

1974-76 Lincoln Continental Mark IV

Kapitän an Steuermann: "Ruder hart backbord!" Steuermann an Maschinenraum: "Halbe Kraft voraus." Dann heißt es abwarten, bis das Schiff auf Linkskurs einschwenkt und es die Maschine mit Beschleunigung versorgt. Einen Lincoln Continental Mark IV fahren ist wie auf der Brücke stehen, den Blick nach vorn an den Horizont des Lebens geheftet, der nicht mehr fern ist, denn Lincoln-Lenker sind in den USA meist nicht mehr die Jüngsten. Statt Continental wäre der Name Oceanliner passender. Sein Bremsweg (knapp 60 Meter aus Tempo 100) hat etwas Maritimes, im Wedelparcours stampft er wie in kabbeliger See, dazu geht die Lenkung so indirekt wie bei der "United States", weshalb sie auch ordentlich früh bewegt werden muss, sonst fliegen die Pylonen. Überhaupt mussten wir vorsichtig antesten, ob der Riese (Länge 5,80 m) überhaupt durch passt mit seinem vorragenden Bug.



Wedeln kann man das nicht nennen, eher schwimmen. Die Ersatzrad-Kontur am Heck ist übrigens Schwindel.

© S. Krieger

Dafür hat der Continental Mark IV sechs Sitze, nicht schlecht für ein Coupé. Auf guter Straße federt der Lincoln wie ein fliegender Teppich, auf welliger Bahn wie eine Wippe, die sich gar nicht mehr einkriegen will. Unterdessen flüstert und summt der [V8](#) vor sich hin, untermalt von dunklem Brabbeln. Dass er aus 7,5 Litern nur 205 PS holt, sehen wir ihm nach, weil er es zum Glück nie schafft, die Besatzung mit rabiater Beschleunigung zu erschrecken. Andererseits finden wir den Testverbrauch von 22 Litern reichlich unbescheiden. Dafür bewegt er sich so sanft, so weich, so milde und ist dabei so zuckersüß eingerichtet – er überträgt das Prinzip des Marshmallows aufs Auto. Was gab es 1976 alles an Bord? Klimaautomatik, Tempomat mit Tasten im Lenkrad, Abbiegelicht, automatisches Abblenden, elektrische Sitzverstellung. Beeindruckend. Manches davon verkaufen uns Neuwagenhersteller noch heute als den letzten Schrei. Der Lincoln – er wurde nie nach Deutschland exportiert – ist der Vornehmere im Vergleich mit dem [Cadillac Eldorado](#) hier, auch weil seine Karosserie befestigt ist wie eine Burg, mit Zinnen, Ecken und Kanten und einem kleinen dorischen Tempel am Bug, nach Rolls-Royce-Muster. Wer sagt denn, nur die Chinesen würden kopieren? Es fehlt bloß noch der Wassergraben drum herum. Kann man beim Lincoln von Stil sprechen? Durchaus, denn Stil muss ja nicht schön sein. Und es gab ja auch mal eine Zeit, als wir nichts dabei fanden, Schlaghosen zu tragen und im Gesicht Koteletten, die wie Schrubberbürsten aussahen.

Fahrzeugdaten**Lincoln Continental Mark IV**

Motor	V8, vorn längs
Ventile/Nockenwellen	16/1
Nockenwellenantrieb	Kette
Hubraum	7536 ccm
Bohrung x Hub	110,74 x 97,79 mm
kW (PS) bei U/min	151 (205)/3800
Nm bei U/min	478/1600
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Getriebe	Dreistufenautomatik
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	235/75 R 15 S
Verbrauch (Werksangabe)	24,0 Liter/100 km
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	99 Liter/Normal
zulässiges Gesamtgewicht	2972 kg
Vorbeifahrgeräusch	75 dB (A)
Abgas CO2 (berechnet nach Werksverbrauch)	569 g/km
Messwerte	
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	3,6/6,9 s
0-100/-130 km/h	9,8/15,9 s
Zwischenspur 60-100/80-120 km/h	5,3/6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	58,9 m
Leergewicht/Zuladung	2370/602 kg
Wendekreis	14,9 m
Innengeräusch bei 50/100 km/h	62/64 dB (A)
Testverbrauch - CO2	22,0 Liter – 521 g/km
Reichweite	450 km
Kosten	
Steuern pro Jahr	191 Euro
Versicherung (HPF/100 %)	129 Euro
Werkstattintervalle	10.000 km
Kosten Ölwechsel/Inspektion	250/550 Euro
Zeitwert (Zustand 2, Stand 9/2013)	11.400 Euro

