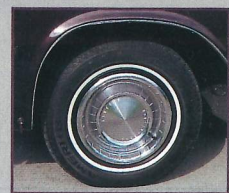


Premium Heritage



Geschichtsträchtig: 62er Lincoln Continental

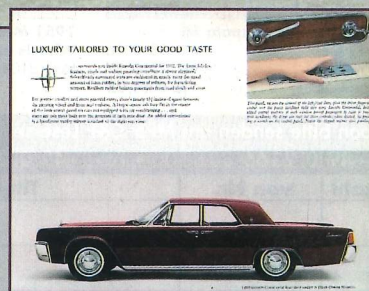


Die Continentals rollten auf 14"-Stahlfelgen mit Radkappe

Dallas, Texas (USA), am 23. November 1963: John F. Kennedy, Präsident der Vereinigten Staaten, wird auf der Rückbank eines Lincoln-Cabriolets erschossen. Dieser tragische und mysteriöse Vorfall schwebt heute, nach über 40 Jahren, immer noch über dem wohl schönsten Lincoln-Modell überhaupt, dem Continental ab dem Modelljahr 1961. Für den Schweizer Stefan Reichmuth war dieses Fahrzeug gleichwohl seit Kindheitstagen ein Traum, den er sich vor fünf Jahren erfüllte.

Für das 61er Modell legte man in der Designabteilung von Lincoln seinerzeit einen komplett neuen Look fest, ohne auf irgendwelche zeitgenössischen Maßgaben Rücksicht zu nehmen. Das neue Konzept mit seinem großflächigen Design

hatte den Fifties mit ihren Heckflossen ganz klar den Rücken gekehrt. Aber nicht nur das: Auch die Modelle Capri und Premiere wurden von der Chefetage gestrichen, und so war der Continental (jetzt ohne Appendix der Serie) das einzige



Luxuspferd im Lincoln-Stall. Das klare Design entstammte einer siebenköpfigen Truppe, darunter unter anderem Elwood Engel, der spätere Chrysler-Chefdesigner. Es nahm nicht nur Stilelemente des damaligen Ford Thunderbird auf,

Stefan schwört auf Produkte aus dem Hause Ford. Im Jahr 2000 erstand der Schweizer seinen Continental für 41.000 CHF

der Lincoln teilte sich unter der Schale sogar viele Bauteile mit dem Ford.

Den Continental gab es als viertürige Limousine und als viertüriges Cabriolet. Bei beiden Modellen mit selbsttragender Karosserie öffneten sich die Türen zur Mitte hin, das heißt, die hinteren Türen waren als "Selbstmördertüren" hinten angeschlagen. Der Grund dafür war, dass Lincoln nur Viertürer anbieten wollte und die halbe B-Säule die schwere hintere Tür nicht hätte hal-



ten können. Neben der charakteristischen Front mit einem konvexen Grill mit Doppelscheinwerfern dominierte eine sanfte Linienführung die Optik. Eine Chromzierleiste zog sich an der Seite in Höhe der Gürtellinie über die erhabenen Kotflügel-

kanten von der Front bis zum Heck. So ließen sich die Maße des Riesenschiffs beim Fahren und Parken relativ gut abschätzen. Die in das Dach gebogenen Seitenscheiben und die schmalen Säulen vorne sorgten für ein kleines Dach und für

Der Continental kam als Neufahrzeug in die Schweiz. Am Heck klebt links noch das Händler-Emblem



Luxus auf Option: Die Continentals gab es ab 6.074 US\$, zahlreiche Features mussten aber extra geordert werden



Die Türen öffnen gegenläufig, weil Lincoln ein viertüriges Cabrio bauen wollte. Da die B-Säule die schwere Tür hinten nicht tragen würde, wurden sie an der Karosserie angeschlagen

gute Sicht nach vorne, die C-Säule fiel dafür im typischen Limo-Style etwas kräftiger aus.

Mit diesem für diese Zeit innovativen Design war Lincoln ganz weit vorne und bekam sogar vom "Industrial Design Institute" die bronzene Auszeichnung als Designobjekt des Jahres. Eine Ehre, die bis dato nur sehr wenigen Autos zuteil wurde.

