

WAS KOSTET DIE WELT?

Der Parkplatz des Country Club kann zum Schauplatz von Standesgrenzen werden. Neureich fährt Cadillac Coupe de Ville, altes Geld kommt im Lincoln Continental Coupe. Ganz gleich worauf die Wahl fällt: Mehr Power und Style gibt es Mitte der Sechziger bei GM und Ford nicht zu kaufen. Es sind die Jahre, in denen die US-amerikanische Autoindustrie technisch und gestalterisch ihren Höhepunkt erreicht

TEXT **Jan-Henrik Muche** – FOTOS **Roman Rätzke**



Sanfte Gewalt: Der Continental ist stark und schnell, aber auf gar keinen Fall sportlich. Ausstattung und Fahrwerk des großen Coupés wollen es dem Fahrer bequem machen

Griff in die Vollen: Alle Fenster funktionieren elektrisch, alle Knöpfe und Schalter bestehen aus Metall, nicht aus Plastik

Weißes Leder innen, hellblauer Lack außen, für einen Lincoln fast schon glamourös. Auch in der Luxusklasse kostete Leder Aufpreis, Platz gibt es für sechs Personen

Mehr geht nicht: Der V8 mit 462 cubic inch war der größte Motor, den Lincoln nach dem Krieg im Programm führte. Das hochverdichtende Triebwerk leistet 340 SAE-PS

Das Design des Cockpits nimmt das Styling des Kühlergrills auf. Rechts vom Lenkrad liegt das Radio, links das Bedienteil der Klimaanlage

Als Don Draper, Hauptfigur der legendären, in den sechziger Jahre spielenden Serie *Mad Men* ohne eine Probefahrt den Scheck für seinen ersten Cadillac ausstellt, passt alles: Setting, Mensch, berufliche Laufbahn – auch wenn Fachleute das Filmauto in *Newport Blue* sofort als günstigeres Series-62-Modell entlarven. Don, der sich vom (vermeintlichen) Kriegshelden und Gebrauchtwagen-Verkäufer zum kreativen Kopf der Werbefirma *Sterling Cooper* hochgearbeitet hat, wäre das wohl egal. Für ihn ist der Cadillac zugleich Traum und Beweis für den sozialen Aufstieg.

Die Macher der Serie haben genau hingeschaut. Erfolgreiche Männer in grauen Flanell-Anzügen und mit akkuratem Seitenscheitel, Typen, die oben

angekommen sind, kaufen in den Sixties ein Coupe de Ville. Und Don Drapers wohlhabender Ostküsten-Schwiegervater Gene Hofstadt kommt von der Ostküste im Lincoln Continental Sedan zu Besuch.

NEUES GELD, ALTES GELD. Im Rest der Welt gelten Cadillac und Lincoln einfach nur als Symbol von Reichtum

und Luxus, aber auf dem Heimatmarkt gibt es sie, die feinen Unterschiede. Aufsteiger fahren Cadillac, Menschen mit Understatement kaufen Lincoln. Bei GMs Luxusmarke legt man das Gepäck in den Kofferraum, beim Topmodell der Ford Motor Company stehen die Koffer. Ein Cadillac ist modischer, schnelllebiger, der Lincoln wertkonservativ und beständig.



Gemeinsam ist beiden, dass sie so ziemlich das Ende der Fahnenstange darstellen. Immerhin, bei Cadillac geht noch was. Über der DeVille-Baureihe befördern die Fleetwood-Typen mit mehr Radstand und üppiger Ausstattung die oberen Zehntausend. Der Slogan vom *Standard of the World* ist der Wahrheit nie näher als in diesen Jahren, das Design nie besser.

SPÄTESTENS SEIT den Bildern des Kennedy-Attentats vom 22. November 1963 kennt die freie Welt auch das viertürige Lincoln Continental Cabrio. Hätte der Präsident in Dallas doch bloß in einer Limousine gesessen, die Stückzahlen des Cabrios jedenfalls gehen seither Jahr für Jahr tiefer in den Keller...

Trotzdem steht Lincoln so gut da wie schon seit Jahren nicht mehr, auch im

wörtlichen Sinne. Den Turnaround hat Fords Luxus-Division den Wunderkünstlern Elwood Engels und dessen siebenköpfigem Design-Team zu verdanken. Das seltsam verquollene, schwerblütige Materialschlacht-Styling der späten Continental des letzten Jahrzehnts – die in den Fünzfzigern noch als eigenständige Obendrücker-Produkte vermarktet wurden – kippte über Bord, an die Stelle trat etwas völlig Neues.

