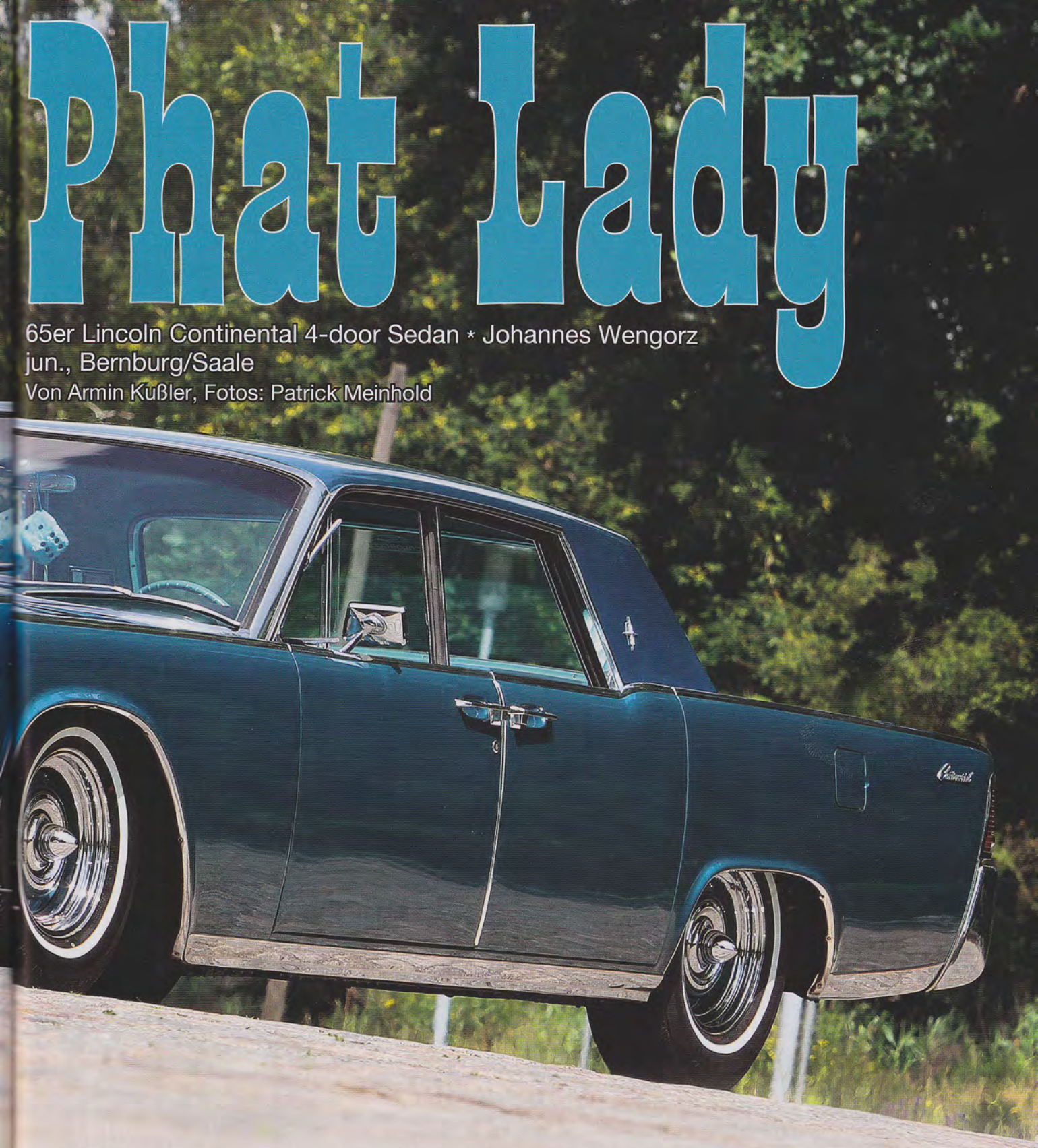
Nicht nur Cadillac hat im Amerika der Sechzigerjahre hochwertige Premium-Automobile geschaffen. Ein Lincoln Continental bot keinesfalls weniger fürs Geld. Die Flaggschiffe der Lincoln-Mercury-Division von Ford können selbst heute noch überzeugen – und das nicht nur durch ihr preisgekröntes Design.