Unter der langen Haube des Continental war einiges an Platz, wenn auch nicht so viel, wie man von außen vermuten könnte. Doch für einen 430-ci-Big-Block mit 300 PS – und nur für den – reichte es. Der 7.045 ccm große V8 war ausschließlich in Kombination mit einer dreistufigen Automatik erhältlich. Ford-Chefingenieur Harold MacDonald legte viel Wert auf Qualität, und so wurde bei Lincoln jeder Motor und jedes Getriebe vor dem Einbau ausgiebig auf einem Prüfstand getestet. Jedes Fahrzeug musste zudem, bevor es in den Verkauf ging, auf einer zwölf Meilen langen

Probefahrt in fast 200 Punkten kontrolliert werden. Schließlich konnte Lincoln so seinen Kunden mit gutem Gewissen als erster Hersteller in der Autoindustrie eine Garantie in der Autoindustrie eine Garantie von zwei Jahren oder 24.000 Meilen gewähren. Das alles führte am Ende des Jahres dazu, dass Lincoln seinen Konkurrenten Imperial in Sachen Verkaufszahlen mit 22.303 Limousinen und 2.857 Cabrios überholte.

Verständlich, dass man das Design des 62er Modelljahres nur sehr geringfügig änderte. Wie so oft, waren die marginalen Änderungen am Grill zu finden, der von nun an auf die breite Chromleiste mit den Thunderbird-Augen zugunsten einer schmaleren Leiste, runder Scheinwerferfassungen und eines wabenähnlichen Grilleinsatzes verzichtete. Weggelassen wurden ebenfalls die "Bumperguards" genannten Stoßstangenhörner. Motorisiert waren die 62er Modelle, die alle in Wixom, MI (USA), hergestellt wurden, wie im Vorjahr nur mit einem Antrieb, der aus einem 430-ci-V8 mit Automatikgetriebe bestand. Die Continentals konnten

mit zahlreichen optionalen Extras ausgestattet werden. Trotz des hohen Basispreises von 6.074 US-Dollar bei der Limousine und 6.720 US-Dollar beim Cabriolet standen Features wie Klimaanlage, Tempomat oder elektrische Fensterheber in den Optionslisten. Und so orderten zum Beispiel 96% der Kunden die elektrisch einstellbaren Vordersitze und drei von vier Käufern eine Klimaanlage. Dennoch: Die Linie war richtig, und der Verkauf gab den Entscheidern recht. Satte 23 Prozent legten die Zahlen des 62er Modelljahres gegenüber dem Vorjahr zu.

Auch Stefan Reichmuth aus Siebnen (CH) hatte schon früh ein Faible für amerikanische Fahrzeuge. Seit den 60er Jahren schwärmt der heute 57-jährige Schweizer für den American Way of Drive. Zwar machte er in seiner automobilen Laufbahn ein paar Abstecher in Richtung Goggo, Opel und Oldsmobile, erkannte aber schließlich seine wahre Leidenschaft für Produkte aus dem Hause Ford. Seit 1978 stehen vor seinem Haus nur noch Blue-Oval-Cars, etwa Thunder-



Der Grill wurde für die 62er Modelle leicht verändert und ging weg vom Thunderbird-Look

Erneuerung der Mechanik mit neuen Bremsen, Scheinwerfern sowie einem gründlichen Motorservice durch seinen Arbeitskollegen Reini Lehn herr stand nach einer ordentlichen Demontage eine Neulackierung im originalen Farbton an – für den Autolackierer kein größeres Problem. Zahlreiche Chromteile erneuerte Stefan, um die brillante Optik zu erhalten. Auch der Innenraum wurde nicht vergessen: Der Schweizer besorgte neue Bezüge für die Sitzbänke und verlegte einen neuen Teppich.

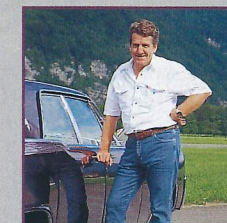


Als Antrieb stand im 62er Modelljahr nur eine Motorisierung zur Verfügung: ein 430-ci-V8 mit 300 PS

62er Lincoln Continental

Motor: OHV-V8, 430 ci, 7.045 ccm, 300 PS bei 4.100 U/min, Verdichtung 10,0:1, Carter-Doppelvergaser • **Kraftübertragung:** Dreistufen-Automatikgetriebe, Heckantrieb • **Vorderachse:** Einzelradaufhängung, Schraubenfedern, Stabilisator, Trommelbremsen • **Hinterachse:** Starrachse, Blattfedern, Öldruckdämpfer, Trommelbremsen • **Felgen:** Stahlfelgen mit Radkappe, 9 x 14" • **Reifen:** General "Ameri G4S", 215/75 R14 • **Produzierte Stückzahl (1962):** 27.849 • **Preis (1962):** ab 6.074 US\$

Den Abschluss der Arbeiten, die bis April 2001 dauerten, krönte die Abnahme durch schweizerische Motorfahrzeugkontrolle (MFK), die der Lincoln mit Bravour bestand. Und so kann Stefan mit historischer Zulassung durch die Schweizer Alpen cruisen...



Für Stefan erfüllte sich mit dem Lincoln ein Jugendtraum

Text & Fotos:
Thomas Frankenstein

Länge läuft: Der Continental misst 5,41 Meter

