

15  
1980

# LINCOLN CONTINENTAL

Die amerikanischen Verbrauchernormen\* machen auch vor der Nobelmarke Lincoln nicht halt. Im Gegenteil. Damit diese Luxusfahrzeuge den Flottenverbrauch der Ford Motor Company nicht ungebührlich in die Höhe treiben, musste ihr Appetit für 1980 zurückgebunden werden, und zwar rigoros.

Was dabei herauschaut und welche Register dazu gezogen wurden, zeigte der geprüfte Lincoln Continental, zusammen mit dem Continental Mark VI, das Spitzenerzeugnis des Ford-Konzerns.

Sichtbar, wenn auch nicht sehr auffällig, sind die geschrumpften Dimensionen des Modells 1980. Gegenüber dem Vorjahr ist der Radstand um 25 cm verkürzt worden (298 statt 323 cm), die Gesamtlänge verringerte sich von beinahe sechs Metern

auf 556,5 cm, und die Breite beträgt nun 198,5 statt 203 cm. Noch eindrücklicher ist jedoch die mit dieser Magerkur erreichte Gewichtersparnis: genau 1,9 Tonnen bringt der neue Continental auf die Waage, rund 300 kg weniger als sein Vorgänger.

Aber auch der Motor blieb nicht verschont. Was sich bisher besonders bei den populären Amerikaner Modellen abzeichnete, nämlich das allmähliche Aussterben der übergrossen Achtzylindermotoren, ist nun offenbar auch bei Luxusautos unumgänglich geworden. Nachdem sich bereits der Continental 1978 anstelle des früheren, über 200 PS starken 7,5-Liters mit einer 6,6-l-Maschine und 161 PS bescheiden musste, wurde heuer noch einmal merklich

zurückbuchstabiert: 142 PS aus 5,8 Litern leistet der in der Schweiz erhältliche Lincoln-Motor; in den USA ist der gleiche Wagen sogar mit einem «nur» 4,9 l grossen V8 mit Benzineinspritzung und 131 PS erhältlich.

Der wichtigste und auch technisch interessante Schritt zur Senkung des Treibstoffverbrauchs beim Lincoln Continental ist aber zweifellos das neue Viergang-Automatikgetriebe, dessen oberste Stufe mit ihrer Übersetzung von 0,67:1 eine ausgesprochene Overdrive-Charakteristik hat und bei konstanter, ruhiger Fahrweise das Drehzahlniveau des Motors drastisch senkt. Weil in diesem obersten Gang eine starre Verbindung zwischen Motor und Kardanwelle hergestellt wird (Überbrückung des hydraulischen Drehmoment-

vor zu den ausladendsten Mobilien auf unseren Strassen und lässt nicht nur jene leer schlucken, die ihn zu Gesicht bekommen, sondern auch seinen Fahrer, der zum erstenmal einen normalgrossen mitteleuropäischen Parkplatz anvisiert. Die kantige Karosserie ist etwas zurückhaltender geformt als jene einiger seiner Vorgänger, aber sie lässt doch keinen Zweifel darüber offen, dass man es mit einem ausgesprochenen Luxusgefährt zu tun hat, dessen wichtigste Zweckbestimmung es ist, seine Passagiere mit dem höchstmöglichen Komfort zu transportieren.

Und in der Tat gibt es kaum eine Raffinesse zur Steigerung des Wohlbefindens, die beim Continental nicht vorhanden wäre: Neben den üblichen Luxusattributen wie Servolenkung, Automat, elektrische Fen-



wandlers), entfällt in dieser Stufe zudem auch der bei Automaten übliche benzinzehrende Schlupf.

Um die Dinge ins rechte Licht zu rücken: Trotz der vorgenommenen Schrumpfung ist der neue Lincoln alles andere als eine diskrete Erscheinung. Er gehört vielmehr nach wie

sterheber und Zentral-Türverriegelung umfasst seine Serienausstattung auch Besonderheiten wie die automatisch sich regulierende Klimaanlage, elektrische Sitzverstellung und Tempokonstanthalter. Teuerste Polsterstoffe und Teppiche sorgen für eine wohnliche Atmosphäre, und ein hochkarätiges Radio-Stereo-System verwandelt den Innenraum auf Wunsch in ein Musikstudio.

Technisch wartet der Continental nicht mehr mit Spezialitäten früherer Jahre auf. Zwar verfügt er über eine aufwendig geführte hintere Stützachse mit Schraubenfedern, aber die Vierradscheibenbremsen früherer Jahre wichen wieder einer konventionellen Anlage mit hinteren Trommeln, und das bislang gegen Aufpreis lieferbare Brems-Antiblockiersystem für die Hinterräder figuriert nicht mehr im Angebot. Seit 1970 besitzen übrigens die Lincoln statt der selbsttragenden Karosserie ein solides Kastenrahmenchassis.







