

Autos und Autoren	3
Die Autos des Jahres Mercedes 240 TD — 280 TE, Chrysler Sunbeam, Ford Granada, BMW 320/323 i, Mercedes 450 SLC 5.0, VW Derby, Matra Simca Rancho, Audi Avant, Monteverdi Sierra, Opel Rekord, BMW 728, 730 und 733 i, Porsche 928, VW Passat.	8
Entwicklung Am Anfang stand die Nummer Eins Stationen auf dem 30 Jahre langen Weg zum Neuzeit-Porsche 928.	30
Test Die Felsenfesten Geländewagen mit Komfort: Chevrolet Blazer, Range Rover, Monteverdi Safari.	44
Männersache Alte Motorrad-Schule und moderne Technik: Yamaha Enduro XT 500.	76
Das Schiff Inbegriff des amerikanischen Straßenkreuzers: Lincoln Continental Mark V.	94
Traumwagen Pontiac par excellence Exklusiv für reiche Leute: neueste Kreation des Schweizer Willy Felber.	42
Boulevard-Stücke Fahrerlebnisse mit avantgardistischen Entwürfen italienischer Stylisten.	56
Technik Der Turbolader hat Zukunft Seine Vorzüge: hohe Leistung, niedriges Gewicht, wenige Abgase.	67
Grenzen des Wachstums Bei Schiffsdieseln erreicht der Hubkolbenmotor gigantische Ausmaße.	80
Die Unersättlichen Spiel mit Tempo und Tod: Geschichte der Weltrekorde für Automobile.	123
Oldtimer Ein Auto, das man nie vergißt Fritz B. Busch weckt Erinnerungen an das legendäre Ford-Modell T.	88
So schön wie damals Mehr als 200 historische Rennfahrzeuge auf dem 50 Jahre alten Nürburgring.	140
Sport Auf die Schnelle Spannung, Sensation, Popularität: die Großen Preise der Formel 1.	102
Die große Nummer Seit 66 Jahren ist „Indy 500“ das berühmteste Rennen der Welt.	110
Druck-Technik Turboprojekte machen Furore: Baby-Porsche 935 und Schnitzer BMW 2002.	132
Zugnummer Mit 2000 PS starken Traktoren fahren Bauern in Amerika um die Wette.	138
Abenteuer Eiskalt am Eismeer Ferdinand Simoneit bei minus 40 Grad „am Ende der Welt“.	148
Boote See-Ungeheuer Nervenkitzel in Amerika: Kreuzung zwischen Rennboot und Flugzeug.	154
Der schnelle Mann und das Meer Seefahrten macht Segelfan Jochen Mass mit einem echten Windjammer.	156
Impressum	162



Yamaha Enduro XT 500



Ford Modell T



Jochen Mass im F1-McLaren



Veteranen am Nürburgring



Autofahren am Eismeer



Windjammer



Lincoln Continental Mark V

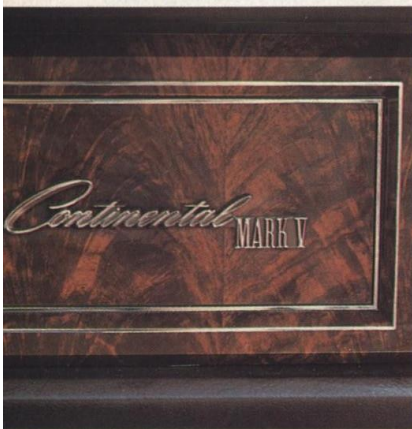


Chevrolet Blazer, Range Rover, Monteverdi Safari

Test Er beeindruckt durch schiere Größe und monumentales Styling: der Lincoln Continental Mark V, Inbegriff des amerikanischen Straßenkreuzers.

