

GANZ ODER

GAR NICHT!



Text und Fotos:
Peter Leuten

*Der Lincoln Continental ist kein Auto - er ist ein Statement:
Keine Kompromisse! Ein benzingetränkter Traum im
King-Size-Format, nur geeignet für denjenigen, der auch wirklich
die volle Packung braucht*

American Way of Drive in Oberschwaben:
Oliver Blank mit Freundin Daniela am Steuer
seines 66er Lincoln Continental Convertible



K

eine Frage: Dieses Auto verlangt einen Mann, der sich entscheiden kann. Der aufs Ganze geht oder es sein lässt. Denn wer einen Lincoln Continental sein Eigen nennt, der muss sich seiner Sache schon ziemlich sicher sein. Oliver Blank hatte damit nie ein Problem: Große Motoren und Formen, die aus dem Vollen schöpfen – kaum ein Auto bringt das besser auf den Punkt. Ein Cabrio zwar, aber dennoch mit dem Gardemaß von fast sechs Metern Länge, mit einem gewaltigen 7,6-Liter-V8 unter der enormen Fronthaube und mit einem Passagier-Abteil, das wie der herrschaftliche Salon einer Gründerzeitvilla über weit ausladende Portaltüren betreten wird.

Mehr Auto geht nicht. Auch nicht in den Staaten. Denn selbst hier besetzte das Dickschiff im Dienste des Ford-Universums die oberste Schublade und kommunizierte allein durch seine schiere Größe seinen Anspruch als Führungskraft im Oberhaus. Das machte ihn natürlich auch interessant für Menschen, die Führungspositionen inne hatten. Zum Beispiel für den bedauernswerten 35. Präsidenten der Vereinigten Staaten, John F. Kennedy. Der wurde am 22.11.1963 in Dallas genau in einem solchen Lincoln Continental Convertible erschossen.

Das freilich kann man dem Lincoln nun wirklich nicht vorwerfen. Es ist famos Auto, welches nicht zuletzt dank seiner Größe und seiner staatstragenden Gestalt heute als Inbegriff des amerikanischen Straßenkreuzers gilt. Kaum ein Serienfahr-

zeug aus den USA war länger und schwerer. Und damit das Flaggschiff des Konzerns nicht nur einen herausgehobenen Status sondern auch Modernität signalisierte, setzte Ford-Chefdesigner Elwood Engel bei seinem Entwurf endgültig einen Schlussstrich unter die Schnörkel- und Heckflossen-Ära der 50er-Jahre und zeigte stattdessen gerade fließende Linien und glatte und großzügig gestaltete Flächen. Hinzu kam eine geradezu verschwenderische Ausstattung: Abgesehen von Selbstverständlichkeiten wie elektrischen Fensterhebern, Zentralverriegelung und einer Klimaautomatik bietet das ehemalige Top-Modell von Ford eine sechsfach elektrisch verstellbare vordere Sitzbank, Day&Night-Spiegel, eine pneumatisch entriegelbare Feststellbremse und sogar hinten angeschlagene Suicide-Doors für den Zugang zur hinteren Sitzbank. Da wird selbst manches Auto heutiger Fertigung neidisch.

Absolutes Sahnestück beim Cabrio ist natürlich das von einer aufwändigen Hydraulik angetriebene, automatisch zusammenklappbare Stoffverdeck mit verglaster Rückscheibe. Es ist ein beeindruckendes Schauspiel, wenn die Hydraulik den hinten angeschlagenen Kofferraumdeckel hoch schwenkt, die riesige Ziehharmonika-Führung des Verdecks langsam nach hinten fährt, sich anschließend einmal kurz in die Höhe reckt, um sich dann im hinteren Kompartiment breit zu machen. Dabei wird freilich auch sämtlicher zuvor vorhandener Stauraum vernichtet. Viel mehr als die Kulturtasche zur Übernachtung bei Freunden bringt Oliver dann jedenfalls nicht mehr unter.