Gemessen am verschwenderischen Ausstattungsstandard ist der Preis von Fr. 41 150.- eigentlich erstaunlich günstig. Der Dollarkurs und der auch in dieser Fahrzeugklasse herrschende Preiskampf machten es möglich: der 1980er Continental ist exakt gleich teuer wie sein Siebenliter-Vorfahre aus dem Jahre 1961.

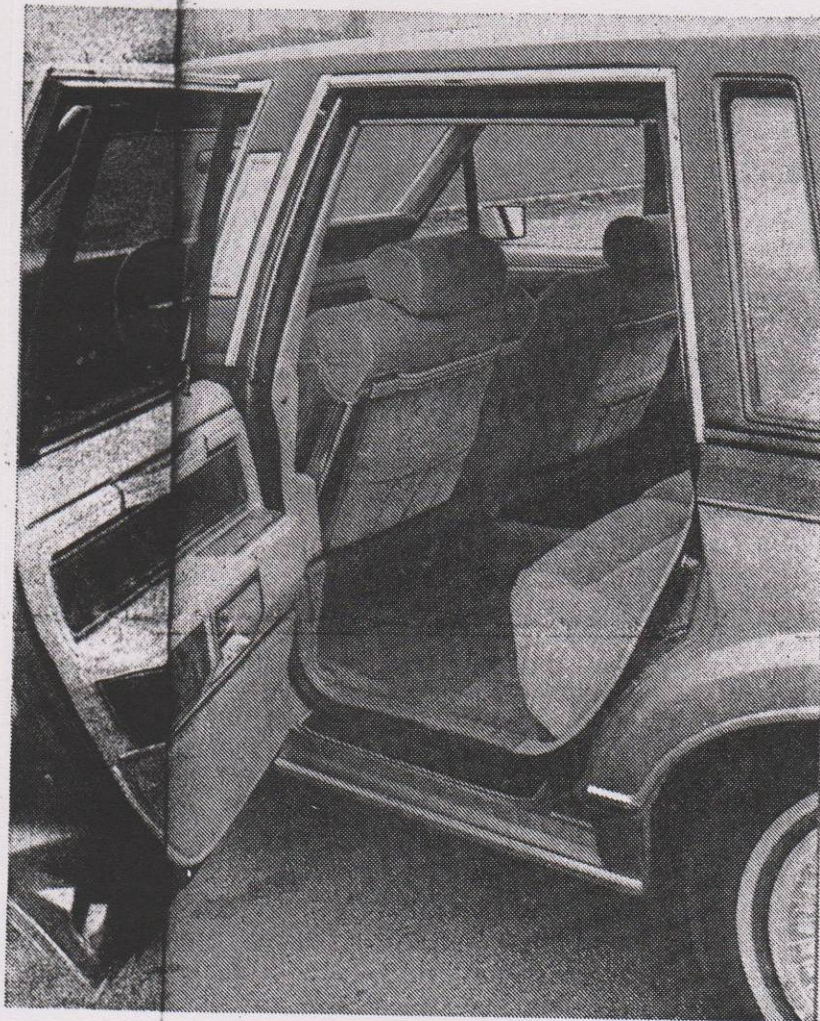
### Ziel erreicht

Im Test interessierte uns vor allem die Frage, ob der Lincoln Continental tatsächlich mit den niedrigen Verbrauchswerten auftrumpfen kann,

die ihm von seinen Erbauern nachgesagt werden.

Er kann. Der Durchschnittsverbrauch während der gesamten Testdauer belief sich auf 16,6 Liter Normalbenzin je 100 Kilometer, und das ist auch gemessen an europäischen Luxusfahrzeugen dieser Gewichtsklasse sehr wenig. Ausschlaggebend für dieses Resultat ist einerseits die Gewichtsreduktion von 300 kg – nach einer alten Faustformel rechnet man mit einem Verbrauch von einem Liter pro 100 kg –, aber entscheidend ist wohl die Charakteristik der neuentwickelten, auch bei anderen amerikanischen Ford-Erzeugnissen verwendeten Automatik mit vier statt drei Gängen. Beim Beschleunigen, also unter Last, schaltet die oberste Stufe gar nicht erst ein, sobald aber der Gasfuss leicht entlastet wird, kommt ab etwa 80 km/h der vierte Gang zum Zug, und zwar geschieht das Hochschalten überaus sanft, ja kaum merklich. Was die oberste Stufe bewirkt; bei Autobahntempo 130 (nach Tacho beim Testwagen 132 km/h) dreht der Motor nicht mit 2800/min wie in der direkten III. Stufe, sondern mit bloss knapp 1900/min, und bei Tempo 100 sind es gar kaum 1500/min. Auch für den als ausgesprochen niedertourige Drosselmaschine ausgelegten 5,8 Liter (Höchst Drehmoment bei 2000/min) ist das bestenfalls ein leicht erhöhter Leerlauf. Und so verwundert es nicht, dass die mit Präzisionsinstrumenten ermittelten Verbrauchswerte bei konstanten Geschwindigkeiten niedriger liegen als selbst jene des 1977 geprüften und mit dem gleichen Motor ausgestatte-

