



André ist Limousinen-Fan – klar, dass der Lincoln ganz seinem Geschmack entspricht

YESTER YEAR'S LUXURY

Town Car

Nach dem 2011er Modelljahr ist Schluss: Die Produktion der "Town Car"-Modellreihe endet. Außer dem Geländewagen Navigator werden die Lincoln Modelle ab jetzt nur noch durch nüchterne und verwechselbare Buchstabenkürzel, anstatt durch klingende Namen bezeichnet. Im Modelljahr 1975, als André Moosdorfs Limousine vom Band lief, trugen die Erzeugnisse der Ford-Luxusdivision noch klingvolle Titel. Die volle Bezeichnung des blauen Riesen lautet: Lincoln Continental Town Car.

Damals waren aber nicht nur die Autonamen in der Oberklasse luxuriöser als heute, auch die Fahrzeuge selbst lockten die Käufer – außer durch ihre schiere Größe – mit herrlich überflüssigen Spielereien wie Vinyltächern oder Klappscheinwerfern. Verdeckte Scheinwerfer, dazu noch an einer Limousine, das ist

heutzutage nicht mehr vorstellbar. Wirklicher Luxus ist wohl für immer ausgestorben, alles was geblieben ist, sind "Premium"-Fahrzeuge. Und "Premium" ist genauso langweilig wie es sich anhört: Viele mehr oder weniger nützliche Hightech-Gimmicks, ein bisschen Klavierlack, gebürstetes Alu und bestenfalls Le-

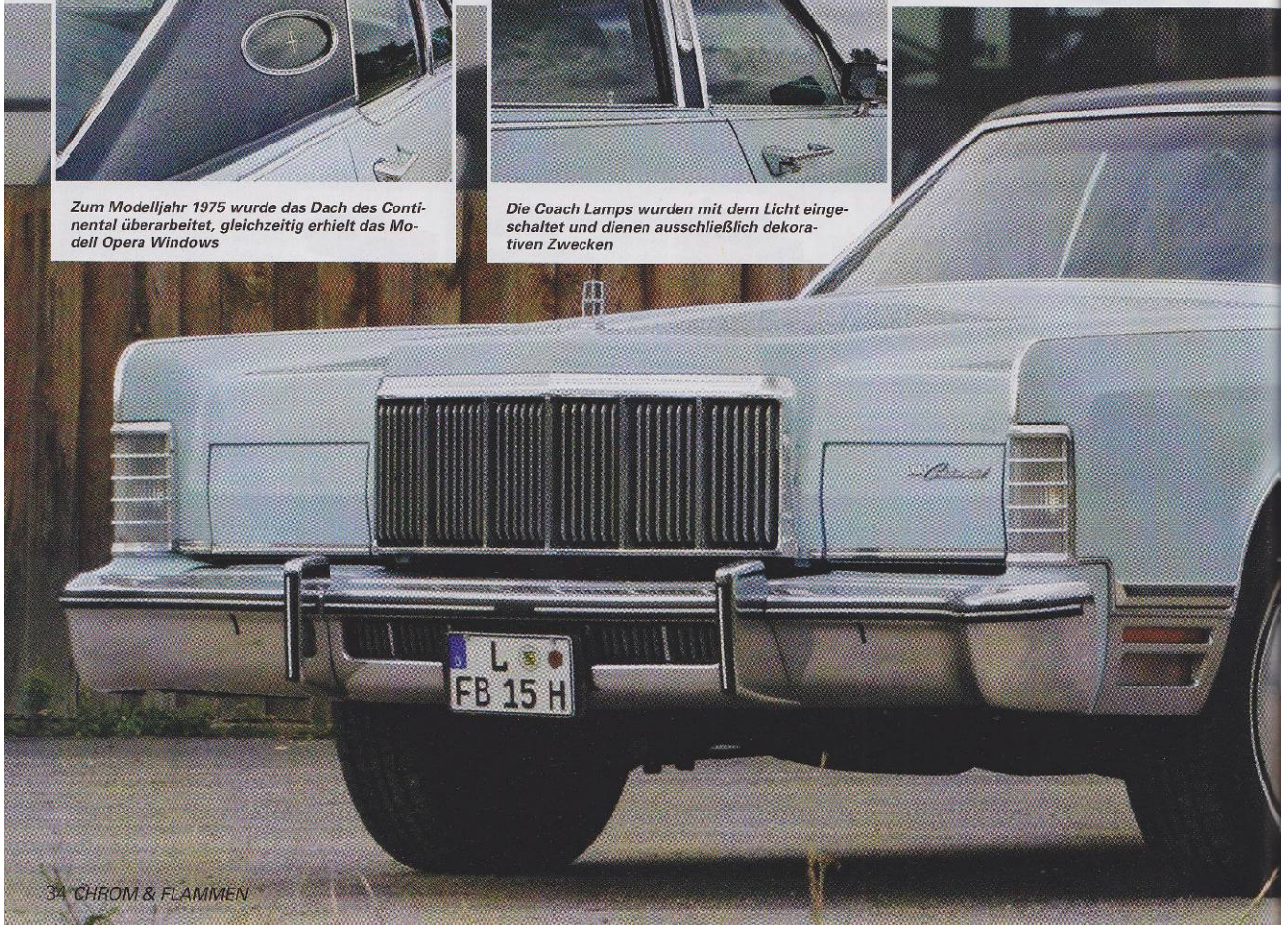
dersitze, das war's. Details wie Fender Skirts, Opera Windows in den C-Säulen und Coach Lamps an den mittleren Dachpfosten, die früher ein Auto zum Luxus-Schlitten adelten, sind auch gegen Aufpreis nicht mehr zu bekommen. 1975 dagegen gehörten die ovalen "Bullaugen" mit dem eingefrästen Lincoln-Logo zur Serienausstattung des Continental, die seitlichen "Kutschenslaternen" waren dagegen Teil des Town-Car-Pakets.