Von Fritz Reuter

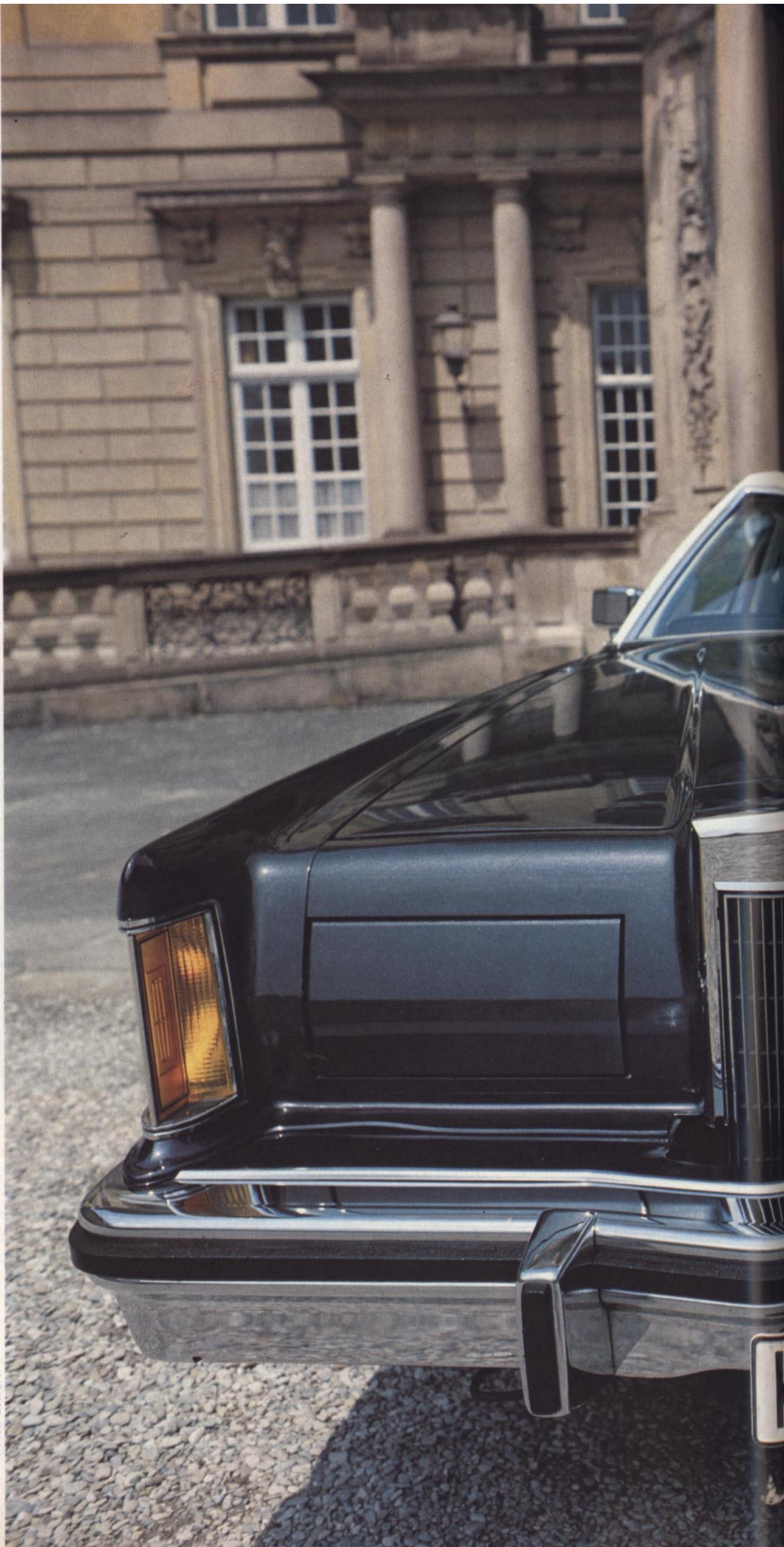
Er ist einer von jenen „gasolin guzzlers“ (Benzinsäufer), denen US-Präsident Jimmy Carter den Kampf angesagt hat, weil sie mit dem kostbaren Rohstoff Erdöl allzu verschwenderisch umgehen. Carter muß wissen, wovon er spricht: Er fährt selbst Lincoln, wie alle amerikanischen Präsidenten seit Calvin Coolidge (Amtszeit 1923 bis 1929).