*Von aussen eines der ausladendsten Autos auf unseren Strassen, innen mit jedem Luxus ausgestattet: das ist der ausgesprochen geräumige Lincoln Continental, das Flaggschiff des Ford-Konzerns. Gegenüber seinem Vorgänger ist er nicht nur kleiner, sondern auch merklich sparsamer geworden.*





ten, aber kleineren Lincoln Versailles mit Dreigang-Automat. Benötigte der Versailles für Tempo 100 noch 12,5 l/100 km, genügen beim Continental 10,6 l, und erst im oberen Geschwindigkeitsbereich (ab etwa 140 km/h) beginnen sich die Werte anzunähern. Die Teillast-Verbrauchs-kurve (siehe Test-Tabelle) verläuft sogar gegenüber dem jüngst geprüften neuen Cadillac Seville mit elektronisch gesteuerter Benzineinspritzung (Test in «AR» 18/1980) geringfügig günstiger. Bei geruhamer Fahrweise sind Verbräuche von rund 12 l/100 km durchaus drin, ausgezeichnete Werte für einen Wagen dieser Grösse. Wird aber nicht unbedingt auf niedrigen Verbrauch geachtet und das Gaspedal öfters durchgetreten, macht sich das doch respektable Wagengewicht von 1,9 Tonnen bemerkbar, und weil man dann auch häufiger im dritten statt im benzinsparenden vierten Gang fährt, kann der Verbrauch auf 18 bis 20 l/100 km klettern.

Die Vergleichszahlen zeigen es: Sowohl im Durchschnittsverbrauch als auch in den im Test gefahrenen Extremverbräuchen (Maximal- bzw. Minimalverbrauch) liegt der Lincoln Continental fast exakt auf gleicher Stufe wie der neueste, rassigere Jaguar XJ6 4.2 Automat (Test in «AR» 51/1979). Bei Vollbeschleunigung (1000 Meter aus dem Stillstand, hochgerechnet auf 100 km) macht sich der Vorteil des Einspritzmotors gegenüber der Vergasermaschine des Lincoln allerdings bemerkbar: Beim Jaguar ermittelten wir solcherart einen (theoretischen) Höchstverbrauch von 40 l/100 km, beim Lincoln hingegen blieb das Messgerät erst bei 45 l/100 km stehen.

Mit einer Tankfüllung (75,5 l) kommt man im Continental rund 450 km weit.

## Angemessene Fahrleistungen

Einst baute Lincoln die Autos mit den stärksten Serienmotoren der Welt. Schon 1952 gab es 205 PS aus einem 5,5-l-V8, bereits damals übri-gens in Verbindung mit einem Vier-gang-Automaten. Diese Zeiten sind längst passé. Von den 7,5 Litern Hubraum, 345 Brutto-PS Leistung und urgewaltigen 67 mkp Drehmo-ment des Jahres 1966 sind noch 5,8 Liter, 142 Netto-PS und 36,6 mkp geblieben.

Doch nur unverbesserliche Beschleunigungsfetischisten trauern dieser Epoche nach, in der mit dem Treibstoff noch so verschwenderisch umgegangen wurde, als seien die Vorräte unerschöpflich. Denn für die Aufgabe, maximal sechs Passagiere samt Gepäck sanft, flüssig und bequem durch den heutigen Verkehr zu chauffieren, ist die Lincoln-Motorleistung durchaus akzeptabel. 12,8 Sekunden für 0 bis 100 km/h und 26,8 Sekunden für 0 bis 140 sind zwar nicht sensationelle, aber an-sprechende Werte, ebenso die Höchstgeschwindigkeit von 172 km/h. Letztere wird nur im dritten Gang erreicht (Schnellgang schaltet unter Last nicht ein) und entspricht

