehnte beteiligt wurde.

Die Servolenkung, mit der man hier 47 Zentner dirigiert, unterbricht jeden Kontakt zur Erde. Man hat zwar keine Mühe mit dem Lenken mehr, aber auch kein Gefühl mehr dafür, ob man mit dem Lenkeinschlag zu weit gegangen ist. Zudem hat die Lenkung auch noch Spiel. Im Zusammenwirken mit zusätzlichen Kräften ergibt das ein enervierendes Resultat. Als ob man ein rollendes Wasserbett steuert. Die schwammige Dämpfer-Federungs-Abstimmung, die gleichzeitig Stampfen und Schlingern zuläßt, die verhältnismäßig geringe Spur von 160 Zentimetern, die auch nicht gerade der perfiden Untersteuerneigung entgegenwirkt, und die starre, angetriebene Hinterachse, die bis zur Höchstgeschwindigkeit von 193 km/h mit den 208 PS des V8-Motors fertig werden muß – das bringt Panik ins Spiel. Und die eigentlich äußerst positive Eigenschaft, im Innenraum von allen Geräuschen völlig unbelästigt zu bleiben, läßt plötzlich Einzelhaft-Syndrome aufkommen. Man würde ganz gerne ein bißchen mehr über die Reaktionen auf eigene Aktionen informiert werden.

Dieses seltsame Gefühl von Isolation wird übrigens durch die hervorragend funktionierende Klimaanlage und das außen verspiegelte, wärmeabsorbierende Schiebedach noch verstärkt. In der Continental-Glocke herrschen zwar immer einwandfreie Temperaturen. Doch wenn man die Tür öffnet und hinaus ins volle Leben tritt, bekommt man jedesmal Hitzeanwandlungen. Als ob der natürliche Wärmehaushalt zeitweilig stillgelegt worden wäre.

Schließt man nun von einigen Fahrstunden auf ein eventuelles Gesamterlebnis, so kann man prophezeien: Das pure Fahrvergnügen wird sich wahrscheinlich nie einstellen. Man wird mit Kompromissen leben müssen. Bleibt die Frage, ob gewisse Vorteile gewisse Nachteile aufwiegen. Als da sind: ein Luxus-Angebot, daß einem die Augen tränen.

**I**n Amerika zählt dieses Auto eindeutig zu den Status-Symbolen. Erstens der Länge, zweitens des Preises wegen. Die Basis-Version kostet 11 396 Dollar (26 210 Mark), eine luxuriöse Komplett-Ausführung 14 746 Dollar (33 916 Mark; in Deutschland 56 330 Mark). Und das ist auch in den USA kein Pappenstil. Trotzdem haben letztes Jahr genau 55 400 Amerikaner zugegriffen.

Was waren das für Leute? Die Crème de la crème, die Upper ten, die High-Society? Sollte man meinen. Vertraut man jedoch den Ausführungen eines „Car and Driver“-Journalisten, dann hat man es erstaunlicherweise hauptsächlich mit solchen Leuten zu tun: „Superscharfen Frauen-Aufreißern, Neureichen, Steak-Haus- und Supermarkt-Ketten-Besitzern sowie Klunker-Juwelieren“, die, wie er weiterhin anmerkt, „bei ihrer hektischen Karriere-Macherei sicherlich kaum Zeit haben, sich darüber ein Urteil zu bilden, ob ein Auto gut oder schlecht ist.“

Allzu abwegig scheinen seine Vermutungen nicht zu sein. Denn Ford trägt mit zusätzlichem Chichi genau den Wünschen einer derartigen Clientel Rechnung. Den Continental Mark V gibt es auch in vier Variationen, die von namhaften Dekorateuren ausgestattet wurden. Im einzelnen: von den Haute-Couture-Senioren Hubert de Givenchi (Frankreich), Emilio Pucci (Italien), Bill Blass (USA) und der in diesem

# Die Technik

„Was wir brauchen, sind Wagen wie der Fiesta. Ein wenig größer, aber nicht sehr viel.“ (Henry Ford II)

## FORD LINCOLN CONTINENTAL MARK V

Motor: Wassergekühlter Viertakt-Achtzylinder-Motor in V 90° im Bug des Fahrzeuges, fünffach gelagerte Kurbelwelle, hängende Ventile über Stößel und Stößelstangen betätigt, eine zentrale Nockenwelle über Kette gesteuert, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter in Hauptstrom, ein Fallstromvierfach-Vergaser.

Bohrung/Hub (mm)	110,74 x 97,79
Hubraum, Steuer/effektiv (ccm)	7428/7531
Verdichtung	8 : 1
Leistung (PS/kW/U/min)	208/154/4000
Literleistung (PS/kW/Liter)	27,7/20,53
Max. Drehmoment (mkp/U/min)	49,2/2000
Motoröl/Kühlwasser (Liter)	4,7/17,5
Batterie/Lichtmaschine (V/Ah/W)	12/68/840
Tankinhalt (Liter)	98
Kraftstoffbedarf	Normalbenzin

## KRAFTÜBERTRAGUNG

Hydraulischer Wandler mit nachgeschaltetem Dreigang-Planetengetriebe, Lenkradschaltung, Antrieb auf die Hinterräder, Fahrleistungen:

0- 60 km/h	5,2 sec
0- 80 km/h	8,0 sec
0-100 km/h	11,6 sec
0-120 km/h	16,2 sec
0-140 km/h	23,0 sec
0-160 km/h	33,3 sec
1000 m	32,8 sec
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h

## FAHRWERK

Kastenrahmen mit Traversen, vorn Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern, Teleskopstoßdämpfer und Schraubenfedern, Stabilisator. Hinten Starrachse geführt an Längs- und Schräglenkern, Teleskopstoßdämpfer und Schraubenfedern, Stabilisator. Lenkung: Kugelumlauf lenkung mit Servounterstützung. Bremsen: Zweikreis-Bremssystem mit Bremskraftverstärker und vier Brems-Scheiben, pedalbetätigte Feststellbremse wirkt auf die Hinterräder.