Die offizielle Rolle, die der Lincoln im Weißen Haus spielt, ist ein Indiz für seine Stellung auf dem amerikanischen Markt. Er ist, vor allem als Spitzenmodell Continental Mark V, ein erfolgreiches Auto für Erfolgreiche und damit ein Stück des American way of life.

Denn der Erfolg zählt im Land der unbegrenzten Möglichkeiten mehr als alles andere, und wer es auf dem Weg nach oben weit gebracht hat, will das auch

Fotos: Seufert



Das Schiff



Test Lincoln Continental Mark V

zeigen — nicht zuletzt mit seinem Wagen.

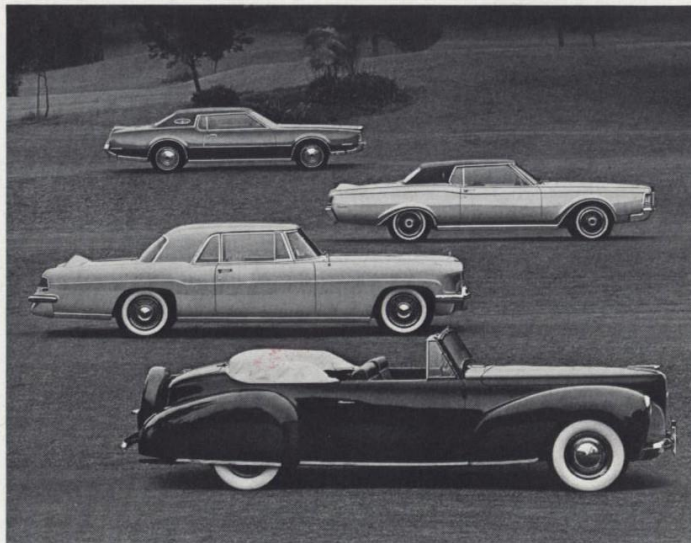
Leute, die „es geschafft“ haben, verkünden das ihrer Umwelt deshalb vorzugsweise vermittelt einer imposant geformten, fast sechs Meter langen und über zwei Meter breiten Coupé-Karosserie, deren gewaltige Motorhaube auch als Tischtennisplatte dienen könnte:

Zur Serienausstattung gehören:

- Automatisches Getriebe
- Servolenkung
- Verbundglas-Frontscheibe
- Heizbare Heckscheibe
- Getönte Scheiben rundum
- Automatikgurte vorn und hinten
- Kopfstützen vorn
- Leichtmetallräder
- Gürtelreifen
- Elektrische Fensterheber
- Zentralverriegelung
- Von innen verstellbare Außenspiegel, auf Fahrerseite beheizbar
- Klimaanlage mit automatischer Temperaturregelung
- Elektrische Sitzverstellung
- Elektrisch verstellbare Rückenstütze für Fahrersitz
- Lederpolsterung
- Klappbare Mittelarmlehnen vorn
- Verstellbares Lenkrad
- Stereo-Radio mit Cassettenspieler, vier Lautsprechern und elektrischer Antenne
- Automatische Auf- und Abblendvorrichtung
- Automatische Lichtein- und -ausschaltvorrichtung
- Elektrisches Glas-Schiebedach
- Automatische Handbremsenentriegelung beim Anlassen des Motors
- Cruise Control-Gerät

Sie fahren einen Continental Mark V, der heute in den USA als das automobiler Statussymbol schlechthin gilt und den Cadillac aus dieser Position verdrängt hat.