*\*Nach einer neuen Norm darf der gesamte durchschnittliche Verbrauch aller innerhalb eines Jahres gebauten Autos eines Herstellers (Corporate Average Fuel Economy = CAFE) einen bestimmten Wert nicht übersteigen. Für das Jahr 1982 beispielsweise wird ein Flottenverbrauch oder CAFE-Verbrauch von 20 Meilen pro Gallone gefordert, das sind 11,8 l/100 km.*

# Lincoln Continental — Beurteilung

## Einstufung

Neben dem Continental Mark VI das Spitzenerzeugnis der Ford Motor Company. Grosser Luxuswagen konventioneller Bauart mit allen erdenklichen Extras. Preis Fr. 41 150.— Wichtigste Konkurrenten:

BMW 731 i	Fr. 35 850.—	Jaguar XJ 4.2	Fr. 46 500.—
Cadillac Seville ab	Fr. 42 805.—	Mercedes-Benz 280 S ab	Fr. 42 470.—
Cadillac de Ville ab	Fr. 33 841.—	Opel Senator CD	Fr. 34 500.—

## Karosserie

Geschrunppte Dimensionen, aber für europäische Verhältnisse nach wie vor sehr grosser Wagen. Reichlich Platz für sechs Personen und Gepäck. Ausstattung auch höchsten Ansprüchen genügend. Guter Finish.

## Antrieb

142 PS starker 5,8-L-V8 und — als Novum — Viergangautomatik mit Overdrive-Charakteristik. Ansprechende Fahrleistungen für ein komfortables 1,9-Tonnen-Auto: 0-100 km/h 12,8 s, Spitze 172 km/h.

## Fahrverhalten

Bei gemessener Fahrweise sehr sanft und komfortabel. Untersteuernd in Kurven, Lenkung dank starkem Servo leichtgängig. Sehr niedriger Innengeräuschpegel.

## Kosten

Dank massiver Gewichtsreduktion und Viergangautomat angemessener Verbrauch von 16,6 l/100 km im Schnitt. Hohe Steuer- und Versicherungskosten. Unter Berücksichtigung des Ausstattungsstandards realer Preis.

einer Motordrehzahl von 3700/min, das sind 300/min über der Höchstleistungsdrehzahl.

Zwar verfährt der durch Abgasentgiftungsmassnahmen spürbar geschwächte 5,8-Liter-Achtzylinder mit den rund 2 Tonnen nicht ganz so spielerisch leicht wie frühere, hubraumgewaltige Ausführungen, aber immerhin bleibt auch er bei allen Kraftakten bemerkenswert ruhig. Beim Beschleunigen vernimmt man lediglich ein leichtes Zirpen aus dem Bereich des Motorraums, und selbst bei Tempo 160 ist vom Antriebsag-gregat bestenfalls ein dezentes Sausen zu hören. Weil auch die Wind- und Abrollgeräusche nur minim sind, ist der Lincoln Continental innen so leise wie die allerbesten Luxuslimousinen, die bisher unser Test-programm durchlaufen haben; auch bei 140/h braucht man die Stimme kaum über Flüsterton zu erheben, um sich mit seinen Beifahrern zu unterhalten.

Immerhin deckt der niedrige In-nengeräuschpegel auf, dass der 8,3:1 verdichtete und für den Betrieb mit Normalbenzin ausgelegte Motor ab und zu zum Beschleunigungsklingeln neigt, und bei niedrigen Geschwin-digkeiten sind leichte Getriebege-räusche zu hören.

## Für gemessene Fahrweise

Der Lincoln Continental übt auf seinen Fahrer eine so starke erzieherische Wirkung aus, dass sich ihr kaum jemand entziehen kann: Mit ihm gewöhnt man sich automatisch eine typisch amerikanische, defen-sive Fahrweise an, die völlig frei ist von Aggressionen, man möchte Rekorde schlagen in sanfter Fahrweise und fühlt sich den Passagieren ge-genüber schuldig, sie so behutsam zu chauffieren, dass sie möglichst nichts vom Kurvenfahren, vom Gasgeben und vom Bremsen verspüren.