Aus Wikipedia:

Continental Mark IV

 Dieser Artikel behandelt das von 1972 bis 1976 von der Ford Motor Company hergestellte Luxuscoupé Continental Mark IV. Zu den 1959 von der Continental Division unter der Bezeichnung Continental Mark IV angebotenen Limousinen, Coupés und Cabriolets s. den Artikel [Continental Mark IV \(1959\)](#).

[Continental](#)



Continental Mark IV (1973)

Mark IV

Produktionszeitraum: 1972–1976

Klasse: [Oberklasse](#)

Karosserieversionen: [Coupé](#)

Motoren: [Ottomotoren:](#)
7,5 Liter
(143–156 kW)

Länge: 5560–5795^[1] mm

Breite: 2025 mm

Höhe: 1350 mm

Radstand: 3060 mm

Leergewicht: 2630 kg

Vorgängermodell: [Continental Mark III](#)

Nachfolgemodell: [Continental Mark V](#)





Zum Vergleich: ein Continental Mark III ([links](#)) und ein Mark IV (mit Drop-Bumper)



Mit klassischem Kühlergrill: Continental Mark IV



Long Hood Short Deck: Continental Mark IV mit langer Haube und kürzerem Kofferraum

Der **Continental Mark IV** war ein Oberklassefahrzeug des amerikanischen Automobilherstellers [Ford Motor Company](#), das von 1972 bis 1976 produziert wurde. Er war die zweite Generation einer 1968 mit dem [Continental Mark III](#) begründeten Baureihe von Luxusmodellen, die als Continental Mark Series bezeichnet wird und die oberhalb von Lincolns Standardmodellen positioniert war.

Nomenklatur

Hersteller des Continental Mark IV war die Lincoln-Mercury Division der [Ford Motor Company](#). Wie beim Vorgänger Mark III, wurde auch der Mark IV offiziell als *Continental Mark IV* vermarktet. Damit knüpfte Ford bei diesem Modell an die Tradition der [Continental Division](#) an, die von 1956 bis 1960 eine eigenständige Konzerntochter war und hochwertige Luxusfahrzeuge herstellte, darunter einen in diversen Karosserieformen angebotenen [Continental Mark IV \(1959\)](#). Die Bezugnahme auf die Continental Division erfolgte aus Marketinggründen, um so die Exklusivität des Mark IV zu dokumentieren.

Anlass zur Missverständnissen besteht insoweit, als Lincoln den Begriff Continental (ohne den Zusatz „Mark“) seit 1961 zusätzlich auch als reine Modellbezeichnung für einige seiner Modelle verwendete. Diese Fahrzeuge, die unterhalb der Continental-Mark-Reihe positioniert waren, erhielten die Markenbezeichnung Lincoln und hießen Lincoln Continental. Sie hatten

technisch (außer im Fall des späteren Mark VI) mit den Continental-Mark-Modellen nichts zu tun.

Modellgeschichte

Der Continental Mark IV war technisch eng mit dem [Ford Thunderbird des Jahrgangs 1972](#) verwandt. Beide Fahrzeuge nutzten den gleichen Leiterraum und das gleiche Fahrwerk. Äußerlich unterschieden sich der Thunderbird und der Mark IV allerdings deutlich.