Die Absatzzahlen unterstreichen seine Beliebtheit. Im 1976er Modelljahr verkaufte die Lincoln-Mercury-Division der Ford Motor Company 55 400 Continentals an arrivierte Amerikaner — rund 10 000 Exemplare mehr als General Motors vom direkten Konkur-



Vom ersten Continental über den Mark II, III und IV...



... führte die Entwicklung zum heutigen Mark V, der...



... mit seinem monumentalen Styling in den USA als...



... automobiler Statussymbol schlechthin gilt.

renten Cadillac Eldorado. Und während Lincoln für 1977 eine Steigerung dieses Ergebnisses um 35 Prozent erwartet, wurden die für den Eldorado geschätzten Verkaufsziffern um 6500 nach unten korrigiert.

So lang und beschwerlich wie für manchen seiner stolzen Besitzer war der Weg zum Erfolg für den Continental selbst. Er begann 1939, als sich Edsel Ford, Sohn des Firmengründers Henry Ford, auf der Basis des Lincoln Zephyr mit V-Zwölfzylindermotor eine Sonderanfertigung nach eigenen Vorstellungen bauen ließ. Das Aufsehen, das dieser Urahn aller Continentals erregte, veranlaßte Edsel Ford, den Wagen mit kleinen Retuschen in Serie zu produzieren. Er fungierte ab September 1940 als eigenständiges Modell „Lincoln Continental“ im Konzernprogramm und wurde in monatlichen Stückzahlen von 100 Exemplaren bis 1942 gefertigt.

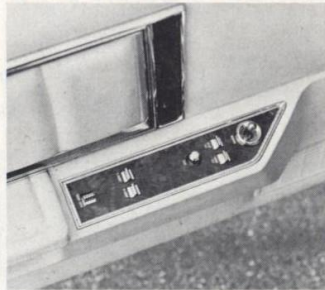
Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Produktion mit einem überarbeiteten Vorkriegs-Modell wieder aufgenommen, mußte jedoch 1948, hauptsächlich aus Kostengründen, eingestellt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt waren insgesamt 5324 Continentals gebaut worden.

Einen neuen Start gab es 1955 mit dem Continental Mark II, der zu seiner Zeit der schwerste und teuerste amerikanische Personenwagen war und nur 20 Monate in Produktion blieb. Über zehn Jahre vergingen, bis der Continental 1968 mit dem Mark III Auferstehung feierte, der 1972 vom Mark IV abgelöst wurde, dem schließlich 1977 der Mark V folgte.

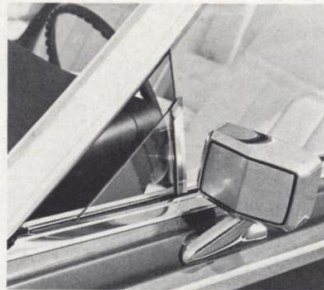
Die stilistischen Merkmale des ersten Continental — die lange Motorhaube (die damals wegen der verwen-

Test Lincoln Continental Mark V

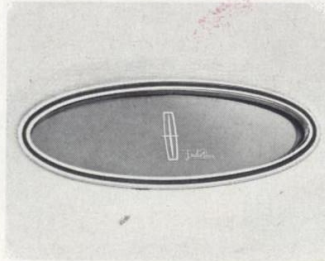
deten großen Reihen- oder vielzylindrigen V-Motoren allgemein üblich und notwendig war) sowie das außenliegende Reserverad am Heck — blieben bis heute erhalten. Allerdings nur als Styling-Gags: Die jetzt installierte V8-Maschine hätte auch unter einer kürzeren Haube Platz, und das Reserverad befindet sich schon seit den Zeiten des Mark II nicht mehr unter der seinen Aufenthalt suggerierenden Ausbuchtung im Kofferraumdeckel, sondern liegt in einer Ecke des zerklüfteten und trotz der Wagengröße nicht sonderlich fassungsfreudigen Ge-



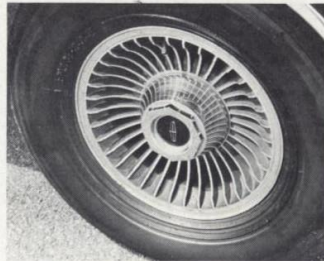
Elektrische Hilfen



Dreieckfenster versenkbar



Pucci-Schriftzug



Leichtmetallrad

päckabteils — so als hätte es jemand achtlos dort hineingeworfen.

