

MIT MARK FÜNF SIND SIE

Er heißt Continental Mark V, ist fast sechs Meter lang und füllt sieben Liter Hubraum mit Benzin. Trotzdem passen in das Coupé bequem nur zwei erwachsene Menschen hinein. Die haben jedoch eine Menge Spaß – zumindest bis zur nächsten Kurve oder Tankstelle: Besuch bei einem der letzten herrlich überheblichen Full-Size-Dinosaurier

DABEI



Text und Fotos:
Jens Tanz



DRIVESTYLE MOVIE



MARK V

Der Tyrannosaurus Rex war ein wahrhaft großer Fleisch- und Aasfresser, stark und Ehrfurcht einflößend. Er stapfte durch die Wälder und fraß, was sich ihm in den Weg stellte. Keine Menschen, denn die gab's in der jüngsten Stufe der Oberkreide noch nicht. Aber hätte es sie gegeben – sie wären mächtig beeindruckt gewesen.

Die Chance, aus dem Staunen nicht mehr heraus zu kommen, bewahrten sich die Menschen bis letztmalig 1966. Da zogen erste Exemplare des Continental Mark III ähnlich erhaben durch den urbanen Dschungel. Sie waren ungefähr so groß wie ein T-Rex und fraßen ähnliche Mengen wie er – allerdings in Form von kleinen Schalentieren und Muscheln, die zuvor jahrmillionenlang unter dem Druck der Gesteinsschichten verbrachten, dann als schwarze Brühe nach oben gepumpt und aufwändig zu etwas raffiniert wurden, was man anzünden kann: Benzin.

Die Namensgebung ist typisch amerikanisch und deswegen mehr als verwirrend: Die Continental Division war von 1955 bis 1960 eine eigenständige Ford-Konzern-Tochter und bot den Continental Mark V als hochwertiges Luxusfahrzeug an. Das hier vorgestellte Modell wurde von der Lincoln-Mercury-Division der Ford Motor Company gebaut, aber nicht als Lincoln Continental in den Annalen geführt, denn der Lincoln Continental lag seit 1961 unterhalb der Continental-Mark-Serie und hatte technisch mit ihr nichts zu tun. Als

Hommage der damaligen Luxuskarossen trug er demnach nur die Modellbezeichnung „Continental Mark V“ als Nachfolger der Mark-III und -IV-Modelle. Diese automobilen Dinos waren die Antwort der Ford Motor Company auf den gerade erfolgreich vorgestellten Cadillac Eldorado und wollten vor allem groß und luxuriös sein. Und groß. Und luxuriös. Vor allem aber groß. Naja, auch luxuriös. Allein die Motorhaube war mit 1,80 Metern Länge nur geringfügig kürzer als ein moderner Smart. Beide Fahrzeuge boten zwei Personen einigermaßen Platz, jedes auf seine Weise, die Insassen des Continental aber verspürten dabei diese Ehrfurcht, wie der T-Rex sie

ausstrahlen konnte. Allein schon deshalb, weil eine tiefe Erkenntnis ein paar Minuten braucht, bis sie sich in Hirn und Herz voll entfaltet. Hirn: Du sitzt in einem unfassbar großen Pkw, vielleicht in dem größten, in dem du jemals gesessen hast. Wie kann es sein, dass es hier drin nur unwesentlich mehr Platz als im

Smart gibt? Ist das einer der Gründe, warum so etwas ausgestorben ist? Wir werden es erkunden. Herz: Erweck mal das Triebwerk zum Leben, leg mit dem Hebel am Lenkrad die Fahrstufe ein und lass dieses lange Ding losgleiten. Und denk nicht so viel nach.

Man ist sich heute nicht ganz sicher, ob nun vor zig Millionen Jahren ein Meteorit eingeschlagen ist, eine Eiszeit kam oder die großen Viecher einfach alles aufgefressen haben.

Jedenfalls waren die Dinos plötzlich weg. Und was da gegen Ende der Kreidezeit passierte, wiederholte sich Anfang der 70er Jahre ähnlich: Die erste große Ölkrise. In Nordamerika, was nicht für seine ökonomischen Kleinwagen bekannt war, erlegten sich alle Hersteller Sparzwänge auf, weil plötzlich niemand mehr den Durst der dicken „Gas Guzzler“ akzeptierte: Dank OPEC verdoppelte sich der Preis für einen Liter Kraftstoff.

Nur Lincoln blieb cool: Wenn alle anderen ihre Motoren abspeckten und die Dimensionen ihrer Karossen schrumpfen ließen, wollte man erst recht demonstrieren, dass der Continental zur Oberklasse gehöre.