Definitiv groß und schwer, aber auch reduziert, sparsam im Chrom und voll stiller Eleganz steht der neue Lincoln des Jahrgangs 1961 da. Oft kolportiert aber unbedingt verdient: der erstmals an ein Auto vergebene Design Award des *Industrial Designers Institute* für diesen „überragenden Beitrag von Schlichtheit und Designkunst.“ Gedacht war der Designentwurf ursprünglich für

1966 LINCOLN CONTINENTAL COUPE

★ **MOTOR** V8, vorn längs, ohv, zwei Ventile pro Zylinder, 7560 ccm, 340 PS (SAE) bei 4600 U/min, max. Drehmoment 670 Nm (SAE) bei 2800 U/min

★ **ANTRIEB** Hinterradantrieb, Dreigangautomatik

★ **REIFEN** vorn und hinten 235/75 R 15

★ **L×B×H** 5610 × 2025 × 1400 mm

★ **LEERGEWICHT** 2352 kg

★ **BESCHLEUNIGUNG** 0-100 km/h in 11 s

★ **SPITZE** 190 km/h

★ **GRUNDPREIS** 33.400 Mark (1966), 5485 Dollar

„Mad Men“, Staffel 2, Episode 7.
Der hell beleuchtete Showroom
eines Cadillac-Händlers

„Das ist ein Traumwagen. 62er Coupe de Ville. Der macht alles, außer Frühstück. Was fahren Sie gerade?“
„Ich hatte einen Dodge.“
„Die sind wunderbar, wenn man irgendwo hin möchte. Der hier ist für jemanden, der schon angekommen ist.“

die dritte Ford-Thunderbird-Generation.

Symmetrie und die durch einen schmalen Chromstreifen betonte Trapezlinie sind die Markenzeichen aller Continentals der beinahe nächsten zehn Jahre. Der coole Look ist Lincolns Alleinstellungsmerkmal – wo die anderen Hersteller Jahr für Jahr ein neues Styling abliefern, um die Kunden in den Showroom zu locken, hält Lincoln mutig gegen den Trend bei geringen Retuschen am Ur-Design fest.

NEBENBEI SETZEN die Qualitätsstandards Maßstäbe. Jeder Motor läuft drei Stunden auf dem Prüfstand, wird anschließend zerlegt, geprüft und erneut zusammengesetzt, die Automatik 30 Minuten auf den Prüfstand gestellt und der fertige Wagen einer Testfahrt und anschließender 200-Punkte-Qualitätskontrolle unterzogen. Auch eine Garantie über zwei Jahre oder 24.000 Meilen hatte es zuvor noch nicht gegeben.

Am Anfang gibt es den viertürigen Continental nur als Sedan und Cabriolet, beide mit dramatisch an der C-Säule angeschlagenen hinteren Selbstmörder-Türen. Warum die Käufer fünf Jahre lang, also bis zum Modelljahr 1966 auf eine Coupé-Version warten müssen und das Lincoln-Topmodell der fünfziger Jahre so lange keinen Nachfolger erhält, bleibt am Ende ein Rätsel. Denn auch mit nur zwei Türen und sanft nach vorne gelegten C-Säulen ist der Lincoln

Continental ein bildschönes Fahrzeug.

Für Lieutenant-Colonel Jose Diaz von der US Air Force ist es zudem das letzte Auto, er gönnt es sich zur Pensionierung und greift ganz oben ins Regal. Metallisches *Huron Blue* kombiniert er mit einem für Lincoln-Kreisse fast frivolen Embassy-Vinyldach in weiß und wählt dazu farblich passende Ledersitze – kostet beides extra. Über *Logan Military Sales* erwirkt Diaz nach

Anruf eine Lieferung „As soon as possible“ und zahlt trotz Nachlass für Militär-Angehörige schwindelerregende 6849 Dollar. Allein 519 Dollar kostet die optionale Klimaautomatik, 242 Dollar das Radio. Sedan und Cabrio sind noch teurer – und dabei lag ein paar Jahre zuvor der Durchschnittspreis für ein Eigenheim in den USA noch bei 18.000 Dollar.