Das Cockpit ist schnörkellos und großzügig gestaltet. Wo hat man schon einmal ein derartiges Armaturenbrett gesehen? Da passt selbst das Radio noch locker drauf...





Diese Hydraulik stemmt den riesigen Kofferraumdeckel mit Leichtigkeit und eröffnet dem Verdeck weitreichende Entfaltungsmöglichkeiten



Alle einsteigen – aber bitte nicht vorne. Hier sitzt der Chef und lässt es entspannt angehen



Und das Gastgeschenk muss dann schon auf der Rücksitzbank mitfahren. Doch beim Vorfahren macht der Lincoln natürlich mächtig was her: Stattliche Erscheinung und üppigste Ausstattung – das war schon immer Blanks Ding. Zeit für eine kurze Ausfahrt? „Na klar, nix wie los...“ Der erste Eindruck ist verblüffend. Wer angesichts der Leistungsdaten der gewaltigen Maschine, die eine gefühlte Unendlichkeit vor uns ihren Dienst zu verrichten scheint, die brutale Action erwartet hat, sieht sich enttäuscht. Ausgesprochen lässig beschleunigt das Schiff unter Blanks Kommando auf Cruise-Geschwindigkeit. 2,6 Tonnen Stahl bewegen sich mit einer Leichtigkeit, die kaum in Worte zu fassen ist. Souverän dreht der Achtender ohne das geringste Anzeichen von Anstrengung hoch, bis die Automatik die nächste Fahrstufe einlegt.

Und diese Souveränität strahlt aus und legt sich sowohl über Fahrer als auch Insassen. Das Leben ist ein Fluss, nichts hakt, easy going. Bis vor uns dieser Trecker auftaucht. An einem Sonntag! Aber auch das prallt an Blank ab. Kleiner Check, ob die Gegenfahrbahn frei ist, und dann ein kurzer Kickdown:

Mit furiosem Gebrüll schieben sieben Liter Hubraum das Dick-schiff kurzerhand fünf Meter nach vorne, dann verfallen Fahrer und Wagen erneut in den Cruise-Modus.

American Way of Drive in Oberschwaben. Für die großzügigen ausladenden Formen amerikanischer Autos, erzählt Blank, begeisterte er sich schon in jungen Jahren. Bereits mit 19, als klar war, dass sein erstes Auto, ein Opel C-Kadett, den Geist aufgeben würde, machte er sich auf die Suche nach einem fahrbaren Untersatz made in USA. Sein erster Ami wurde ein 77er Oldsmobile Ninety-Eight, den er auf dem Hof eines Händlers für Ausrangiertes aus den Beständen der US-Army ausfindig gemacht hatte.

So sattelte er quasi über Nacht von 1,6 Litern Hubraum auf 6,6 Liter um – ein gewaltiger Sprung. Und zugleich einer, der sich als wegweisend für seinen ganz eigenen Geschmack herausstellen sollte: Denn seither hat der Energieanlagenelektroniker einen Narren gefressen an den elend langen Zigarrenkästen der späteren Sechziger und frühen Siebziger.

Unter der riesigen Haube wirkt selbst der gigantische 7,6-Liter-Big-Block fast wie ein Spielzeugaggregat



Eine Kreuzfahrt am Sonntagnachmittag über die Landstraße – da lacht das Herz



Da macht auch sein nächster Wagen keine Ausnahme: Ein 1980er Lincoln Town Car, eine spätere Generation seines Continental. Wieder ein Auto wie aus einem Block gefräst. Ein Jahr später folgte sein erstes Ganz-Jahres-Auto, ein Oldsmobile 88, dann ein... Die Liste ist zu lang. Nach seinem ersten US-Urlaub 1992 brachte er einen 7,5-Liter-Pontiac Grand Ville mit nach Deutschland, „ein Auto, mit dem ich schon durch New York gefahren war. In Deutschland hat es mich dann einiges an Nerven gekostet, den Karren zuzulassen, besonders der vom TÜV geforderte Umbau auf StVZO-Stand hatte es in sich.“

Am Ende hatte Blank also schon eine ganze Reihe dieser Straßenkreuzer durch, als er von einem alten Ehepaar erfuhr, das ein 66er Continental Convertible bei sich herum stehen hatte. So machte er sich 2008 auf nach Bayern. Und stellte fest: Die beiden wollten den Klotz nur noch loswerden, nachdem er bereits zehn Jahre auf ihrem Grundstück abgestellt war.