Der Mark IV übernahm die wesentlichen Designmerkmale des Mark III: Die Karosseriestruktur des Mark IV folgte ebenfalls dem „Long Nose Short Deck“-Muster. Die Motorhaube des Mark IV war noch länger als die des Mark III, und die Heckpartie fiel nochmals kürzer aus. Die imitierte Reserveradabdeckung im Kofferraumdeckel blieb ebenso erhalten wie der nach [Rolls-Royce](#)-Vorbild gestaltete Kühlergrill; letzterer wurde jedoch schmaler. Im ersten Modelljahr des Mark IV waren die vorderen Stoßstangen partiell abgesenkt, um einen höheren Kühlergrill zu ermöglichen. Mit dem Modelljahr 1973 wurden breite, schwere Sicherheitsstoßstangen eingeführt, die waagrecht verliefen und keine Vertiefung mehr zuließen. Der Kühlergrill wurde daraufhin deutlich niedriger. Mit dem Mark IV führte Lincoln das sog. „Opera Window“ ein, ein ovales Fenster in der C-Säule. Das Opera Window war im ersten Modelljahr ein aufpreispflichtiges Extra. Die Käufer schätzten dieses Detail sehr, sodass es ab 1973 zur Standardausstattung gehörte. Das Opera Window blieb bis zum [Continental Mark VI](#) ein besonderes Erkennungsmerkmal der Mark-Series; erst die späteren, betont aerodynamisch gestalteten Modelle [Mark VII](#) und [Mark VIII](#) verzichteten auf dieses Detail.

Die Antriebstechnik blieb unverändert. Lincoln verwendete weiterhin den 7,5 Liter großen Achtzylindermotor, dessen Leistung sich durch die Umstellung auf ein geändertes, nunmehr Nettowerte berücksichtigendes Messsystem nominell reduzierte. 1972 betrug die Leistung 212 [SAE](#)-PS, 1973 waren es 208 PS, 1974 220 PS, 1975 nur noch 194 PS und 1976 dann 202 PS. Die Schwankungen ergaben sich im Hinblick auf sich ändernde Abgasbestimmungen, auf die Lincoln mit Anpassungen der Motorleistung reagierte. Die Leistungsreduzierungen wurden durch einen relativ kleinen Vergaser und eine entsprechend klein dimensionierte Ansaugbrücke erreicht. Bei zurückhaltender Fahrweise war danach in der Theorie ein Durchschnittsverbrauch von etwa 18 Litern auf 100 Kilometer im Drittmix möglich; deutsche Messungen ergaben allerdings einen Durchschnittsverbrauch von 24 bis 26 Litern auf 100 Kilometer.^[2] Allerdings konnte die Leistungsreduzierung ohne großen Aufwand umgangen werden. Durch vergleichsweise kleine Eingriffe konnten die Motoren eine Leistung von über 450 DIN-PS in einem breiten Drehzahlbereich entfalten.

Insgesamt war der Continental Mark IV ein sehr großes und schweres Auto. Wie schon sein Vorgänger, war er schwerer als Lincolns Standardmodelle. Obwohl der Mark IV in den Außenabmessungen deutlich gewachsen war, bot er weniger Passagier- und Kofferraum als der Mark III. Dies war auf die Verkürzung der Fahrgastzelle zurückzuführen. Durch den hohen Leiterraum reduzierte sich außerdem die Kopffreiheit. Die Passagiere mussten daher eine stark geneigte Haltung im Auto einnehmen. Der Kofferraum wurde von dem liegend untergebrachten Reserverad beherrscht, was amerikanische Berichterstatter zu der Einschätzung verleitete, er sei „nur eingeschränkt nutzbar“.^[3]

Der amerikanische Automobilhersteller [Clénet Coachworks](#) baute zwischen 1977 und 1979 auf dem Fahrwerk des Continental Mark IV den *Clénet Series I*, einen Roadster im Retrostil, der die Fahrgastzelle des [MG Midget](#) nutzte.