Und so sollte der Mark V das einzige US-amerikanische Auto der späten 70er Jahre sein, das bei seiner Vorstellung noch größer als sein Vorgänger war. Diese Größe wurde ungeschminkt zur Schau gestellt. Kantige fast 5,9 Meter Länge und eine Breite von mehr als zwei Metern erweckten den Eindruck eines modernen Mastodons. Der Wagen hatte fast keine Rundungen, begann vorn mit einem fetten, klappscheinwerfergeflankten Rolls-Royce-Style-Kühler und endete



viel weiter hinten mit einem im Kofferraumdeckel angedeuteten, aber dort nicht vorhandenen Reserverad. Dazwischen fand der Betrachter, wenn er seinen Blick von ganz links nach ganz rechts schwenkte, sinnentleerte, aber mächtige Design-Kiemen hinter den Vorderrädern („Louvers“). Und nur zwei Türen, jede wieder ungefähr so lang wie ein Smart, dazu in den C-Säulen die kleinen, schon aus dem Vorgänger bekannten rundlichen „Opera Windows“.

Innen umgibt einen (wenn man den Blick endlich von dieser Motorhaube abwenden kann) purer 70er-Jahre Luxus. Zumindest vorn ist reichlich Platz. Alles funktioniert elektrisch, und die sechsfach verstellbaren Plüsch-Fauteuils lassen einen versinken wie in der warmen Zunge des Apatosaurus. Ganz tief drinnen – allerdings kann von Bodenkontakt keine Rede sein. Es gibt einen Fond, aber dort sollte niemand längere Touren verbringen müssen, wenn ihm nicht vorher von einem Velociraptor die Beine geklaut wurden... Beim Tritt aufs Gas knurrt er zufrieden wie ein



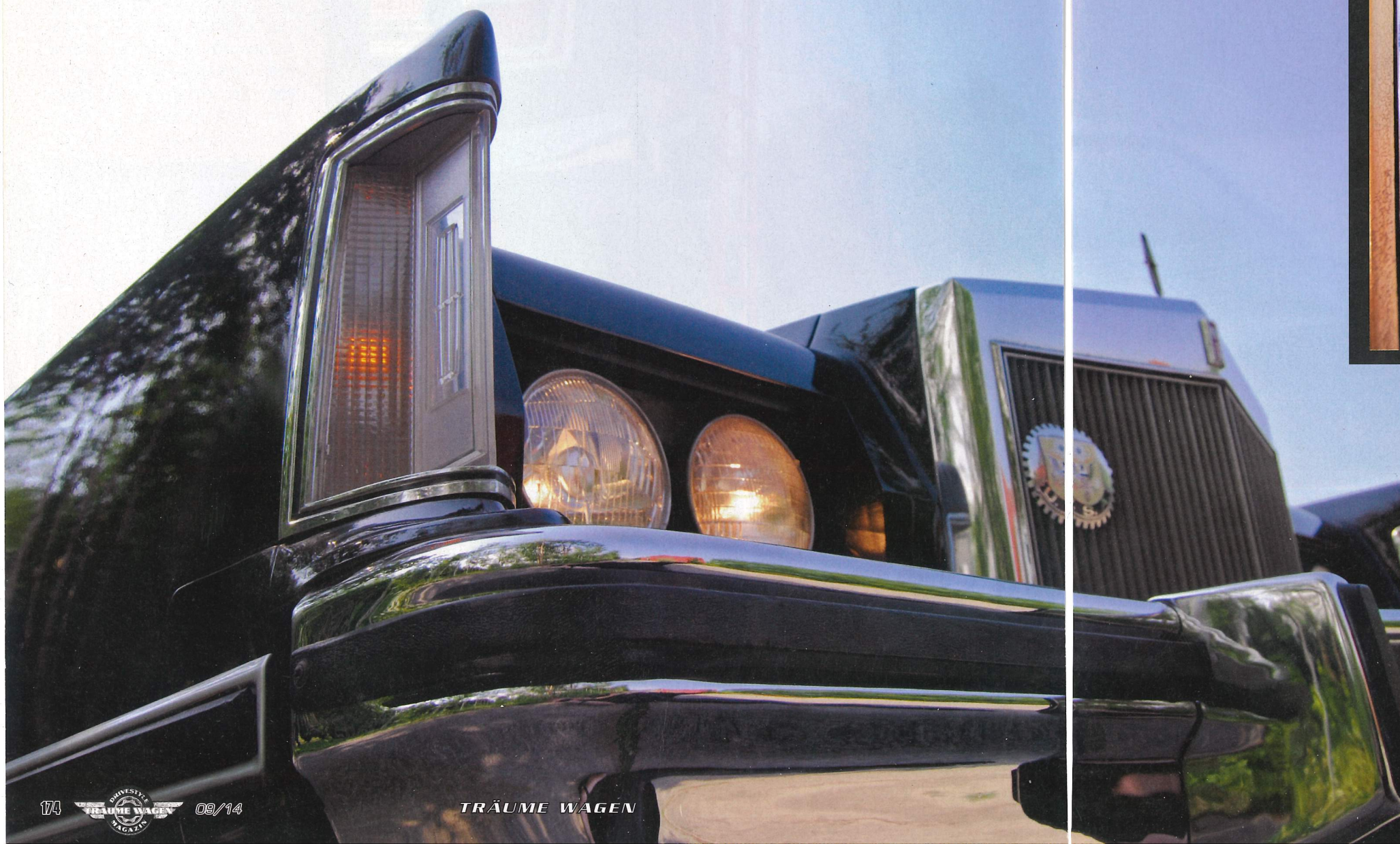
Stegosaurus nach dem Mittagessen. Zu hören ist ansonsten von den durstigen Kraftwerken im Alltagsbetrieb so gut wie nichts: Im Continental waren rund 75 Kilo Dämmung verbaut, die den Wagen selbst unter Last gespenstisch leise hielten. Das Auto war und ist gewöhnungsbedürftig, im Stadtverkehr dreht man an der kinderleichten Servolenkung wie ein irrer Ritter an der Zugbrückenwinde bei einem drohenden Angriff der Warane. Aber die Gewöhnung geht auch heute noch schnell. Trotz der verhältnismäßig wenigen PS tritt der Saurier kraftvoll und leise an und lässt sich, wenn auch episch kurbelnd, kinderleicht durch den Verkehr lenken. Nur der norddeutsche Wind ist zu hören, wenn er an den Außenspiegeln und den Kanten der Karosserie zerrt. Und manchmal das mechanische Glöckchen, wenn der Tank wieder leer ist. Dabei möchte man fahren, nur um des Fahrens willen, immer weiter, einfach weil es so entspannt ist und so viel Spaß macht. Kennt nicht jemand einen Mineralölkonzern persönlich...?

