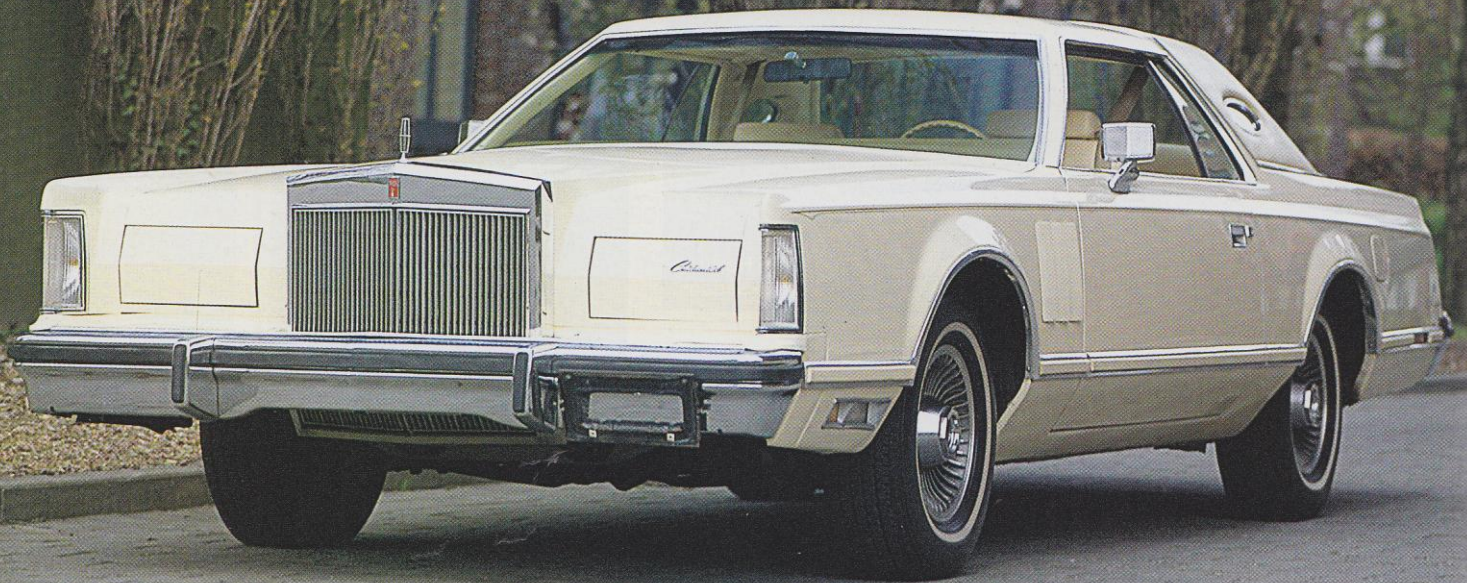


TAKE FIVE!



Stilelement der 70er: Opera-Window!



Lincoln Continental Mark V 1979 • Borgmann und Schmitt, Hamburg
Von H.O.Meyer-Spelbrink

Wie ein griechischer Tempel:
in Größe und Architektur einzigartig!

Abbildungen: Andres Jucker

Es waren nicht nur die letzten US-Dinosaurier, sondern auch die längsten! Während nahezu alle anderen Full Sizes geschrumpft waren, blieb der Continental das Mega-Luxus-Mobil!



Ein bißchen "Rolls-Royce" konnte nicht schaden - die Schlafaugen mußten ebenso sein!

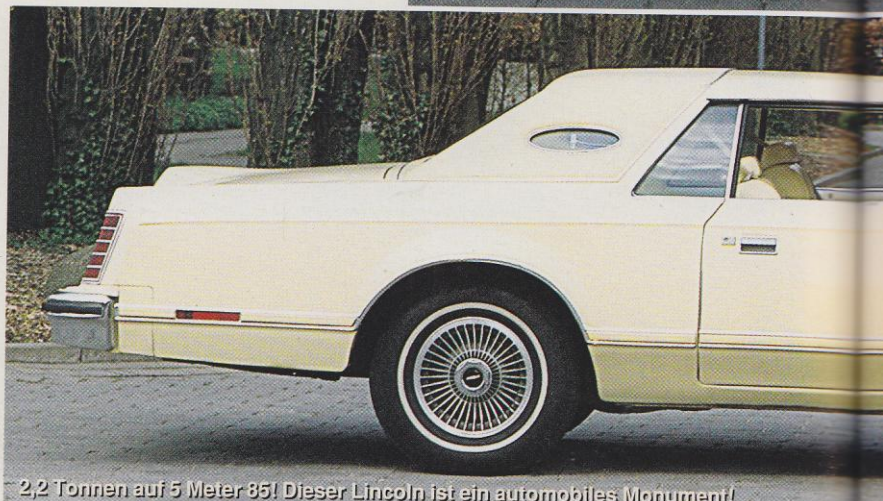
Als alles begann, schrieb man das Jahr 1941, und Edsel Ford (Sohn des Alten und Vater von Henry II) schuf aus dem Zephyr das Continental Cabrio, das deswegen so hieß, weil damals wie heute mit diesem Begriff immer noch das aristokratische Europa gemeint ist.