Phat Lady

65er Lincoln Continental 4-door Sedan * Johannes Wengorz jun., Bernburg/Saale

Von Armin Kußler, Fotos: Patrick Meinhold



Die ersten Continental-Serienmodelle, die aus einem für Henry Fords Sohn Edsel gefertigtem Einzelstück hervorgingen, kamen bereits 1939 auf den Markt. Dass man für die von V12-Motoren angetriebenen Oberklassefahrzeuge den Namen „Continental" wählte, hing damit zusammen, dass man diese Bezeichnung in den USA gemeinhin mit dem gesamten „alten Europa" und all dem Flair verband, das man sich als US-Bürger davon versprach. Dass jener Begriff das englische Königreich, das ja durchaus im Ruf stand, auch exquisite Automobile wie die von Rolls-Royce zu schaffen, damit eigentlich ausschloss, da die Briten unter „continental" eher das europäische Festland verstehen, spielte dabei wohl keine Rolle.

Tatsächlich hat aber auch Lincoln in den folgenden Dekaden einige wirklich hervorragende Luxusautomobile gebaut, darunter die mit rund 10.000 $ für ihre Zeit extrem teuren Continental Mark II der Jahrgänge 1956 und 57. Wenn die viel verheißende Typbezeichnung „Continental" aber jemals mit Fug und Recht zu einem Lincoln gepasst haben mag, dann wohl zu der Generation, die am 1. November 1960 vorge-

Schlichte Schönheit: Das preisgekrönte Design des viertürigen Luxus-Sedans überzeugt auch aus dieser Perspektive

„Neues Gesicht“: Für den 65er-Jahrgang bekam der „Conti“ unter anderem eine restylte Frontmaske

„Phat Lady“: Wer genau hinsieht, der erkennt auf dem Kofferraumdeckel den von Johannes auflackierten Schriftzug

stellt wurde. Die Formgebung der 61er-Modelle war das Ergebnis der Zusammenarbeit von sieben Designern – Eugene Bordinat, Don DelLa Rossa, Elwood Engel, Gale Halderman, John Najjar, Robert Thomas und George Walker – und basierte auf einem Entwurf für den 61er-Ford Thunderbird.

Das gemessen am üblichen US-Autodesign dieser Zeit außergewöhnlich klar gezeichnete Luxusauto, das es anfangs als viertürigen Sedan mit und ohne B-Säule und – erstmals in der Geschichte der US-Autoindustrie – auch als viertüriges Convertible mit hinteren „Selbstmördertüren“ gab (siehe TÜV-Beitrag auf Seite 99), war in der Tat von fast europäischer Eleganz und wurde vom „Industrial Design Institute“ im Juni 1961 sogar als erstes Auto überhaupt prämiert – als ein, wie es hieß, „überragender Beitrag von Schlichtheit und Designkunst“. Zudem wurden bei der Fertigung und bei dem folgenden umfangreichen Testprogramm, das jeder einzelne Continental durchlaufen musste, Qualitätsmaßstäbe angelegt, die man allenfalls von Premiummarken im fernen Europa kannte.

Gut, besser, Lincoln?

Die anvisierte Kundschaft hat den immensen Aufwand und die Kosten, welche in die Entwicklung des neuen Continentals flossen, offenbar honoriert. Bereits vom 61er-Jahrgang wurden 25.164 Einheiten verkauft. Das waren mehr als doppelt so viele Fahrzeuge wie im Vorjahr. Nicht wenige Käufer sollen dabei sogar von Cadillac übergewechselt haben. Fakt ist auch, dass die Verkaufszahlen jährlich weiter stiegen, und dass bis einschließlich 1965 lediglich relativ moderate Änderungen am Grunddesign und ein paar Updates vonnöten waren, um den Continental aktuell zu halten. Selbst das Weiße Haus zählte zur Kundschaft, wobei der bekannteste Lincoln aller Zeiten bis heute wohl jener ist, in dem US-Präsident John F. Kennedy am 22. November 1963 in Dallas/Texas erschossen wurde.