Der Blick des Reisenden liebkost andächtig die vor ihm liegende Kommode aus Instrumenten. Er fixiert die von „Walnut Wood-grain“ umrahmte serienmäßige Uhr von Cartier, rutscht aber stets ab zu dem großen blinkenden „LOW FUEL“-Lämpchen unter der kleinen Tankanzeige. Tanken? Shit. Blinker rechts, und jetzt bloß auf die langen Überhänge der Karosserie achten, sonst rasieren wir die Zapfsäulen weg und merken das nicht mal. Auf der linken Flanke hinten befindet sich die Klappe, darunter lauert der Tankstutzen.

Während das wertvolle Nass in die Kaverren rinnt, ist genug Zeit für eine kleine Motown-Besichtigung. Denn auch bei den V8-Motoren hat sich die Lincoln-Mercury-Division nicht lumpen lassen. Auch wenn die Scheichs gerade erst durch die politisch motivierte Reduzierung der Ölförder-

mengen ihren Einfluss demonstriert hatten, pflanzte man hier in Detroit weiterhin Motoren mit Hubräumen in den Dimensionen von Sauropoden unter die langen Hauben. Der bescheidene 6,6-Liter-Motor (402 cui) wurde über seinen Doppelvergaser in den drei Produktionsjahren von 179 PS (155 kW) auf 159 PS (133 kW) gedrosselt und erfüllte damit die Bedingungen der sehr strengen Abgasgesetze Kaliforniens. Dort nicht, aber in allen anderen Bundesstaaten konnten die Käufer außerdem den guten alten 7,5 Liter-Motor (458 cui) bestellen, und das taten sie auch. Wenn schon einen mehr als zwei Tonnen schweren Dinosaurier vor der Tür, dann auch einen richtigen.