Schon allein dadurch wird die Philosophie des Continental Mark V deutlich: Die Show ist wichtiger als die Funktionalität. Das zeigt sich auch an einer weiteren Besonderheit des Lincoln. Es gibt ihn nämlich außer in der Standard-Version in vier Varianten, die berühmte Namen tragen: Blass, Cartier, Givenchy und Pucci.

Es handelt sich hierbei nicht, wie sonst im Automobilgeschäft üblich, um Motor-Macher oder Fahrwerks-Verbesserer, sondern um in-

Technische Daten und Meßwerte

<p>MOTOR</p> <p>Achtzylinder-V-Motor (90°), Bohrung x Hub 110,74 x 97,79 mm, Hubraum 7531 cm³, Verdichtungsverhältnis 8,0 : 1, Leistung 153 kW (208 PS) bei 4000/min, spezifische Leistung 20,3 kW/L (27,6 PS/L), maximales Drehmoment 483 Nm (49,2 mkg) bei 2000/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4000/min) 13,0 m/s, fünffach gelagerte Pleuellwelle, zentrale Pleuellwelle, Antrieb über Kette, über hydraulische Stößel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung, Kühlsystem-Inhalt 17,5 L, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölinhalt Motor 4,7 l, Fallstrom-Vierfachvergaser Motocraft D7VE-AA, mechanische Benzinpumpe, 98,5 Liter-Kraftstofftank im Heck, Batterie 12V 68 Ah, Drehstromlichtmaschine 1080 Watt.</p>	<p>ABMESSUNGEN</p> <p>Radstand 3060 mm, Spur 1605/1590 mm, Außenmaße 5850 x 2025 x 1350 mm, Innenbreite vorn 1530 mm, hinten 1520 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 860 mm, hinten 820 mm, Sitztiefe vorn 500 mm, hinten 560 mm, Knieaum hinten 120–250 mm, Normknieaum 180 mm, Wendekreis links 14,8 m, rechts 14,2 m, 4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 380 Liter.</p>	<p>0–40 km/h 3,2 s 0–60 km/h 5,6 s 0–80 km/h 8,6 s 0–100 km/h 12,6 s 0–120 km/h 17,7 s 0–140 km/h 25,4 s 0–160 km/h 37,8 s 400 m mit stehendem Start 18,5 s 1 km mit stehendem Start 33,7 s</p>
<p>KRAFTÜBERTRAGUNG</p> <p>Antrieb auf die Hinterräder, automatisches Dreiganggetriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler, Wählhebel am Lenkrad, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 2,46 (7,38), II. 1,46 (4,38), III. 1,0 (3,0), R. 2,18 (6,54), Achsantrieb 3,0 : 1, maximale Drehmomentverstärkung im Wandler 2,08 : 1.</p>	<p>GEWICHTE</p> <p>Leergewicht (vollgetankt) 2300 kg, davon Vorderachse 1300 kg, Hinterachse 1000 kg, Gewichtsverteilung 40,6 : 59,4, zulässiges Gesamtgewicht 3000 kg, Zuladung 700 kg, Personenindexzahl 8,2, Leistungsgewicht (vollgetankt) 66,5 kW/t (11,1 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 58,0 kW/t (12,7 kg/PS).</p>	<p>INNENGERÄUSCH</p> <p>Leerlauf im Stand 47 Phon (dBA) Bei 50 km/h 58 Phon (dBA) Bei 80 km/h 62 Phon (dBA) Bei 100 km/h 66 Phon (dBA) Bei 120 km/h 69 Phon (dBA) Bei 130 km/h 70 Phon (dBA) Bei 140 km/h 71 Phon (dBA) Bei 160 km/h 75 Phon (dBA) Bei 180 km/h 78 Phon (dBA)</p>
<p>FAHRWERK</p> <p>Kastenprofilrahmen mit aufgeschweißter Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Zugstreben und Schraubenfedern, hinten Starrachse an Längslenkern und Schraubenfedern, vorn und hinten Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, servounterstützte Kugelumlauflenkung, servounterstützte Zweikreisbremse, Bremskraftregler, vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), Fußfeststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Leichtmetallräder 6J x 15, Gürtelreifen Pirelli CN 75 235-15.</p>	<p>FAHRLEISTUNGEN</p> <p>Höchstgeschwindigkeit 194,6 km/h Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)</p>	<p>VERBRAUCH</p> <p>Normalbenzin Autobahn ca. 135 km/h 31,6 L/100 km Autobahn ca. 100 km/h 22,3 L/100 km Landstraße ca. 80 km/h 36,7 L/100 km Landstraße ca. 60 km/h 27,9 L/100 km Kurzstrecke 24,8–28,5 L/100 km Testverbrauch 33,3 L/100 km</p>
	<p>FAHRLEISTUNGEN</p> <p>Höchstgeschwindigkeit 194,6 km/h</p> <p>Lincoln Continental Mark V</p> <p>1 km mit stehendem Start \triangle 33,7s \triangle 106,8 km/h 400 m mit stehendem Start \triangle 18,5s \triangle 77,8 km/h</p> <p>Geschwindigkeit in km/h</p> <p>Beschleunigungszeit in Sekunden</p>	<p>WARTUNG</p> <p>Inspektion und Ölwechsel alle 12000 km</p>
		<p>RICHTPREIS</p> <p>Continental Mark V Pucci 56499,- DM Hersteller: Lincoln Division, Ford Motor Company, Dearborn, Detroit 32, Michigan, USA. Importeur: Ford-Werke Aktiengesellschaft, Ottoplatz 2, 5000 Köln-Deutz.</p>