Felgenreife	6 J x 15
Reifengröße	225 HR 15

## KAROSSERIE

Stahlblech-Karosserie mit zwei Türen und sechs Sitzplätzen. Außenabmessungen: Länge 5850 mm, Breite 2025 mm, Höhe 1390 mm, Radstand 3060 mm, Spurweite vorn/hinten 1605/1590 mm, Wendekreis 14,2 m

## VERBRAUCH/PREIS

Testverbrauch	30,7 Liter
Reichweite	ca. 320 km
Preis	44 500,- DM

## VERTRIEB

Ford Werke AG, Ottoplatz 2, 5000 Köln 21

Kreis unerwartet jugendlichen Nathalie Hocq, einer Direktorin des Schmuckkonzerns Cartier.

Was diese bekannten Menschen, abgesehen vom Honorar und der imaginären Größe Image, nun plötzlich mit der Automobilbranche zu tun haben, läßt sich schnell berichten. Wir fahren den Typ „Pucci“. Das heißt: anthrazitene Metallic-Lackierung, weißes, genarbttes Vinyl-Dach; farblich abgestimmtes Interieur aus grauem Velours, augenschmerzender, neongrellem Leder, das so neutral wie Kunststoff riecht, und weißem Vinyl auf persönlich entworfenen Sitzflächen; zwei mit unvergeßlichen Stoffmustern beklebte Sonnenblenden, außen Zierstreifen in eben jenen Farben (Hellblau, Dunkelblau, Weiß) – und das güldene Signet des Veranstalters in den „opera windows“. Entsprechend verhält es sich mit den anderen Sonderangeboten.

Wer sich übrigens wegen der erlauchten Namenszüge in seinem eigenen Auto unterrepräsentiert fühlt, der kann auf Bestellung mit privaten Initialen an der Karosserie klotzen. Natürlich gibt es auch noch anderes zu berichten. Allein in den Armkonsolen an den Türen befinden sich sieben Schalter, die mit Hilfe von Elektromotoren und Hydraulik folgendes zustande bringen: Sitze vor und zurück, rauf und runter, Lehne hin und her, Scheiben auf und nieder, Außenspiegel-Feineinstellung und Zentralverriegelung. Faßt man neben den Sitz, kann man zusätzlich noch einen Kontakt aktivieren, der bewirkt, daß einem mit sanftem Druck eine Haltungsstütze in die Wirbelsäule gepreßt wird.

Das Armaturenbrett ist vergleichsweise schlicht gehalten. Im imitierten Holzpaneel prangen rechteckige und quadratische Einheiten: Licht, Klimaanlage, Gebläse, Cartier-Uhr mit Kalender, Automatik-Skala, Tacho, Zigarettenanzünder, Benzinuhr, Scheibenwischer und Cassettenradio.

Auffällig ist, daß in einem Extra-Kästchen ein erschreckend rotes Leuchtsignal auf beginnende Spritknappheit verweist. Man wird dem Warnzeichen aber dankbar sein. Denn nach gut 300 Kilometern tritt bereits Ebbe im 98-Liter-Tank ein. Der Continental verbraucht bei flotter Fahrweise rund 31 Liter Normal auf 100 Kilometer.

Mit der Lenkradverstellung, einer zügigen Automatik und dem Tempostaten, bei angenehm kühler Innentemperatur und den Klängen der Everly-Brothers in Studio-Qualität sollte man doch nun eigentlich zufrieden sein, sich wohl fühlen. So richtig tut man es jedoch nicht.

Einmal wegen der bereits erwähnten Umstände. Zweitens hat man nicht so viel Platz, wie die opulenten Größenverhältnisse glauben machen möchten. Man kommt sich vielmehr beengt vor. Das liegt unter anderem daran, daß Fahren nur mit angewinkelten Armen möglich ist – es sei denn, man macht sich in den Liegesitzen platt. Und auch Rücksitz-Passagiere werden feststellen, daß ihre Bügelfalten an den Lehnen der Vordersitze wetzen. Die äußeren Dimensionen haben leider wenig mit dem Rauminhalt zu tun.

Ähnliches Dilemma bereitet der Kofferraum. Er ist flach, und ein gut Teil füllt die liegende 225-HR-15-Reservewalze aus, die man fälschlicherweise hinter der eleganten Ausbuchtung vermutet. Am unproblematischsten lassen sich hier wahrscheinlich Plastiktüten mit Popcorn verstauen. Es ließe sich noch viel erzählen, beispielsweise von unzähligen Lämpchen, Lichtern und Leuchten. Doch das alles würde auch nicht darüber hinwegtäuschen, daß hier Relationen einfach nicht stimmen, daß zwischen dem installierten Komfort und dem beabsichtigten Anwendungszweck dieser Maschine eine zu große Lücke klafft – etwa so groß wie zwischen Kronleuchter und Punktstrahler.

Wenn man so will, kann man den Lincoln Continental Mark V als reine Platz-, Rohstoff- und Energie-Verschwendung begreifen. Die Art von Spaß, die er letztlich bereitet, bekommt man auf einer Achterbahn billiger. Da er aber nun schon mal da ist, sollte man vielleicht in Erwägung ziehen, ihn unter einem Aspekt zu betrachten, der eine historische Perspektive ankündigt. Und diese Erleuchtung ist den Amerikanern selbst gekommen: „Stellt ihn unter Naturschutz. Als gefährdetes Exemplar eines american way of life, der bald der Vergangenheit angehört.“ Einverstanden.