Zum Modelljahr 1975 wurde das Dach des Continental überarbeitet, gleichzeitig erhielt das Modell Opera Windows



Die Coach Lamps wurden mit dem Licht eingeschaltet und dienen ausschließlich dekorativen Zwecken





Das Band zwischen den Rückleuchten ist mit einem Muster dekoriert, das die Form des Markenzeichens aufgreift

1975er Lincoln Town Car im Originalzustand



Der Continental Sedan verkaufte sich 33.000 Mal, das Coupe kam auf rund 20.000 Einheiten, das Mark IV Coupe übertraf beide mit 45.000 Stück

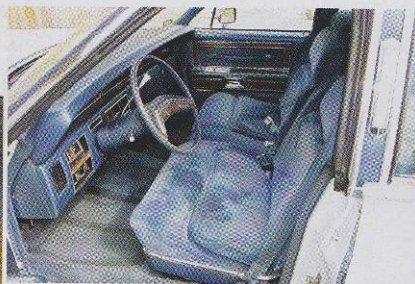


Die Rückleuchten wurden gegenüber dem Vorjahr markanter geformt

Hinter dem Namen Town Car verbarg sich seinerzeit eine Sonderausstattung, die der wohlstufierte Kunde gegen einen Mehrpreis von 635 US\$ zu seinem Lincoln Continental, der mit 9.656 US\$ zu Buche schlug, hinzubestellen konnte. Erst ab dem Modelljahr 1981 wurde aus dem Town Car ein eigenstän-

diges Modell, während der Name Continental 1982 für ein wesentlich kleineres Lincoln-Modell wiederverwendet wurde. Neben den bereits erwähnten Merkmalen enthielt die Town-Car-Ausstattung elektrisch versenkbare Dreiecksfenster an den vorderen Türen, die auch "Raucherfenster" genannt wurden. Ob der hellblaue Koloss jemals blauem Dunst ausgesetzt war, darf bezweifelt werden, denn das plüschige Interieur zeigt sich in tadellosem Originalzustand. Auch im Innenraum weist das Town Car einige Besonderheiten gegenüber dem normalen Continental auf: Außer dickeren Teppichen, anderen Türverkleidungen und einem goldfarbigen Schriftzug am Armaturenbrett, gehörten elektrisch verstellbare Lounge Sessel zum Ausstattungsumfang, die in einem besonders bequemen Sofakissen-Design ("floating" Pillow-Design) gestaltet waren. Ebenso gut erhalten wie das Innere zeigt sich auch die in Medium Pastel Blue lackierte Karosserie: "Der Wagen wurde in