Test Lincoln Continental Mark V

ternational bekannte Designer auf dem Gebiet der Mode. Sie gaben ihren Namen, der im Original-Schriftzug in den „operawindows“ (ovale Gucklöcher im hinteren Dachpfosten) erscheint, für exclusive Farb- und Ausstattungskompositionen des Mark V. Darum: „Die gepflegte Verpackung“, so der Pariser Modeschöpfer Hubert de Givenchy, „hat ihren Reiz noch immer nicht verloren.“ Die MOTOR REVUE fuhr

Ist man durch die breiten und schweren Türen, die nichts für enge oder gar geneigte Parkplätze sind, in die voluminösen Ledersessel geschlüpft, registriert man zunächst eine unerwartet geringe Kopffreiheit und ein ungewöhnlich ausladendes Armaturenbrett.

Diese imposante, mit Walnußholz-Imitation ausgelegte Fassade bietet allerdings nur bescheidene Informations-Möglichkeiten. Direkt im Blickfeld des Fah-

toren nehmen dem Fahrer das Öffnen und Schließen der Fenster und des aus getöntem Glas bestehenden Schiebedachs (das sich von innen mit einer Jalousie abdecken läßt) ebenso ab wie das Verstellen des Sitzes und der eingebauten Kreuzstütze, selbst um das Ein- und Ausschalten des Lichts und ums Auf- und Abblenden braucht er sich auf Wunsch nicht zu kümmern, eine automatische Klimaanlage hält stets die gewählte