Einen Lincoln zu kaufen ist ein Statement. Die Mühe und Sorgfalt bei der Herstellung, die Ford der neuen Continental-Generation angedeihen ließ, ist auch im Coupé von 1966 mit den Händen zu greifen, die Wertigkeit dringt dem Eisbergblauen aus allen Ritzen. Das Holzfurnier an den Armlehnen der Türen ist echt, der Griff darüber aus massivem Metall und das Design des Cockpits ähnelt einem Phonomöbel-Entwurf Wilhelm Wagenfelds. Der Cadillac wirkt innen modischer und bei der Materialauswahl nicht ganz so entschlossen.

Beim Starten faucht der Lincoln-Motor kurz, dann läuft er weit entfernt in



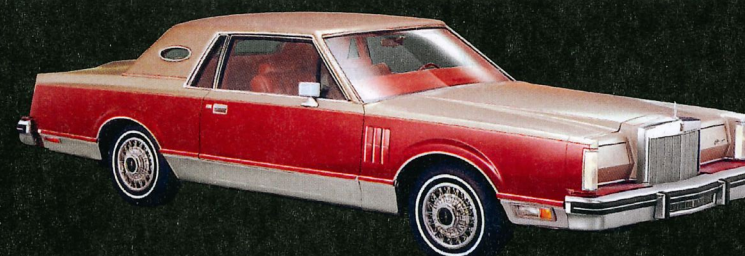
Große Klasse: Nur zwei Türen bei 5,60 Meter Länge sind purer Luxus. Trotz kleinem Plus von nur acht Zentimetern wirkt der Cadillac deutlich länger als der Lincoln

HISTORIE LINCOLN CONTINENTAL

Der Mark II von 1956 markiert den Anfang der Luxus-Coupé-Reihe. Verkauft wird es als eigenständiges Continental-Modell.



Auf das Continental Coupe der Jahre 1966/67 folgt 1968 der Continental Mark III. Die Karosserie sitzt wieder auf einem Rahmen.



Der Mark V (1977-79) ist der letzte Coupé-Dinosaurier. Mode-Designer und Juweliere wie Cartier und Pucci geben Sondermodellen ihren Namen.

Mit dem Mark VIII (1992-98) endet Lincolns Mark-Serie. V8-Motor und Reserveradausbuchtung im Heckdeckel erinnern an früher.





Großer Motor, große Stille: Der 340 SAE-PS starke Siebenliter-V8 ist 1966 die Standardmotorisierung. Auch bei geöffneter Haube läuft er fast unhörbar



Das ist die Krönung: Bei eingeschaltetem Licht und gesetztem Blinker wird das hinter Lamellen verborgene Kurvenlicht im Kotflügel aktiv. Das Marken-Emblem gibt sich betont nobel



Auch Mitte der Sechziger trägt ein Cadillac noch Flossen, die stehenden Rückleuchten sind ein typisches Styling-Element. Typisch Coupe de Ville: der Schriftzug an der Flanke

1966 CADILLAC COUPE DE VILLE

★ **MOTOR** V8, vorn längs, ohv, zwei Ventile pro Zylinder, 7030 ccm, 340 PS (SAE) bei 4600 U/min, max. Drehmoment 650 Nm (SAE) bei 3000 U/min.

★ **ANTRIEB** Hinterradantrieb, Dreigangautomatik

★ **REIFEN** vorn und hinten 235/75 R 15

★ **LxBxH** 5690 x 2040 x 1390 mm

★ **LEERGEWICHT** 2110 kg

★ **BESCHLEUNIGUNG** 0-100 km/h in 10 s

★ **SPITZE** 190 km/h

★ **GRUNDPREIS** 38.800 Mark (1966), 5539 Dollar

aller Stille. Mit 462 cubic inch und 340 SAE-PS ist der hochverdichtende 7,6-Liter-V8 ein böses Stück Muscle-Car-Power, das hier ganz exklusiv dem ultimativen Komfort dient. Geschmeidig gleitet das kühle Metall des Wählhebels durch die Kulissee, der Continental schwebt soft und geschmeidig los wie eine Wolke bei Sturm. Ein Cadillac mag cool und populär sein, aber ein Kunstwerk wie der Continental ist eine Entdeckung, die den automobilen Horizont erweitert.

5485 Dollar kostet 1966 ein Continental Coupe, der Cadillac Coupe de Ville ist mit einem Preis von 5339 Dollar etwas billiger. Im großen Angebot der Marke mit den drei Baureihen Calais, de Ville und Fleetwood und zwölf Modellen ist ein Coupe de Ville die günstigste der vier De-Ville-Varianten und 1966 so etwas wie die untere Oberklasse, der Cadillac für Selbstfahrer.