In diesem lobenswerten Fahrstil wird man unterstützt durch die extrem leichtgängige, absichtlich etwas träge Servolenkung, durch das unter-steuernde, problemlose Fahrverhal-ten, das sanfte Ansprechen der Bremsen, den weich schaltenden Ge-triebeautomaten sowie durch die

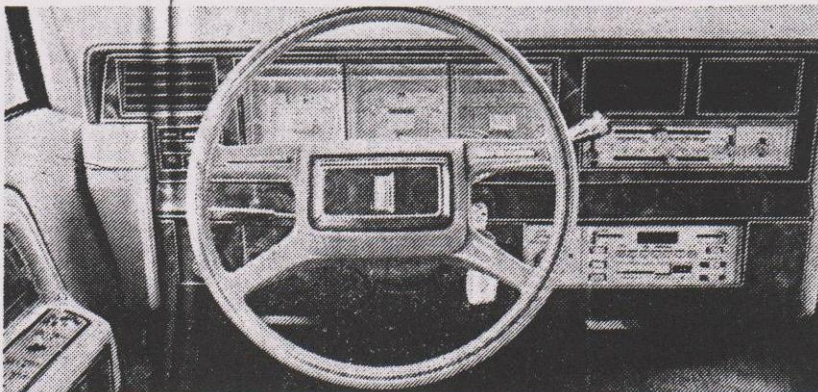


langhubige, nur wenig gedämpfte Federung, die lange Unebenheiten einwandfrei ausbügelt. Bei niedrigem Tempo dürfte allerdings der Abrollkomfort des auf Goodyear-Radialpneus (American Eagle der Grösse GR 78 15) rollenden Wagens eine Spur besser sein.

Nur wenn man von der Continental-typischen gemessenen Art der Fortbewegung abweicht und eine ruppigere Gangart anschlagen will, kommen schwache Seiten des Wagens zum Vorschein: Auf welliger Fahrbahn kann dann der allzu zügig gefahrene, über 5 1/2 Meter lange Wagen mitunter heftig ins Schaukeln geraten, bei überschüssigem Tempo untersteuert er, vor allem in engen Biegungen und bergab, sehr massiv, und bei wirklich schneller Fahrweise auf kurvigen Strecken zeigt sich auch, dass die Bremsen nicht für derartige Extratouren ausgelegt sind.

### Luxus in Hülle und Fülle

Ob man vorn oder im Wagenfond Platz nimmt: Raum steht immer reichlich zur Verfügung, hier wie dort wird man durch weiche, flauschige Sitzpolster, separate Leselämpchen, eigene Aschenbecher und Zigarettanzünder und andere Annehmlichkeiten verwöhnt, und durch die grossen Türöffnungen können auch weniger gelenkige Leute wirklich mühelos ein- und aussteigen. Hinten sitzen auch drei Grossgewachsene selbst auf langen Reisen bequem; die Kniefreiheit beträgt sogar bei ganz zurückgefahrenen Vorderaufteilen noch stattliche 30 cm, und auch die Distanz vom Sitzkissen zum Dachhimmel von generösen 90 cm unterstreicht, dass die Fondpassagiere im Continental keineswegs



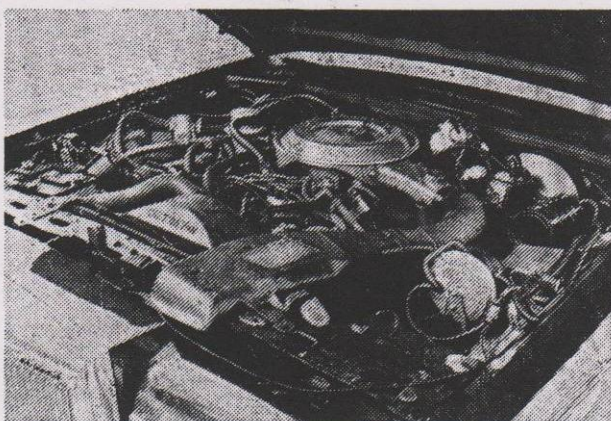
Perspektiven: imposante Heckpartie und reichdotiertes Armaturenbrett.

«Hinterbänkler» sind. Dank dem schmalen Fensterchen im überbreiten hinteren Dachpfosten wird ihnen zwar eine recht gute Sicht nach der Seite geboten, andererseits geniessen sie nicht die oft wohlthuende Abgeschlossenheit und den Schutz vor neugierigen Blicken von aussen wie in anderen Limousinen.

Beide vorderen Einzelsitze sind elektrisch in Höhe, Länge und Neigung verstellbar, und zudem lässt sich ihre Lehne von Hand bis in Liegeposition senken. Dank der weichen Polsterung und dem griffigen Velours-Sitzbezug vermitteln sie

überraschend guten Halt in Kurven, und die beidseits einzeln abklappbaren Mittelarmlehnen sorgen für zusätzliche Seitenführung. Die Sicht nach vorn und nach hinten ist sehr gut, und die Karosserieecken dienen beim Manövrieren als willkommene Peilstege. Nach der Seite und nach schräg hinten hingegen stören die massiven Fenster- und Dachpfosten recht drastisch.

Als Fahrer schätzt man das handliche kleine Lenkrad und die «europäische» Anordnung der Bedienungshebel (Abblendung sowie Scheibenwischerbetätigung mittels



An den 5,8-L-Motor ist ein Viergangautomat angeflanscht.