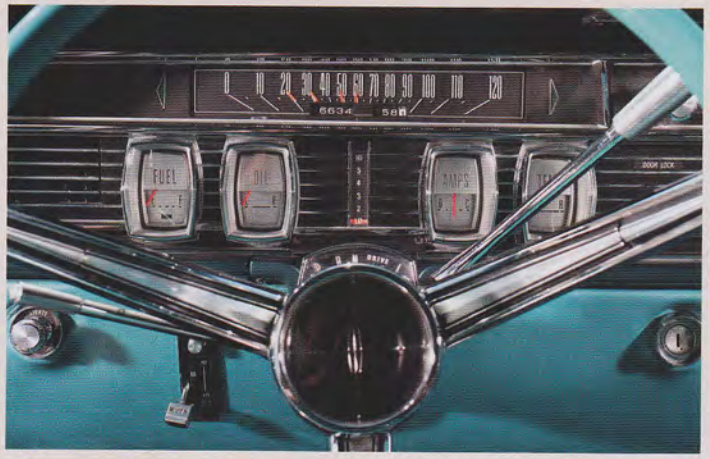
Dass ein Lincoln Continental, der bis 1965 mit einem serienmäßigen 430-Kubikzoll-„Mercury-Edsel-Lincoln“-V8, einer Dreigangautomatik und zahlreichen Komforthilfen ausgeliefert wurde, mit mindestens 2.240 kg ein ziemlich stattlicher Brocken war, da-

Passen zum Gesamtdesign: schlichte, teilverchromte „Smoothie“-Stahlfelgen mit „shannon cone“-Nabenkappen

von konnte man sich auch beim Dreh zum 64er-James-Bond „Goldfinger" überzeugen. In einigen Szenen ist ein 64er-Continental zu sehen, der dann angeblich in eine Schrottpresse wandert. Hierfür nahm man aber in Wirklichkeit ein 63er-Modell. Der handliche Würfel, welcher anschließend die Presse verließ, sollte dann im Film von einem Ford Ranchero abtransportiert werden. Er erwies sich aber als deutlich zu schwer, weswegen eigens ein weiteres Fahrzeug geopfert werden musste, welches man diesmal zuvor komplett ausgeschlachtet hatte.

Die zahlreichen Lincoln-Continental-Fans schütteln angesichts dieser Filmszene noch heute mit Entsetzen den Kopf – und Freunde haben die opulenten Design- und Technikwunder aus Wixom/Michigan nicht nur in ihrer Heimat, den USA. Von den Qualitäten eines klassischen Lincolns ist inzwischen auch Johannes Wengorz aus Bernburg an der Saale überzeugt. Der Fahrzeuglackierermeister hatte eigentlich schon als Kind eine Schwäche für US-Fahrzeuge, und zudem gehört er schon seit rund 10 Jahren zu unserer treuen Leserschaft. Dennoch hat er bis vor rund zwei Jahren eher an Volkswagen und Audis geschraubt. Zur Street Mag Show 2010 Anfang August in Hannover war Johannes mit einem auf „Oldschool" getrimmten VW Passat angereist, mit dem er jedoch unseren Regeln gemäß nicht auf den Platz durfte.

„... die Tor' macht weit": Dank der hinteren „Selbstmörder"-Portale ist der Einstieg ins opulente Interieur denkbar bequem



„Erlesene Uhrensammlung": Allein schon die Armaturen zeigen, mit wie viel Liebe zum Detail die Designer am Lincoln gearbeitet haben

„Kunst am Bau": Die üppige bemessene Armaturentafel würde sich auch als „Sideboard" in einer Sechzigerjahre-Wohnung gut machen