Kanada einmal neu lackiert, ansonsten ist der Lincoln vollkommen unrestauriert," berichtet André, der das 5,90-Meter-Schiff im Jahr 2006 bei einem Privatanbieter aus Kassel aufstößerte. "Amerikanische Autos aus den 50ern bis 70ern begeisterten mich schon lange", erzählt der Leipziger. Von vornherein hatte er sich auf eine bestimmte Fahrzeugkategorie festgelegt, als der Kauf eines eigenen Amis anstand: "Ich wollte etwas richtig großes, also kamen vor allem Lincoln oder Cadillac in Frage." Außerdem stand fest, dass es ein Viertürer werden sollte: "Coupes sind nicht so mein Fall. Ich bin eher der Limousinen-Typ." Nach einigen Wochen, die André mit der Suche im Internet verbrachte, fand er schließlich sein Traumauto und landete direkt einen Volltreffer: "Der erste Wagen, den ich mir angesehen habe, hat direkt gepasst. Der war so gut erhalten, dass ich gleich zugeschlagen habe." Bereit hat er seinen spontanen Entschluss nicht: "Ich habe den Lincoln direkt mitgenommen, bin einfach eingestiegen und losgefahren. Die Heimfahrt verlief ohne Zwischenfälle und bis heute ist kein einziges Problem aufgetaucht."



Bei Continental-Modellen mit Town-Car-Ausstattung waren die Bezüge der Lounge-Sessel wie Sofakissen gestaltet



Die Einsätze der Türverkleidungen wurden auf die Sitze abgestimmt





Die verdeckten Lampen sollten Assoziationen mit eleganten Vorkriegswagen wie dem Cord 810/812 wecken

1975er Lincoln Town Car im Originalzustand



Der Lincoln Continental entsprach preislich und von der Ausstattung einem Cadillac Fleetwood Brougham, das Äquivalent zum Town Car war der Talisman



Das Town Car ist mit einer Länge von 5.90 zumindest in Europa kein optimales Stadtauto



Ein früherer Besitzer des Luxus-Mobils war offenbar Mitglied im international vernetzten Wohltätigkeitsklub der Rotarier

Der Aufkleber erzählt davon, dass dem Lincoln irgendwann einmal Stellplatz Nr. 37 gehörte

Beim Kauf zeigte der Zähler knapp 80.000 Meilen, kein Wunder also, dass der eher unterforderte 460-ci-Big Block, der seine lässigen 215 PS bei 4.000 Umdrehungen abgibt, noch keine ernsthaften Verschleißerscheinungen zeigte. Erstaunlicher war dagegen, dass die Karosserie mit einem außerordentlichen Erhaltungszustand glänzte, wie André bemerkt: "Der Vorbesitzer hat den Continental aus Kanada importiert und mir berichtet, dass der Wagen jahrelang von einer alten Dame gefahren wurde. Offensichtlich hat

sie ihr Town Car sehr gut gepflegt oder ist im Winter nicht gefahren. Denn ich gehe davon aus, dass in der Provinz Calgary im Winter ordentlich Salz gestreut wird." Für Leute die sich mit Ihrem Lincoln dennoch auf rutschige oder vereiste Pisten wagen wollten, bot der Hersteller ein Sure Track genanntes Bremssystem an. Dabei handelte es sich um ein Anti-Blockiersystem das Ford in Zusammenarbeit mit Kelsey-Hayes entwickelt hatte. Sure Track verhinderte im Gegensatz zu modernen Systemen zwar nur das

Blockieren der Hinterachse, da diese beim Bremsen aber entlastet wird, konnte die Stabilität in solchen Situationen deutlich verbessert werden. Während Sure Track für die Continental Limousine und das Continental Coupe, das auch als Town Coupe lieferbar war, 192 US\$ extra kostete, war die Bremshilfe im sportlicheren, zehn Zoll kürzeren Continental Mark IV Coupe serienmäßig.