History!

1956 wurde dieses Muster mit dem Continental Mark II (als eigenständige Marke) wieder aufgegriffen - ein sündhaft teures Luxus-Coupé, das Ford als Aushängeschild diente. Zwei Jahre lang haftete der Name dann aber an den großen Lincoln-Limousinen, die 1958-60 als Mark III, IV und V bezeichnet wurden. Das aber vergaß man rasch, denn 1968 brachte man wiederum ein luxuriöses Coupé auf den Markt, das man - an Anlehnung an



Holzimitat, wohin das Auge reicht. Das reichte 1979 in den USA, um internationale Klasse zu demonstrieren!



2,2 Tonnen auf 5 Meter 85! Dieser Lincoln ist ein automobiles Monument!

**Herrliches Spielzeug:
beim Scheibeöffnen verschwindet erst das Ausstell-
fenster und dann die Seitenscheibe elektrisch!**

den berühmten Mark II - nun wieder mit Mark III betitelt. Von 1972 bis 1976 kam die große Zeit des Continental Mark IV, der so bereits den Begriff für ein ultralanges Asphalt-schiff belegte. 1977 schließlich, mitten in die Zeit des epochalen "downsizing", fiel der kantigere Nachfolger Mark V, der allerdings 250 kg leichter war und einen größeren Kofferraum aufwies. Wem die Länge von 5,85m noch nicht reichte, konnte im übrigen mit dem von der Continental Limousine abgeleiteten Town Coupé jene nochmals um 6cm übertreffen...

Luxury!

Was für ein Auto! Leider nur 1977 und 78 gab es noch den großen 460ci V8. Im letzten Jahr des Mark V fungierte der 400ci mit 159 bhp als Standard-Motor. Das erscheint Euch wenig? In der Tat gab es bekanntlich staatliche Verbrauchsgesetze. Und wenn nun schon ein Lincoln nicht kleiner werden mochte, so mußte dennoch die Motorleistung runter. Indes:

seit 1972 maß man in den USA bekanntlich in net-bhp, was in etwa unserer DIN Norm entspricht. Insofern lieferte der Mark V an die 200 alte bhp, was dann schon wieder weniger dramatisch erscheint. Vor allem deshalb, weil dieser Motor ein tolles Drehmoment aufwies. In der Tat schienen diese Leistung ausreichend, lag doch der Schwerpunkt auf grenzenlosen Luxus! So glich das Interieur eher einer bequemen Kuschelecke, das Armaturenbrett und die Seiten zierten auffällige Holzimitat-Applikationen, und jedes nur erdenkliche Servo-Teil nahm dem Driver die Arbeit ab. Seit Jahren schon glänzten die Continentals aber noch mit einem ganz besonderen Gag, nämlich mit den sogenannten Designer-Series. Das bedeutete, daß berühmte Herren aus der Haute Coûture wie Givenchy und Cartier, Bill Blass oder Pucci ihren Namen für spezielle Editionen hergaben, die von vorn bis hinten, von innen nach außen in Form und Farbe durchgestylt waren.

Opportunity!

Unter 20 verschiedenen Lackierungen, unzähligen Innenausstattungen, vier verschiedenen Rädern und fünf Radios konnte man ansonsten wählen. Ein elektrisches "Moonroof" stand genauso auf der Option List wie das Opera-Window und ein mit Verdeckstoff bezogenes Dach als "Convertible Look". Wenn auch nicht alle Continental-Kreationen geschmackssicher daher kamen - Schauspieler, TV-Größen und bekannte Partylöwen wie Tom Selleck und Hugh Hefner scheuten sich nicht, im aufwendigen Prospekt für den Mark V zu werben.

Kaum zu glauben, daß ein solches Mutterschiff mit ganzen 5.000 Meilen auf der Uhr die letzten 20 Jahre überlebt hat. Nicht nur innen, sondern auch außen hat dieser Continental noch nix von seinem Neuzustand verloren. Wer sich dieses Stück Automobil-Geschichte sichern will, macht bestimmt keinen Fehler!