Beauty from Frisco

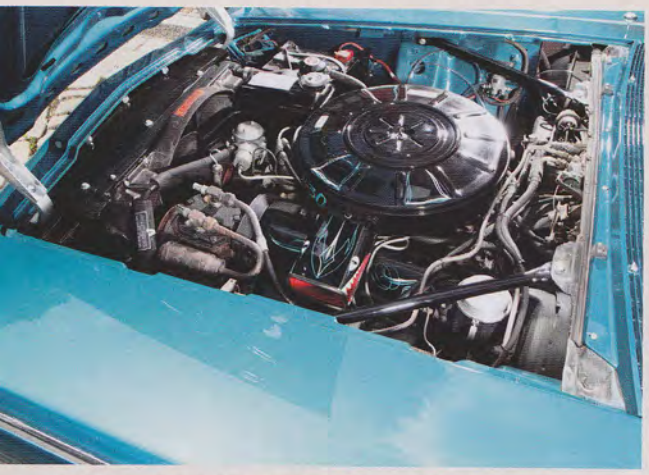
Dieses Erlebnis war für ihn offenbar der entscheidende Wendepunkt. Sofort begann die Suche nach einem passenden US-Car. Doch anders als bei vielen anderen führte diese sogar überraschend schnell zum Erfolg: In einem großen Internet-Gebrauchtwagenportal lokalisierte Johannes schon im selben Monat den ursprünglich aus San Francisco stammenden, hier gezeigten 65er-Continental, der seit Januar 2010 in der dänischen Hauptstadt Kopenhagen beheimatet war. Der „turino turquoise"-farbene Sedan gefiel ihm vom Fleck weg. Der Kontakt zum freundlichen Anbieter verhieß noch mehr, und so machte sich Johannes daran, zunächst einige seiner Autos zu verkaufen, um dann mit dem Erlös im Gepäck schon am 1. September gemeinsam mit einem Freund nach Kopenhagen zu fliegen.

Überraschenderweise verlief sogar die Überführung des 45 Jahre alten Klassikers aus Dänemark mit 500 Straßenkilometern völlig problemlos

Der schöne Lincoln enttäuschte auch während der Probefahrt vor Ort nicht und entsprach auch sonst weitestgehend den Beschreibungen des Anbieters, und so kaufte Johannes das Auto. Überraschenderweise verlief sogar die insgesamt rund 500 Straßenkilometer lange, von zwei Fährpassagen unterbrochene Überführung aus Dänemark, die der „Conti" auf eigener Achse bewältigte, völlig problemlos. Johannes, du Glücklicher – da haben wir auch schon ganz andere Geschichten gehört und selbst erlebt! Es sollte aber noch besser kommen: „Phat Lady", die „dicke Dame", wie Johannes den adipösen Luxus-Sedan inzwischen getauft hatte, machte nämlich selbst in der Folgezeit durch keinerlei unverzeihliche „Starallüren" auf sich aufmerksam.

Für die TÜV-Abnahme waren lediglich die Scheinwerfer umgerüstet worden, und Johannes hat aus Sicherheitsgründen die Bremsen überholt. Ansonsten hat der stolze Lincoln-Eigner nach und nach die vorhandenen Schwachstellen an der Karosserie ausgebessert und anschließend auch eigenhändig im eigenen Betrieb lackiert. Auch die Pinstriping-Arbeiten stammen übrigens von Johannes. Und das Auto soll als „rolling resto" auch künftig noch verbessert werden. Anfang August 2011, auf der nächsten Street Mag Show in Hannover, hatte sich dann auch endlich der Kreis geschlossen: Diesmal durfte Johannes dank seines Lincolns auf den Platz. Nicht nur das aber, denn er bekam sogar die Gelegenheit seine „Phat Lady" auf der Bühne zu präsentieren. Na bitte, Johannes. Hättest du dir den Traum vom US-Car bloß schon eher erfüllt! S

„Schaltzentrale“: die Konsole für die elektrischen Fensterheber und die elektrisch verstellbaren Dreieckstürfenster



Präzise wie ein Uhrwerk: Jeder einzelne 430er-MEL-V8 lief vor dem Einbau drei Stunden lang mit 3.500 U/min auf einem Prüfstand

Technische Daten / Infos
Lincoln Continental 4-door Sedan 1965

Chassis:
Selbsttragend; Vorderachse: oben Dreiecksquerlenker, unten Einfachquerlenker mit Schubstreben, gekürzte Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator, Servolenkung, Scheibenbremse mit Bremskraftverstärker; hinten: tiefergelegte Starrachse (Differenzialübersetzung 2,89:1) an Blattfedern und Teleskopstoßdämpfern, Trommelbremse; Räder: teilverchromte 7 x 15 Truespoke-Smoothie-Stahlfelgen mit „shannon cone“-Nabenkappen und Maxxis-235/75-R15-Whiteline-Bereifung