GRÖSSE XL TRAGEN BEIDE,

Lincoln wie Cadillac: 5,6 Meter Länge sind für ein Coupé nicht eben wenig. Vom kühlen Lincoln unterscheidet sich der opulenter auftretende Cadillac deutlich. Das Continental-Design betont an Front und Heck die Horizontale, beim Coupe de Ville stehen Frontscheinwerfer und Heckleuchten senkrecht. Und obwohl er nur einige wenige Zentimeter länger ist, sieht der Cadillac deutlich größer aus. Ist es das, was der gut verdienende Self-made man will: mehr Auto fürs Geld, auch rein optisch?

Der Käufer des tiefschwarzen Coupe de Ville mit dem weiß abgesetzten Dach – eine ungewöhnliche Kombination – passt gut ins Bild des solventen Aufsteigers. Mr. Johnson, Besitzer der *Johnson Companies* in Toledo/Ohio, die mit dem Bau von Highways gutes Geld verdienen, schenkt den Cadillac seiner Ehefrau.

Alberta N. Johnson hätte gern ein Convertible gehabt, aber der Ehemann bevorzugt das Coupé – das weiß abgesetzte Dach soll zumindest nach Cabrio aussehen. Einen Führerschein besitzt die Gattin nicht, hat aber einen Chauffeur. Damit der es sich nicht im Auto gemütlich macht, wäh-

rend Mrs. Johnson beim Frisör unter der Föhnhaube sitzt, gibt es in diesem Coupe de Ville weder Radio noch Klimaanlage. Dafür ordert Mr. Johnson Zentralverriegelung, Six-Way-Power-Seats und die Unterdruck-gesteuerte Power Trunk-Release-Option für den Kofferraum.

Ein viertüriges Hardtop-Modell oder ein Sedan wären als Chauffeurs-Modell die bessere Lösung gewesen, aber die lässige Eleganz des Coupe de Ville bietet Platz in Hülle und Fülle.

Mit schwarzem Lack und schwarzem Innenraum sieht der Cadillac heute ein wenig nach bad guy aus, der Auftritt ist jedoch upper class. Mit seinem Schraubenfederfahrwerk sänftet er noch flauschiger als der insgesamt sportlicher, agiler und handlicher wirkende Lincoln, der

seiner Konkurrenz von Cadillac und Imperial, das Premium-Produkt der Chrysler Corporation, serienmäßig Scheibenbremsen an der Vorderachse voraus hat.

DER CADILLAC IST MEHR

Evolution als Revolution, technisch wie formal. Ein solider Kastenrahmen steckt unterm mit sachlicher Opulenz begeisternden Blechkleid, das Design ist eine Weiterentwicklung bekannter Linien, kein Meilenstein wie der Continental.

Im langen Bug des Coupe de Ville arbeitet ein samtiger, flüsterleiser V8. Mit 429 cubic inch hat er rund einen halben Liter Hubraum weniger als der Motor des

Im Rest der Welt stehen beide Marken für Luxus, auf dem Heimatmarkt gibt es jedoch Unterschiede: Aufsteiger fahren Cadillac, Lincoln-Fahrer legen Wert auf Understatement.



Cockpit im Breitbandformat mit sportlich anmutendem Lenkrad. Auf der durchgehenden vorderen Sitzbank finden drei Personen bequem Platz.

Komfort ist alles: Insassen wie Umstehende vernehmen nur ein Rauschen, wenn der weich gedämpfte Cadillac in aller Stille vorbei fliegt.



Living' the Continental Life: Autor Jan-Henrik Mueche hält es mit der Werbung von damals und wählt den Lincoln zu seinem Favoriten

Lincoln Continental, kommt aber dennoch auf die gleiche Leistung. Immer genug, nie zu viel – auch der Cadillac hat massig Power, ohne aber auch nur ein Hauch Muscle Car sein zu wollen – ein Cadillac ist schließlich alles, nur nicht ordinär.

Von den 340 SAE-PS dringt nichts nach außen. Motor und Auspuff rascheln noch eine Nummer gedämpfter, der Komfort-Eindruck ist noch erhabener. Welchen nehmen? Heute wohl eher eine Frage des Geschmacks als eine des Geldes.