Technische Daten Lincoln Continental Mark V 1979

Motor:

400ci/6.554 ccm Hubraum, Bohrung/Hub 101,6x101,6mm, 8 Zylinder in V-Form (90°), hängende Ventile mit Stoßstangen und Kipphebeln, zentrale Nockenwelle, Verdichtung 8:1, 159 net bhp bei 3.400 U/min, max. Drehmoment 43,6 mkg bei 1.800 U/min, spez. Leistung 24,4 DIN PS/Liter.:1 Doppelvergaser.

Getriebe:

Select Shift Automatic (hydr. Drehmomentwandler und 3-Gang Planetengetriebe), Wählhebel am Lenkrad mit Positionen P-R-N-D-L2-L1, Achsuntersetzung 2,75:1, wahlweise 3:1. Auf Wunsch Sperrdifferential.

Aufbau und Fahrwerk:

Verschraubte Stahlblech-Karosserie. Kastenrahmen mit Traversen, vorn oberer Trapez-Dreiecksquerlenker, unterer einfacher Querlenker mit elastisch gelagerter Zugstrebe und Schraubenfedern, hinten Starrachse mit Schraubenfedern, unteren Länglenkern und oberen Schräglenkern, vorn und hinten Kurvenstabilisator und Teleskop-Stoßdämpfer. Reifen JR 78-15.



Länge/Breite/Höhe:
585/202,5/135cm
Radstand: 306 cm;
Gewicht: ca. 2.210 kg
Wendekreis: 14,2 m;
Tankinhalt: 98,6 Liter

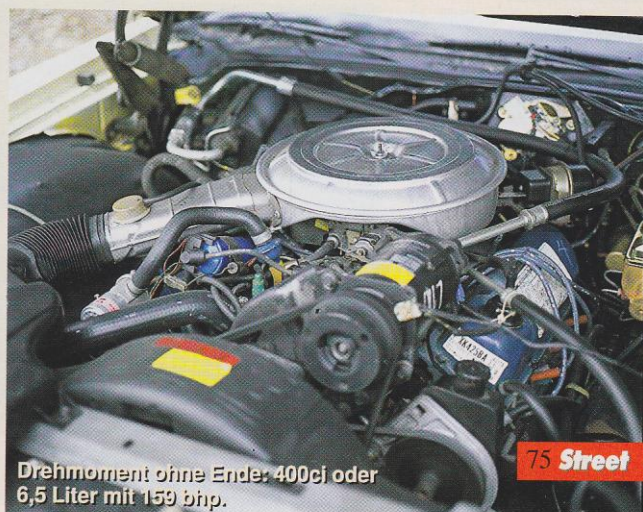
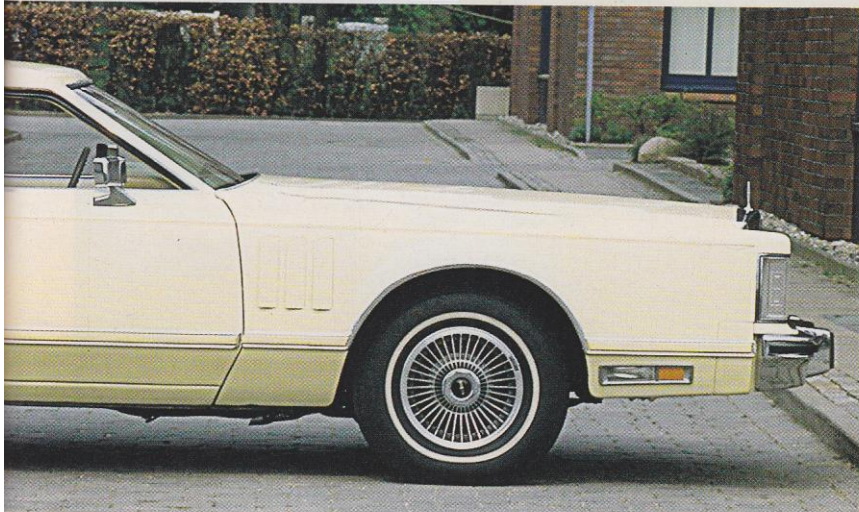
Grundpreis 1979: 13.067 \$
Stückzahl 1979: 75.939

Adresse:

Route 66, Borgmann und Schmitt,
Kieler Str.271, 22525 Hamburg,
Tel. 040-541095, Fax: 040-541097.



Seit 1956 der Continental Mark II ein angedeutetes Reserverad auf dem Kofferdeckel vorführte, war dieses Stilelement Tradition!



Drehmoment ohne Ender: 400ci oder 6,5 Liter mit 159 bhp.

75 Street