Antrieb:
Ford-MEL-V8, 430 ci (ca. 7,05 l), Bohrung/Hub: 109,2 x 94 mm, Verdichtung 10,1:1, 1 x Carter-Vierfachvergaser (Typ C3VE-9510B), 320 SAE-PS bei 4.600 U/min, max. Drehmoment: 465 ft. lbs bei 2.800 U/min, Zylinderkopfdeckel, Luftfiltergehäuse und Ausdehnungsbehälter lackiert und mit Pinstripes und Beschriftung versehen, originale Auspuffanlage mit neuen Krümmern und Edelstahl-Endschalldämpfern; Getriebe: „Twin-Range-Turbo-Drive“-Dreigangautomatik

Karosserie:
Viertüriger Sedan mit selbsttragender Stahlblechkarosserie und hinteren „suicide doors“ (Modell „82“ – Body/Style „53A“), Colorverglasung; Farbe: 1965-Lincoln-„turino turquoise metallic“ (Code B) mit Pinstripes und Beschriftung

Innenausstattung:
Originales Leder-/Vinylinterieur in „Aqua“ (Code „87“), Klimaanlage, elektrische Fensterheber vorne und hinten, elektrische verstellbare Ausstellfenster vorne, 6-fach elektrisch verstellbare Sitzbank vorne, optionale Applikationen aus Walnussholzimitat an den Türverkleidungen, originales Radio mit elektrisch ausfahrbarer Antenne, Zentralverriegelung, innenverstellbarer Außenspiegel, Automatikwählhebel an der Lenksäule

Zahlen:
Maße (Länge x Breite x Höhe): 5.494 x 1.996 x 1.377 mm, Radstand: 3.200 mm, Spurbreite: vorne 1.577 mm, hinten 1.549 mm, Tankinhalt: ca. 94,6 l, Leergewicht: ca. 2.299 kg; Stückzahl (nur 4-door Sedan 1965): 36.292 St.; Neupreis: $ 6.292

Infos/Teile:
LCCE Lincoln & Continental Club Europa, CH-2537 Vauffelin, www.lincolnclub.eu
LCOC Lincoln & Continental Owners Club, www.lcoc.org
Cruisin Crew US-Car Club Magdeburg, www.cruisin-crew.de
Autolackierung Wengorz Colorcult, Hallesche Landstraße 110a, D-06406 Bernburg, Tel. (0 34 71) 31 11 51, wengorz-autolackierung@t-online.de, **www.autolackierung-wengorz.de, www.colorcult.de**
Route 66, Kieler Straße 271, D-22525 Hamburg, Tel.: Teile: (0 40) 54 10 95, Rep.: (0 40) 54 10 96, **www.route66-hh.de**
Yankee Motors GmbH, Muggenhofer Str. 132–135 (Bau 56), D-90429 Nürnberg, Tel.: (09 11) 3 23 60 10, service@yankeemotors.com

Import:
AutoCom International, Michael Gams, Münchner Str. 24, D-85774 Unterföhring, Tel.: (0 89) 95 08 02 23
KNOBI - Knoblauch International, 2635 East Beryl Avenue, Phoenix, Arizona 85028/USA, Tel. (Mobil): +1 (6 02) 3 16 16 34, knobinter@cox.net

Special thanks to:
Ehefrau Claudia, Johannes' Eltern, sowie Henny und Matze

„Amerikas hervorragendster Personenwagen“ hieß es 1965 in der Lincoln-Werbung – und das betraf nicht nur das Design!

STREET-LEGAL? Was ist erlaubt, was nicht? In dieser Rubrik habt ihr die Möglichkeit, uns und den Sachverständigen des TÜV Hanse eure Fragen zum Thema Abnahmen, Umbauten, Import oder Tuning von US-Cars zu stellen. Also per E-Mail, info@streetshows.de, oder Brief ans Street Mag, Theaterstr. 8, D-30159 Hannover.

TÜV HANSE

Mehr Sicherheit.
Mehr Wert.

E-Mail: info@tuev-hanse.de

SUICIDE DOORS

Selbstmordgefahr?