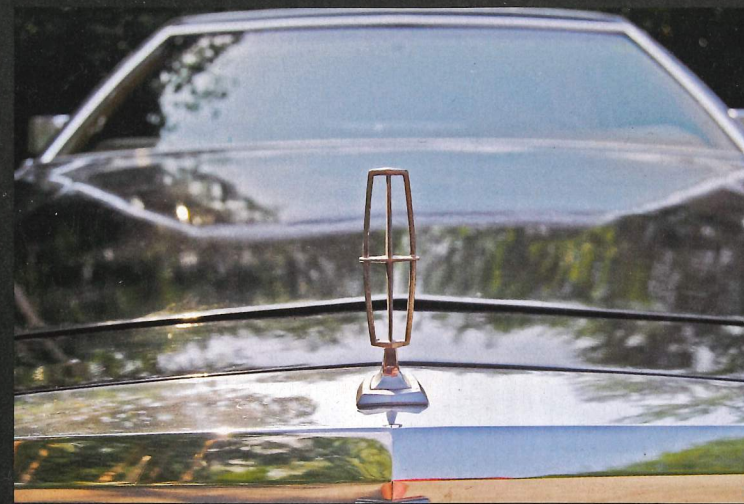
Man zeigte gern, was man hatte. Und die wohlhabenden Tankwarte im Freundeskreis nahmen zu, den angegebenen Verbrauch von rund 19 Litern auf 100 Kilometern konnten zeitgenössische Tester regelmäßig dramatisch überbieten. Trotz oder wegen allem Oversizing: Das Konzept ging auf. Ford verkaufte im ersten Jahr des Continental Mark V mehr als 80.000 Stück, 1978 waren es noch 72.602 und 1979, auf dem Höhepunkt der zweiten großen Ölkrise, erwarben noch knapp 76.000 Menschen das Flaggschiff. Damit war der Continental Mark V nicht nur das größte, sondern auch das erfolgreichste Modell der Mark-Serie.



Wir wollen ihn gar nicht mehr zurückgeben. Leicht neigt sich diese lange Nase in jede Kurve und hebt sich majestätisch in den Himmel, wenn man dem Saurier in die Wampe bzw. aufs Gas tritt. Unspürbar schaltet die Automatik die Gänge durch. Träge-cruisend, aber unaufhaltbar kraftvoll geht es voran. Man darf nur niemals vergessen, dass man die Dimensionen einer Oberklasse mit einem Wohnwagen hinten dran bewegt. Also beim Abbiegen schön weit aus-

holen, an der Ampel nicht zu weit nach vorn rollen (die Motorhaube blockiert bereits den kompletten Fußgängerüberweg, wenn man selbst noch mehrere Meter vom Lichtsignal entfernt ist) und nicht zu sehr vom Plüsch und Luxus ablenken lassen. Dann geht's zügig nach vorn wie in einem Smart, nur geiler.

Und sogar das Einparken ist irgendwie möglich. Optisch einwandfrei, denn die Peilkanten der Karosserie sind zwar weit, weit weg aber noch immer gut zu sehen. Nervlich nicht immer ganz vorn, denn der Continental passt selbst in großzügige Parklücken schlicht nicht rein. Meiden Sie Parkhäuser und einfa-



che Innenstadtparkplätze. Dann ist alles okay. Aber vielleicht kommt es eben manchmal doch auf die Größe an – zumindest für einige. So, wie man heute keine echten Dinosaurier mehr sieht, ist auch die Spezies Continental Mark V so gut wie ausgestorben. In Deutschland sowieso, aber auch im Land der unbegrenzten Motorhauben backen die Konzerne heute unspektakuläre Kleinwagen-Brötchen.

Doch ausgestorbene Spezies haben eine große Fangemeinde, das teilen sich die Saurier seit „Jurassic Park“ mit den riesigen Gas-Guzzlern

einer vergangenen Epoche. Mehr zur Schau gestellter Luxus wurde nie wieder in solchen Dimensionen auf vier Räder gestellt, und weil so viele gebaut und gekauft wurden, kann man sie noch immer erstaunlich preiswert bekommen.

Für einen technisch gesunden Continental in vernünftigem Zustand legt der dimensionslose Interessent hierzulande nicht mehr hin als für einen neuen Smart.

Und in den passen auch nur zwei Menschen rein...



Vielen Dank an:
Route 66 Borgmann KG
Kieler Straße 271
22525 Hamburg
+49 (0)40 54 10 95
www.route66-hh.de



TECHNISCHE DATEN

CONTINENTAL MARK V HARDTOP COUPÉ

Baujahr: 1978

Motor: Ford Cleveland 335 Series V8

Hubraum: 6.590 ccm (400 cui)

Leistung: 123,5 kW (168 PS)
bei 3.800/min

Max. Drehmoment:

433 Nm bei 1.800/min

Getriebe: Dreigang-Automatik

Antrieb: Hinterräder

Länge/Breite/Höhe: 5.850/2.024/1.344 mm

Gewicht: 2.160 kg

Beschleunigung 0-100 km/h: 14,5 Sek.

Top-Speed: 174 km/h

Wert: ca. 20.000 Euro