Der mächtige Kofferraum ist ganz mit Filz ausgekleidet.





Lenksäulenhebels). Die mit hellen Zifferblättern versehenen Instrumente sind nachts gelegentlich schlecht ablesbar.

Die imposante Musikanlage hat einen kleinen Schönheitsfehler: der elektronische Digitalradio «verpasst» gelegentlich die exakte Abstimmung auf bestimmte Sender, weil die einzelnen Schritte beim Suchen zu gross sind – offenbar ist das Gerät auf US-Verhältnisse und nicht auf unser dichtgedrängtes Frequenz-Sammelsurium ausgerichtet. Mit Dolby-Rauschunterdrückung für den Kassettenteil, fünf Lautsprechern und einer 25-Watt-Verstärkeranlage kommt die Anlage aber in der Leistung beinahe an teure Heimgeräte heran.

Weitere erwähnenswerte Details: Nachts erleichtert ein raffinierter Leuchtring das Auffinden des Türschlosses, die Innenleuchte erlischt erst einige Sekunden nach dem Aussteigen, und der linke Aussenspiegel ist beheizt. Einen eigentlichen Lösehebel für die Fuss-Feststellbremse gibt es nicht: sie löst sich selbsttätig, sobald nach dem Anlassen des Motors ein Vorwärtsgang eingeschaltet ist.

Der Finish des Testwagens war gut, und zwar innen und aussen. Alle Verkleidungsteile sind genau eingepasst, die Lackierung einwandfrei, Klappergeräusche fehlten fast gänzlich, und der mächtige Kofferraum, der selbst umfangreiches Feriengepäck spielend schluckt, ist bis in den letzten Winkel mit Nadelfilz ausgekleidet.

\*

Nur von seinen Abmessungen her, die nach wie vor den hierzulande üblichen Rahmen bei weitem sprengen, passt der Lincoln Continental nicht recht in unsere gedrängten Verkehrsverhältnisse. Sonst aber, und besonders punkto Treibstoffverbrauch, hat er sich merklich verbessert und mit seinen direkten Konkurrenten aus Europa praktisch gleichgezogen. Wird er als Luxuslimousine amerikanischer Bauart gefahren, verwöhnt er Fahrer und Insassen durch kaum überbietbaren Komfort, und das zu einem rasonablen Preis. «AR»-Test-Team

## «AR»-Test 15/1980

# Lincoln Continental

## Messergebnisse und technische Daten

### Messbedingungen

km-Stand	8800
Aussentemperatur	4 °C
rel. Luftfeuchtigkeit	95 %
Luftdruck	948 mbar

Betonbelag  
2 Personen Belastung + 25 kg

Messungen mit elektronischen Präzisionsinstrumenten

### Gewichte

Leergewicht (DIN)	1900 kg
Gewichtsverteilung	57/43 %
Leistungsgewicht (DIN) (SAE netto)	18,2 kg/kW (13,4 kg/PS)

### Zählereichung

									1 km nach Zähler: 1037 m
effektive km/h	39	60	80	100	120	129	139	159	
abgelesene km/h	40	60	80	100	120	130	140	160	

### Fahrleistungen

#### Beschleunigung

aus dem Stand		
0–40 km/h s	3,3	
0–60 km/h s	5,5	
0–80 km/h s	8,7	
0–100 km/h s	12,8	
0–120 km/h s	18,3	
0–140 km/h s	26,8	
0–160 km/h s	41,2	
1 km stehen-der Start s	34,1	

### Höchstgeschwindigkeit

Mittel aus beiden Richtungen

172 km/h

#### Beschleunigung

in den Stufen		I.	II.	III.
20–40 km/h s	1,8	1,8	1,8	
40–60 km/h s	2,2	2,2	2,2	
40–80 km/h s	5,4	5,4	5,4	
40–100 km/h s	–	–	9,5	
40–120 km/h s	–	–	15,0	
40–140 km/h s	–	–	23,5	
40–160 km/h s	–	–	37,9	