Für den Continental stand damals zunächst eine aufwändige Restauration auf der Agenda. „Meine Freundin Daniela hat mehrere Monate jede freie Minute damit zugebracht, das

Trumm bis aufs Blech abzubeizen,“ erinnert sich Blank, „während ich mich in die verfügbaren Schaltpläne vertiefte, um die Elektrik zu erneuern.“ Anschließend knöpfte er sich die Hydraulik des Verdecks vor: Zylinder, Pumpen Schläuche – praktisch die gesamte Mechanik wurde neu aufgebaut.

Auch die Zierleisten, die Stoßstangen, den Continental-Schriftzug und die Kühlerfigur hat Oliver neu besorgt oder wieder in Stand gesetzt. Nur im Innenraum hielt sich der Arbeitsanfall in Grenzen: Die Lederausstattung ist zum Glück noch original. Volle drei Jahre hat sich die Restauration hingezogen. „Wer so auf amerikanische Autos geeicht ist wie ich,“ erklärt Blank, „der hat in der Region recht schnell ein Problem. Denn hier gibt's weit und breit keine Werkstatt, die sich mit so was auskennt. Also lernsch's, selbst zu machen.“ Wie gesagt, Mann muss eben wissen, was Mann will.

Auch Fred Rai wusste das. Der, so steht es in den Papieren, hatte den Lincoln Jahre zuvor auf seinen bürgerlichen Namen Manfred Raible zugelassen. Fred Rai? Noch nie gehört? Auf jeden Fall ein Mann, der sich entscheiden konnte. Bei dem Auto!

Doch nicht nur deswegen: Denn in den Siebzigern – der Lincoln war gerade einmal zehn Jahre alt und die Hamburger Country-Band Truck Stop feierte ihre ersten Erfolge – beschloss Fred Rai alias Manfred Raible seinen Job als Versicherungs-Bezirksdirektor im Schwaben-Ländle an den Nagel zu hängen. Und stattdessen mit Country-Musik sein Brot zu verdienen. Doch sein Traum vom Wilden Westen ging weit über das Trällern von Country-Songs hinaus: Bei einem Auftritt auf einem Stadtfest in der Nähe von Köln verzichtete er auf die Gage und nahm stattdessen die dort aufgestellte Western-Kulisse als Bezahlung. Mit deren Hilfe errichtete er schließlich in Dasing/Bayern eine Western-Stadt und rief dort die Süddeutschen Karl May-Festspiele ins Leben. Mehr wilder Westen geht nicht...

Man kann es drehen und wenden wie man will – Männer, die für halbe Sachen stehen, passen nicht in diese Geschichte. So wundert's kaum, dass Oliver auch im „normalen Leben“ die Marke Lincoln nicht mehr missen möchte. Sein aktueller Daily Driver ist ebenfalls ein Lincoln: Ein 2005er Town Car, der letzte seiner Art mit Leiterraum und Starrachse. „Ein bisschen Luxus muss schon sein,“ sagt er augenzwinkernd, „natürlich mit V8!“

TECHNISCHE DATEN

Lincoln Convertible 1966

Baujahr: 1966
Motor: V8
Hubraum: 7.571 cm³ (462 cui)
Leistung: 250 kW (340 PS)
Max. Drehmoment: 658 Nm
Antrieb: Hinterräder
Länge/Breite/Höhe: 5.610/2.024/1.385 mm
Leergewicht: 2.600 kg
Beschleunigung 0-100 km/h: 10,5 s
Top Speed: 194 km/h
Wert: ca. 37.500 Euro