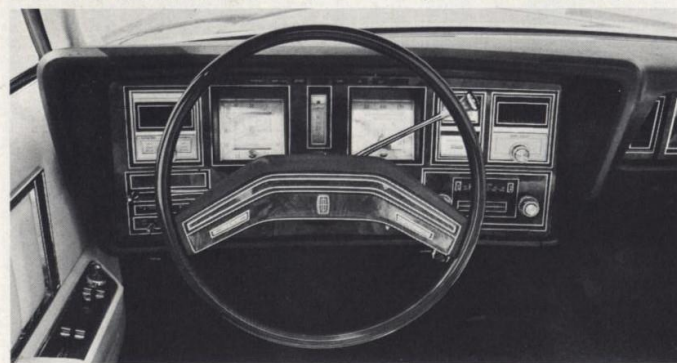
spürt, den Mark V zu rascher Gangart anzutreiben, liegt nicht allein an seinen gewaltigen Abmessungen, die ihn auf schmalen europäischen Landstraßen wirken lassen wie einen Ozeandampfer auf dem Rhein. Auch sein keineswegs optimal abgestimmtes und zu weich gedämpftes Fahrwerk wird mit den Anforderungen, die eine engagierte europäische Fahrweise daran stellt, nur unzureichend fertig.



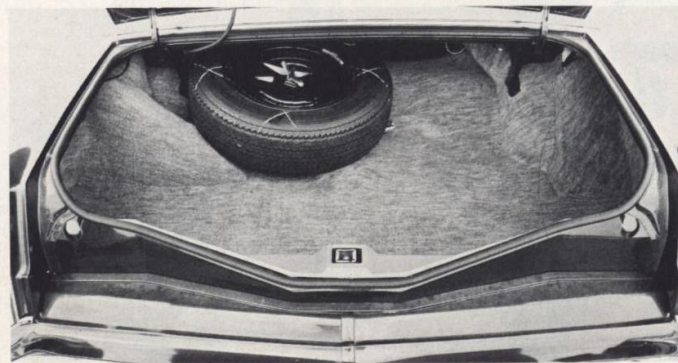
Die voluminösen Sitze sind mit weißem Leder bezogen



Die breiten Türen erleichtern den Zugang zum Fond



Rechteckige Formen bestimmen das Armaturenbrett



Im zerklüfteten Kofferraum stiehlt das Reserverad Platz

die von Emilio Pucci beeinflusste Version, die in der Bundesrepublik für 56 499 Mark angeboten wird und deren Hauptmerkmal „eine dramatische Kombination von Schwarz und Weiß“ (Lincoln-Prospekt) ist. Zweifellos paßt diese Kombination zum Stil des Mark V, und im Wageninnern schafft das dort vorherrschende Weiß eine lichte und freundliche Atmosphäre.

ers liegt eine Quarz-Uhr von Cartier, die neben der Zeit auch Datum und Wochentag kundtut, daneben ist der Tacho untergebracht, und als einzige weitere Anzeige gibt es eine Benzinuhr.

Im übrigen ist die Ausstattung, bis auf das Fehlen praktischer Ablagen, von einer Reichhaltigkeit, wie sie dem luxuriösen Charakter des Wagens entspricht (siehe Tabelle). Elektromo-

Temperatur, vier wohltonende Lautsprecher spenden Radioklänge oder Cassettenmusik, mit dem Cruise Control-Gerät läßt sich bei Geschwindigkeiten über 50 km/h ein bestimmtes Tempo fixieren oder per Fingerdruck beschleunigen oder verzögern, so daß auf längeren Autobahn-Etappen der Gasfuß arbeitslos herumlümmeln kann. Daß man eigentlich nur auf Autobahnen Neigung ver-

Sofern der Untergrund nicht gerade topfeben ist, kommt es zu unangenehmen Rollbewegungen um die Längsachse (nicht nur in Kurven, sondern oft genug selbst bei Geradeausfahrt), die Hinterachse lenkt mit, die Karosserie schüttelt sich auf Querfugen, steigt beim Beschleunigen und taucht beim Bremsen — kurzum, der Continental stampft wie ein Schiff auf hoher See und erinnert mit diesem Gehabe

an die großen Ami-Autos der fünfziger und sechziger Jahre. Ihnen hat er lediglich eine wirksamere Bremsanlage (Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet) voraus, die ihre Aufgabe zufriedenstellend löst und auch härtere Beanspruchung höchstens mit kräftiger Rauch- und Geruchsentwicklung quittiert.