Isabel B. schreibt: Liebes Street Team, wir restaurieren gerade eine Lincoln Continental Baujahr 1965. Dieser Wagen hat bekanntlich die hinteren Seitentüren hinten angeschlagen, also sogenannte „Suicide Doors". Nun habe ich gehört, dass solche Türen in Deutschland nicht zulässig sind. Warum hat es dann der Rolls Royce Phantom oder auch diverse Oldtimer?

Markus Tappert, Sachverständiger bei TÜV HANSE sagt hierzu: Hallo Isabel, danke für deinen Beitrag. Ja, der Lincoln Continental hatte bis 1969 als letzter Vertreter seiner Gattung hinten angeschlagene Türen. Der große Vorteil dieser Türen besteht im sehr bequemen Aus- und Einsteigen. Den Namen „Selbstmördertüren" erlangte diese Art Türen aber nicht grundlos! Bei manchen Fabrikaten reichte bereits der Fahrtwind an einer nicht vollständig geschlossenen Türe aus, diese auf und dann aus den Angeln zu reißen, sehr zum Leidwesen der Insassen. Aus diesem Grunde fordert die StVZO seit dem 01.07.1963 in §35e, dass die Scharniere an Seitentüren bei Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit über 25 km/h in Fahrtrichtung vorne angeschlagene sein müssen. Die einzige Ausnahme sind Doppeltüren, bei der die hintere Türe durch die vordere Türe gehalten wird. Man findet das zum Beispiel am Saturn SC1. Also gab es erst einmal lange nur vorne angeschlagene Türen, bis BMW bei Rolls Royce im Jahr 2003 dem Phantom wieder frisches Leben einhauchte.

Auch wenn das erste Phantom Modell 2003 meines Wissens noch mit einer Ausnahmegenehmigung zugelassen wurde, sind aktuell hinten angeschlagene Türen wieder zulässig. Möglich macht dies die internationale Harmonisierung, denn alternativ zur StVZO sind

Der darf und ich nicht?

Fahrzeuge auch zulässig, wenn sie die entsprechenden Vorschriften der EG oder der ECE erfüllen (www.bmvbs.de). In ECE R11 sind die Anforderungen an Türverschlüsse und Türaufhängungen geregelt. In Absatz 6.1.5.4 findet man die Zulässigkeit hinten angeschlagener Seitentüren. Bevor alle Hot Rodder und Customizer jetzt in Jubel ausbrechen, sei aber gesagt, dass die Anforderungen an die Türverschlüsse und Türaufhängungen in der ECE recht umfangreich sind und der Nachweis nicht leicht zu erbringen ist. Darüber hinaus müssen an hinten angeschlagene Seitentüren auch zwei wichtige Auflagen eingehalten werden, die eigentlich nur durch moderne Elektronik zu erfüllen sind. So muss der Türinnengriff ab einer Geschwindigkeit von 4 km/h deaktiviert werden, und es muss eine Warneinrichtung für die Türschließung dieser Türe vorhanden sein.

Was bedeutet dies aber für die Praxis?

An Fahrzeugen mit einer Erstzulassung vor dem 01.07.1963 dürfen Seitentüren ohne weitere Auflagen hinten angeschlagen sein. Ab dem 01.07.1963 dürfen hinten angeschlagene Seitentüren ohne Ausnahmegenehmigung verbaut sein, wenn sie den Anforderungen der ECE R11 entsprechen. Erfüllen sie nicht die Anforderungen der ECE R11, ist eine Zulassung nur über eine Ausnahmegenehmigung möglich. Liebe Isabell, kommen wir nun wieder zu deiner Ausgangsfrage zurück. Auf deinen Lincoln trifft der letzte Fall zu, und du benötigst eine Ausnahmegenehmigung für die hinteren Türen. Normalerweise bekommst Du eine solche Abnahme im Rahmen der Begutachtung nach §21 und §23 StVZO bei der Technischen Prüfstelle, welche je nach Bundesland im Detail anders sein kann.

Mit Ausnahmegenehmigung gehts ab Bj. 1963. Mehr über den Lincoln auf S. 28.

Foto: Patrick Meinhold