Am Ende des Auto-Jahres 1966 sind die Kräfteverhältnisse zumindest klar verteilt. Mit seinem Motto „no dull cars“ (keine langweiligen Autos) beschert Cadillac-Chefdesigner Chuck Jordan, später GM Vice President, der Marke Cadillac das erfolgreichste Jahrzehnt seiner Geschichte. 50.580 verkaufte Coupe de Ville und in Summe 196.657 Einheiten sind ein neuer Rekord. Lincoln bringt

mit 15.766 verkauften Continental Coupe weniger als ein Drittel an den Mann, verweist aber Imperial klar auf Platz 3. Die Chrysler-Oberklasse tut sich traditionell schwer im Luxus-Segment.

GLÜCK UND ERFOLG in Form eines Cadillac lassen sich auch 50 Jahre später noch kaufen. Don Drapers 65er Coupe de Ville, das seinen ersten Cadillac ablöst und das er bis zum Ende der Serie fahren wird, kommt 2015 bei einer Auktion für 49.000 Dollar unter den Hammer. Neues Geld kauft altes Auto – klingt so, als sei der neue Besitzer angekommen.



HISTORIE CADILLAC COUPE DE VILLE

Das erste Coupe de Ville war ein reines Showcar, das 1949 auf der Motorama in New York gezeigt wurde.



1959 wird der De Ville mit Coupé und viertüriger Limousine zur eigenständigen Baureihe erhoben und oberhalb des Einstiegsmodells angesiedelt.



Die vierte DeVille-Generation (1971-76) bekommt den größten V8 mit 8,2 Liter Hubraum



Downsizing und Frontantrieb bestimmen die 8. Generation (1989-93). 2005 läuft der letzte Cadillac de Ville vom Band.



KAUFBERATUNG

Cadillac Coupe de Ville vs. Lincoln Continental Coupe

SCHWACHSTELLEN Cadillac Coupe de Ville

- Rahmen** Auch dicker Stahl rostet. Der Zustand der tragenden Struktur lässt sich nur auf der Hebebühne kontrollieren.
- Motor** Im Idealfall läuft der Siebenliter-V8 mit den blau lackierten Ventildeckeln still und kraftvoll. Premium-Sprit und korrekte Wartung sind Pflicht.
- Karosserie** Hochwertige Bleche, aber kein Korrosionsschutz. Rost greift Kanten und Radläufe an, ein Blick hinter die Schwellerverkleidungen lohnt.
- Options** Die Liste reicht von Ablendautomatik, über Klimaanlage und Tempomat bis zum Trunk Release. Funktionen unbedingt überprüfen!
- Fahrwerk** Für Federn, Dämpfer und Bremse gibt es Ersatz, die Langzeitqualität lässt oft zu wünschen übrig.



SCHWACHSTELLEN Lincoln Continental Coupe

- Karosserie** Die selbsttragende Konstruktion birgt Hohlräume und leidet an mangelnder Rostvorsorge. Die Instandsetzung ist aufwendig.
- Motor** Der 7,6-Liter-V8 ist solide, aber Anbauteile wie Servolenkung und Benzinpumpe brauchen eine kundige Hand.
- Antrieb** Zur Dreigang-Automatik gibt es keine Alternative. Viel Leistung und hohes Drehmoment fordern ihr alles ab.
- Zierteile** Kleine Stückzahlen und häufige Änderungen im Detail erschweren die Suche.
- Interieur** Was passt zu welchem Baujahr und Modell? Selbst bei Schaltern und Knöpfen ist das Angebot dünn.



KAROSSERIE

Cadillac: Solider Rahmen, starkes Blech, gute Materialien, penible Verarbeitung – mit dem Massenprodukt Chevrolet hat ein Cadillac wenig gemein. Rost findet sich vor allem an Türböden, Radläufen, Haubenkanten und hinter den Schwellerblenden.

Lincoln: Die „Unibody“-Konstruktion verzichtet auf einen tragenden Rahmen. Leider blieb auch bei den mit höchster Sorgfalt gefertigten Autos der Ford-Division-Topmarke Rostvorsorge eine Ausnahme. Besonders gefährdet sind die hinteren Radhäuser.

MOTOR

Cadillac: Der 429 cubic-inch-V8 (7 Liter), produziert in den Modelljahren 1964 bis 1967, ist vergleichsweise leicht (ca. 270 Kilo) und kompakt und bei aufmerksamer Wartung beinahe unzerstörbar. Läuft er laut oder unrund,

könnte ein falscher Vergaser daran schuld sein. Blei-zusatz hilft.