### Sichtbeurteilung

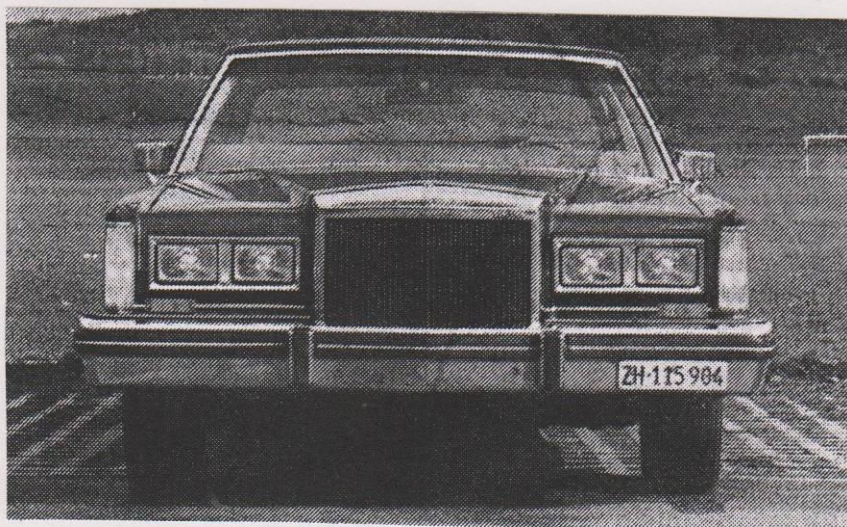
Personengrösse	nach vorn	nach hinten	seitlich	schräg nach hinten	Ist Heckabschluss sichtbar?
	klein	1	1	3	3
mittel	1	1	3	3	ja
gross	1	1	3	3	ja

1 = sehr gut; 2 = gut; 3 = genügend; 4 = ungenügend

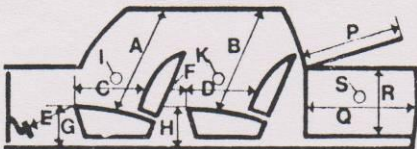
### Beurteilung des Innenraums

Vorn bei Personengrösse	Hinten bei Personengrösse		
	klein	mittel	gross
klein	1	1	1
mittel	1	1	1
gross	1	1	1

1 = sehr gut; 2 = gut; 3 = genügend; 4 = ungenügend







### Abmessungen

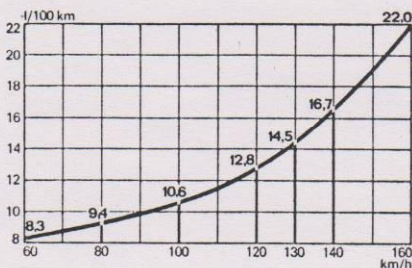
A =	86 - 90 cm	B =	90 cm
C =	49 cm	D =	48 cm
E =	45 - 57 cm	F =	30 - 42 cm
G =	25 - 29 cm	H =	36 cm
I =	157 cm	K =	157 cm
P =	75 cm		
Q =	77 - 130 cm		
R =	55 - 73 cm		
S =	185 cm		

### Innengeräusch

Leerlauf	42,5		
40 km/h	50,5	120 km/h	66
60 km/h	54	130 km/h	68
80 km/h	58	140 km/h	70,5
100 km/h	62	160 km/h	73,5

Messung des Innengeräusches vorn auf Ohrenhöhe in dB (A), korrigiert, bei konstanter Geschwindigkeit im obersten Gang resp. Leerlauf.

### Treibstoffverbrauch (Normal)



Verbrauchskurve bei konstanter Geschwindigkeit im obersten Gang

Im Test gemessene Durchschnittswerte **11,8 bis 20,3 L/100 km** 1 Kilometer mit stehendem Start (Vollbeschleunigung) **ca. 45 L/100 km** Gesamttestverbrauch **16,6 L/100 km** Ölverbrauch **nicht messbar**

### Unterhalt

Jahressteuer je nach Kanton **Fr. 520.- bis 1137.-**  
 Haftpflichtversicherung (100 % der Grundprämie, unbegrenzte Garantiesumme) **Fr. 1000.60**

Service-Aufwand 3 1/2 - 4 1/2 Std.

### Technische Daten, Merkmale und Ausrüstung

Preis: **Fr. 41 150.-**, Testwagen **Fr. 42 400.-** (inkl. Zweifarbenlackierung, 25-W-Zusatzverstärker und «Town-Car»-Ausstattung).

Testwagenlieferant: Ford Motor Company (Switzerland) SA., Zürich.

**Motordaten** (SAE netto): 8 Zyl. in V 90° (101,6 x 88,9 mm), 5766 cm³; Kompr. 8,3:1; 104,5 kW (142 PS) bei 3400/min, 18,1 kW/L (24,6 PS/L); 360 Nm (36,6 mkp) bei 2000/min; Oktanbedarf 91 ROZ, 29,37 Steuer-PS.

**Motorkonstruktion:** Hydraulische Ventilstößel, zentrale Nockenwelle (Kette); 5fach gelagerte Kurbelwelle; Öl 4,7 L; 1 Fallstrom-Doppelvergaser.