Die Fondpassagiere können ihre Mäntel über die Schlaufen an den Sitzlehnen hängen

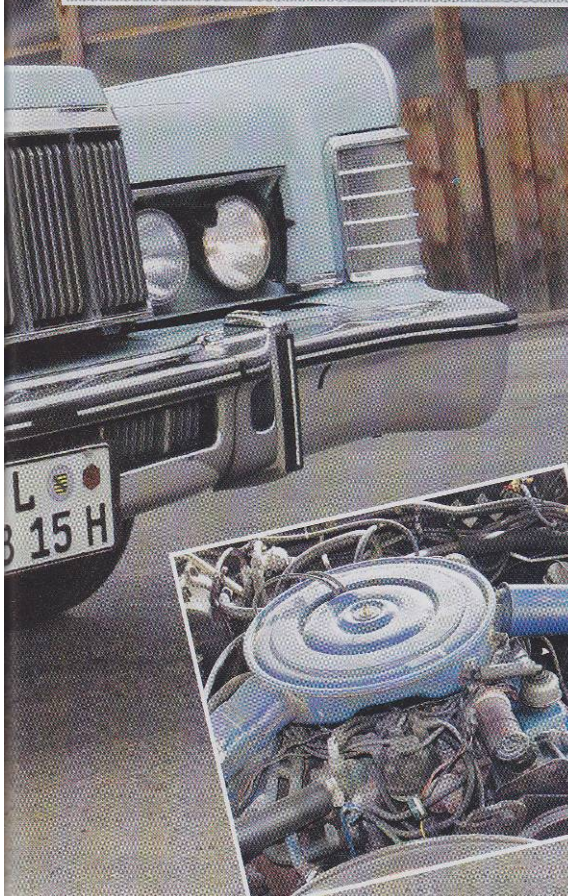


Haupt- und Fernscheinwerfer verbergen sich hinter einer Klappe, die von einer Unterdruckdose bewegt wird



Der goldene Schriftzug weist auf die Town Car Ausstattung hin, am Lenkrad sind die Bedienelemente des Tempomaten untergebracht

1975er Lincoln Town Car im Originalzustand



Ob wir eine Renaissance der Luxus-Autos alter Schule erleben dürfen, steht in den Sternen. Aber auch in den 70ern war der Trend zur prunkvollen Ausstattung von Nostalgie getrieben: Viele Details wie monumentale Kühlergrills im Rolls-Royce-Stil, Speichenradkappen, angedeutete Sturmstangen und gepolsterte Vinyltäpchen nach Landau-Art, all das waren Merkmale, die an die Prachtkarosserien der 20er und 30er Jahre erinnern sollten. Stilmittel wie steil abfallende Dächer, oft mit relativ kleinen Heckfenstern (Formal Roof) oder die genannten Opera Windows haben ihren Ursprung sogar im Kutschenbau. Und auch die vollmundigen Modellbezeichnungen waren

oft dem Stellmacherhandwerk oder der klassischen Ära des Automobilbaus entlehnt: Landau, Brougham, Le Baron, Fleetwood spielten ebenso auf die Eleganz vergangener Zeiten an wie der Name Town Car. Denn ursprünglich war Town Car die amerikanische Bezeichnung für eine Karosserieform, die in Europa als Sedan bekannt war. André ist mit seinem Lincoln jedenfalls voll auf zufrieden, ein Wechsel käme für ihn nur in Frage, wenn er ein US-Car aus den Fifties fände, das seinen Geschmack trifft. Auch in diesem Fall käme natürlich nur ein Sedan in Frage!

Text & Fotos: Frank Mundus

Der 7,5-Liter-Big Block liefert lässige 220PS, die Blechdose am Luftfilter ist kein Ölfilter sondern ein Ansaugeräuschkämpfer

1975er Lincoln Continental Town Car

Motor: OHV-V8, 460 ci, 7.539 ccm, 220 PS bei 4.400 U/min, 484 Nm bei 2.600 U/min, Verdichtung 8,0:1; Vierfachvergaser • **Kraftübertragung:** Dreigang-Automatikgetriebe Ford C6, Hinterradantrieb, Achsübersetzung 2,75:1 • **Vorderachse:** Einzelradaufhängung an oberen und unteren Querlenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer • **Hinterachse:** Starrachse an Schraubenfedern, Längslenker, Panhardstab, Teleskopstoßdämpfer • **Bremsen:** innen belüftete Scheibenbremsen (v.), Trommelbremsen (h.) • **Räder:** Stahlräder in 6,5 x 15" • **Reifen:** Radialreifen mit Weißwandstreifen in 235 /75 R15