Lincoln: Die MEL-Motorenfamilie (Mercury-Edsel-Lincoln) datiert von 1958, aber nur Lincoln Continental kamen zwischen 1966 und 1968 in den Genuss des drehmomentstarken 463-cubic-inch-Motors (7,6 Liter). Serienmäßig ist ein Carter-Vierfachvergaser verbaut, Super Plus ist Pflicht.

FAHRWERK / ANTRIEB

Cadillac: Starrachse hinten, Schraubenfedern und Trommelbremsen rundum – das Fahrwerk gibt keine Rätsel auf, die Versorgung

mit Ersatzteilen ist besser als für manchen Youngtimer. Zum stillen V8 passt die extrem haltbare, lang gebaute Dreigang-„Turbo-Hydramatic“.

Lincoln: Scheibenbremsen an der Vorderachse sind serienmäßig, aber selbst für die Spezialität gibt es Ersatz. Das Fahrwerk (Schraubenfedern vorn, Starrachse an Blattfedern hinten) ist solide und arbeitet unauffällig, gleiches gilt für die Twin-Range-Turbo-Drive-Automatik.

EMPFEHLUNG

Cadillac: Cadillac verkaufte 1966 mehr als dreimal so viele Coupe de Ville wie Lincoln Continental

Coupe an den Mann brachte, das Angebot ist also größer. Trotz besserer Teilverversorgung ist Originalität Trumpf, da Repröteile meist nicht dem Erstausrüster-Standard entsprechen. Wie beim Lincoln ist die viertürige Variante die günstigere Alternative.

Lincoln: Ein Continental Coupe gilt selbst in den USA als ein Fall für erfahrene Sammler, und lässt sich nicht, wie ein stinknormaler Camaro, einfach aus dem Ersatzteilkatalog neu erfinden. Der Zustand der Karosserie, des Chroms und der Zier- und Ausstattungsteile ist entscheidend. Im Idealfall sollte beim Kauf ein Experte hinzu gezogen werden. ★

MARKTLAGE

Cadillac: Die dritte Generation des Coupe de Ville war ein Bestseller, vom 66er Modell verkaufte Cadillac erstmals mehr als 50.000 Stück. Nicht immer führt die Suche in die USA: Beide Fotoautos stehen bei Toms Club (www.tomsclub.de) zum Verkauf.

Lincoln: Bei uns führt die Marke Lincoln ein Leben in der kleinsten Nische, das Angebot ist dünn. Weil das viertürige Cabriolet und die Sedans mit hinteren Selbstmördertüren dem Continental Coupé die Schau stehlen, ist es ein Fall für Insider.

ALLTAGSTAUGLICHKEIT ★★★★★

Cadillac: Auf der Langstrecke spielt er seine Stärken aus, im restlichen inneren europäischen Verkehr wird es ihm schnell zu eng. Abmessungen und Verbrauch schränken die Nutzbarkeit ein.

ALLTAGSTAUGLICHKEIT ★★★★★

Lincoln: Ein 66er Continental Coupe im Alltag aufzubreiten wäre Sünde. Mit Scheibenbremsen an der Vorderachse bremsen der Lincoln besser als der Cadillac, der V8 benötigt wie der Cadillac teures Super Plus.

VERFÜGBARKEIT ★★★★★

Cadillac: Coupé, Cabrio, Limousinen – es gibt von allem etwas, in beinahe jeder Preiskategorie. Wer sich nicht auf Baujahr und Karosserieform festlegt, findet ein umfangreiches Angebot.

VERFÜGBARKEIT ★★★★★

Lincoln: Mittsechziger-Coupés sind rare Schönheiten, spätere Typen oder eben viertürige Continental bei uns deutlich besser verfügbar. In den USA ist der Markt naturgemäß deutlich größer.

SCHNÄPPCHENFAKTOR ★★★★★

Cadillac: Das große Glück zum kleinen Preis ist selten geworden, auch in den USA. Am günstigsten notieren Viertürer, die weniger Chic aber das gleiche hohe Niveau an Luxus und Power bieten.

SCHNÄPPCHENFAKTOR ★★★★★

Lincoln: Seltenheit und Sammlerstatus machen Schnäppchen unwahrscheinlich. Ähnlich viel anspruchsvolle Technik bei coolem Design lassen sich bei den späteren Modellen bis 1970 finden.