Zündkerzen Motorcraft AWSF-42, transistorisierte Zündung, Batterie 12 V 54 Ah, Alternator 90 A, Wasserkühlung, Inh. ca. 15 L.

**Kraftübertragung** (auf Hinterräder): Getriebeautomat «Automatic Overdrive» (hydr. Wandler und 4-Gang-Planetenge triebe), Wählhebel am Lenkrad mit Positionen P-R-N-D-3-L; Achsunters. 2,73:1.

**Untersetzungsverhältnisse:** Max. Drehmomentverstärkung im Wandler 2,29fach; Unters. im Planetengetriebe 2,40:1; 1,47:1; 1:1; 0,67:1; R 2:1

**Fahrgestell, Aufhängung:** Kastenrahmen mit Traversen; vorn Schraubenfedern, oberer und unterer Trapez-Dreieckquerlenker, Kurvenstabilisator; hinten Starrachse mit Schraubenfedern, unteren Längslenkern, oberen Schräglenkern, Teleskopdämpfer. Bremse mit Servo, vorn Scheiben (belüftet), hinten Trommeln, Scheiben-Ø 28,1 cm, wirksame Bremsbelagfläche 792 cm², bestrichene Bremsfläche 2489 cm², pedalbetätigte Feststellbremse auf Hinterräder; Kugelkreislauf lenkung mit Servo; Benzintank 75,5 L; Reifen GR 7815 (Goodyear AA Radial) auf Felgen 5,5"

**Dimensionen:** Radstand 298 cm, Spur 158/157,5 cm, Bodenfreiheit 12 cm, Kofferraum 635 dm³. Länge 556,5 cm, Breite 198,5 cm, Höhe 142,5

### Service-Intervalle

Ölwechsel alle 10 000 km  
 Mechanische Kontrolle alle 10 000 km  
 Reifendruck vorn 2,1 bar, hinten 1,9 bar bei Vollast vorn 2,1 und hinten 2,3 bar

Wendekreis (Karosserie) **13,8 m**  
 Lenkradumdrehungen **3 1/4**

**Fahrleistungen:** Geschwindigkeit bei 1000/min in der obersten Fahrstufe 69,5 km/h.

### Serienmässige Ausrüstung

**Passive Sicherheit:** Automatik-Sicherheitsgurten vorn und hinten, Kopfstützen vorn (verstellbar), Verbundglas-Frontscheibe

**Aktive Sicherheit:** Heizbare Heckscheibe, Seitenfenster-Entfroster, elektrische Scheibendusche, Warmlinienanlage, abblendbarer Innenspiegel, 2 von innen verstellbare Aussenspiegel, auf Fahrerseite beheizt, regulierbare Instrumentenbeleuchtung, Scheibenwischer zweistufig mit Intervallschalter.

**Instrumentierung:** Tageskilometerzähler, Wassertemperatur-Anzeiger, Benzinuhr, Kontrollleuchten für Waschwasser-Niveau, Benzinstand, eingeschaltete Heckscheibe, offene Türen, Gong für nicht umgelegte Gurten, Summer für nicht ausgeschaltetes Licht, Bremslichtausfall- und Rücklichtausfall-Warnlicht.

**Komfort:** Einzelsitze vorn (Lehnenverstellung bis Liegeposition), Sitzverstellung in Längsrichtung und Höhe, Lenkradverstellung, seitl. Armlehnen vorn und hinten, Mittelarmlehnen vorn und hinten, abschliessbares Handschuhfach (beleuchtet), Stoff- oder Lederpolsterung, Bodenteppiche (Velours), Leselampen, beleuchtete Aschenbecher vorn (3) und hinten (2), Zigarettenanzünder (3), 2 beleuchtete Make-up-Spiegel, Kleiderhaken (2), Motorraum- und Kofferraum-Beleuchtung.

**Luxus:** Radio/Tonbandgerät mit automatischem Sendersuchlauf und Motorantenne, automatische Klimaanlage, getönte Scheiben, elektrische Fensterheber, Vinyl Dach, elektrische Sitzverstellung vorn beidseits, Zentral-Türverriegelung, Kofferdeckel-Entriegelung von innen, Tempokonstanthalter, automatische Türschlossbeleuchtung, Innenbeleuchtung mit verzögerter Abschaltung.

**Mehrpreis für:** Elektr. betätigtes Panoramdach **Fr. 2900.-**, schlüsselloses Türöffnungssystem **Fr. 150.-**, 25-W-Zusatzverstärker **Fr. 400.-**, Zweifarbenlackierung **Fr. 530.-**, «Town Car»-Paket **Fr. 320.-**