Designer Series



Lincoln Continental Mark IV Givenchy designer series (1976)



Interieur des Mark IV Givenchy

Zum Modelljahr 1976 führte Lincoln besondere Ausstattungsvarianten ein, die mit den Namen bestimmter Modedesigner verbunden waren. Die Idee einer besonderen Designer-Variante geht auf die [American Motors Corporation](#) zurück, die 1971 einen [Hornet "Gucci"](#) einführte.^[4] Lincoln bot 1976 Mark-IV-Versionen von [Bill Blass](#), [Cartier](#), [Hubert de Givenchy](#) und [Emilio Pucci](#) an. Die Versionen hatten jeweils eine eigenständige Lackierung und eine besondere Innenausstattung:^[5]

- Der Mark IV von *Bill Blass* war dunkelblau lackiert und hatte ein cremefarbenes Vinyl Dach sowie cremefarbene Seitenstreifen. Im Innenraum wurde blaues Velours oder blaues Echtleder verwendet. Der Aufpreis für die Bill-Blass-Version betrug 1500 \$ (Leder) bzw. 2000 \$ (Velours).
- *Cartier* gestaltete den Mark IV „sehr konservativ“^[6] außen wie innen in Taubengrau. Hinzu kamen an den Wagenflanken rot-weiße Akzentstreifen aus Vinyl. Der Aufpreis für die Cartier-Version entsprach dem der Bill-Blass-Variante.
- Die *Givenchy*-Version des Mark IV war türkis lackiert und trug ein weißes Vinyl Dach. Die Innenausstattung war ebenfalls in Türkis gehalten. Das Holz des Armaturenbretts wich von der Standardausführung ab: Anstelle der Walnussholztäfelung wurde helles Eschenholz verwendet. Der Aufpreis für die Givenchy-Version betrug 1500 Euro (Leder- oder Veloursausstattung).
- Emilio Puccis Mark-IV-Version war dunkelrot lackiert und war mit einem silberfarbenen Vinyl Dach verbunden. Der Aufpreis entsprach dem der Bill-Blass-Variante.

Verbreitung

Der Continental Mark IV erreichte größere Verkaufszahlen als der Continental Mark III. Er war in den Jahren 1972 bis 1975 Lincolns erfolgreichstes Einzelmodell; in einigen Jahren wurden teilweise doppelt so viele Mark IV verkauft wie Lincoln Continentals. Der Mark IV schlug außerdem den schwerfälligen [Cadillac Eldorado](#).

Die Produktion des Mark IV verteilte sich über die Modelljahre 1972 bis 1976 wie folgt (Zum Vergleich daneben die Produktionszahlen des Cadillac Eldorado Coupé und Convertible):^[7]

Ab 1974 wurden die neuen Stossstangen angebracht, die den Wagen auf eine Totallänge von 580cm wachsen liess.

Modelljahr Continental Mark IV Cadillac Eldorado

1972	48.591	40.074
1973	69.437	51.451
1974	57.316	40.412
1975	47.145	44.752
1976	56.110	49.184

Technische Daten

Technische Daten Continental Mark IV ^[8]	
Continental	Mark IV
Motor:	Achtzylinder V-Motor (Viertakt)
Hubraum:	7536 cm ³
Bohrung x Hub:	110,74 x 97,79 mm
Leistung	194 bis 212 PS
Verdichtung:	9,5 :1
Gemischaufbereitung:	1 Vierfachvergaser (Motorcraft)
Kühlung:	Wasserkühlung
Getriebe:	Dreigangautomatik

Radaufhängung vorn:	Querlenker Schraubenfedern
Radaufhängung hinten:	Starrachse Schraubenfedern
Bremsen:	vorne und hinten Scheibenbremsen
Karosserie:	Stahlkarosserie auf Leiterrahmen
Radstand:	3060 mm
Abmessungen (Länge x Breite x Höhe):	5795 x 2025 x 1350 mm
Leergewicht:	2630 kg
Höchstgeschwindigkeit:	190 km/h