Das Kurvenverhalten ist normalerweise eindeutig untersteuernd, jedoch muß auf losen, nassem oder glat-

tenden Fahrweise, die nicht nur seinem physischen, sondern auch seinem psychischen Wohlbefinden förderlich sein kann: Er hat dann mehr Muße, das ungläubige Staunen zu beobachten, das sich bei anderen Verkehrsteilnehmern einstellt, wenn sich der hierzulande seltene Koloß in ihr Blickfeld schiebt.

Zu solch majestätischem Dahingleiten paßt die Motor/Getriebe-Einheit des Mark V vorzüglich. 208 PS

einem Rolls-Royce Silver Shadow.

Relativ leise bleibt der große V8 selbst dann, wenn er alle seine Kräfte mobilisieren muß, um das mit zwei Personen an Bord rund zweieinhalb Tonnen wiegende Auto optimal zu beschleunigen. Der Testwagen brauchte unter diesen Bedingungen 12,6 s für den Spurt von 0 auf 100 km/h, legte den Kilometer mit stehendem Start in 33,7 s zurück und erreichte eine

energiebewußter Fahrweise schluckte er über 20 Liter Normalbenzin pro 100 Kilometer, und bei forciertem Tempo waren es oft gar 35 bis 40 Liter. Als Testverbrauch ergab sich der Rekordwert von 33,3 L/100 km — eine Menge, mit der sich leicht drei europäische Mittelklassewagen betreiben lassen.

Sein unmäßiger Durst ist es denn auch, der dem Continental Mark V das Überleben auf längere Sicht un-



Typisches Styling-Merkmal des Continental: die Lage des Reserverads andeutende Ausbuchtung am Heck

tem Untergrund mit einem Ausbrechen des Hecks gerechnet werden. Insgesamt bleibt das Handling, das nicht zuletzt unter der äußerst gefühllosen und sehr indirekten Servolenkung leidet, weit hinter dem Standard zurück, den andere große Modelle von General Motors, Ford oder Chrysler heute erreicht haben. Deshalb befließigt sich der Continental-Fahrer fast automatisch einer zurückhal-

(153 kW) aus stattlichen sieben-einhalb Litern Hubraum, ein ebenso stattliches maximales Drehmoment von rund 50 mkg (483 Nm) bei nur 2000/min und eine weich schaltende Automatik sorgen dafür, daß sich die Fortbewegung erfreulich mühelos und fast lautlos gestaltet. Der Geräuschpegel im Mark V ist in der Tat außerordentlich gering — bis 160 km/h sogar geringer als in einem Mercedes 6.9 oder

Höchstgeschwindigkeit von knapp 195 km/h.

Daß die Beschleunigungszeiten nicht gerade exzellent zu nennen sind, dürfte den Continental-Besitzer wenig stören. Weniger jedenfalls als die Kraftstoffmengen, die er seinem Luxus-Liner spendieren muß. Denn dafür, daß Wagengröße und -gewicht Benzin kosten, gibt es kaum ein besseres Beispiel als den Mark V: Selbst bei betont

möglich machen wird. So darf man in ihm einen Saurier sehen, den Letzten einer Ära — einer Ära, in der die Vokabel „Energieverschwendung“ ein Fremdwort war. Einen Nachfolger kann es für dieses Monument amerikanischen Automobilbaus nicht geben: Ein Continental, halb so groß, halb so schwer, halb so durstig, das wäre keiner mehr.

