

TITEL | CONTINENTAL MARK II



CONTINENTAL MARK II

*Sänfte für die Reichen
und die Schönen*

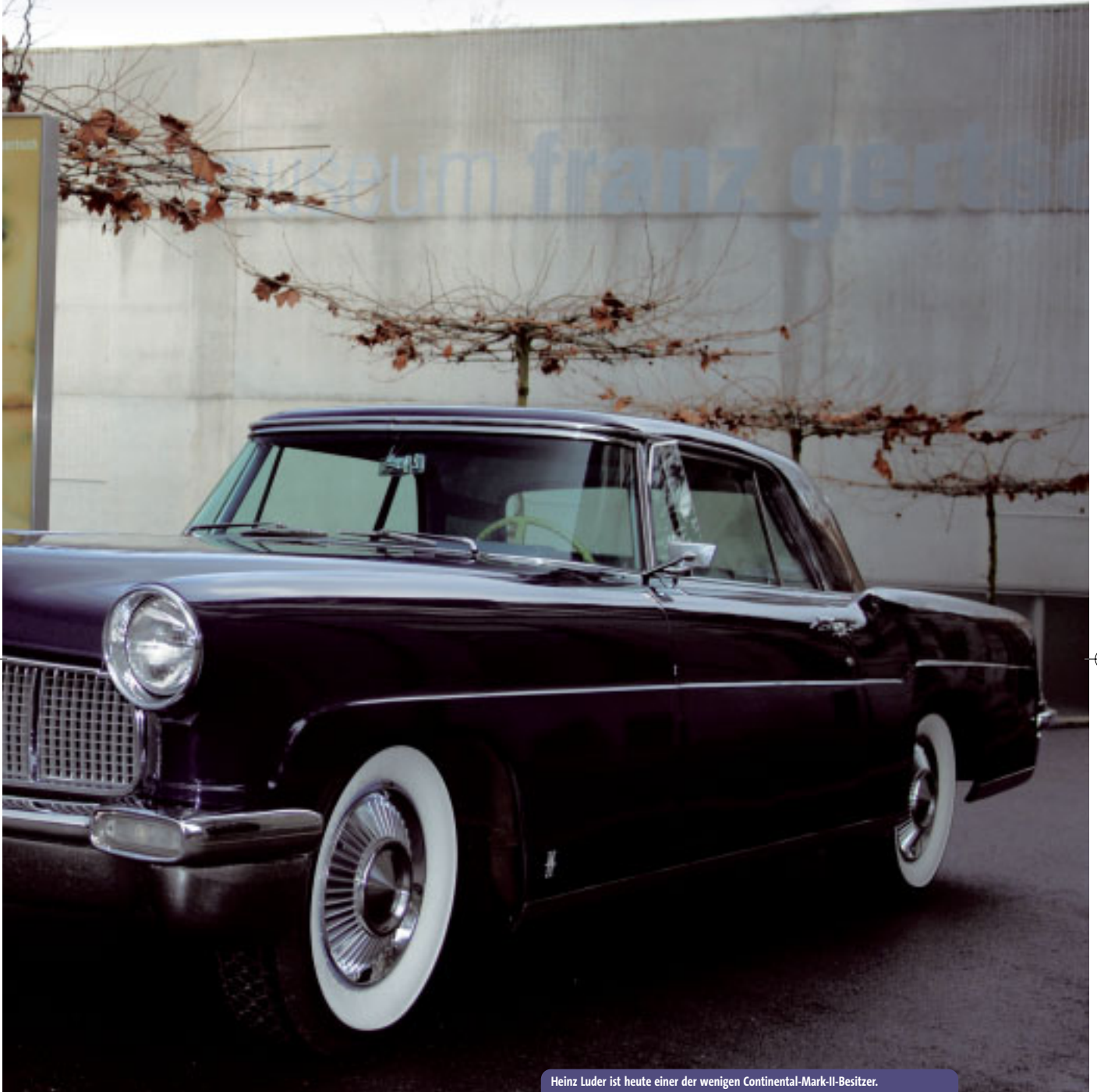
Elvis Presley hatte einen, Doris Day und Frank Sinatra ebenfalls, und auch Nelson Rockefeller gehörte zu den stolzen Besitzern eines 1956 Continental Mark II. Auch heute lässt das Luxusmobil die Herzen der US-Car-Enthusiasten höher schlagen.

Text: Remo Santandrea, Fotos: Urs Graf

Der 1956 Continental Mark II war das teuerste Auto in den USA und überholte sogar den Rolls-Royce im Preisgefüge. Nur das Beste war gut genug für diesen heutigen Klassiker. Die Liste der prominenten, reichen und schönen Continental-Mark-II-Besitzer ist lang, sie reichte von Elvis Presley über den Entertainer Louis Prima, Doris Day, Frank Sinatra, Nelson Rockefeller und Prinzessin Gracia von Monaco bis hin zu den heutigen stolzen Schweizer Besitzern und Enthusiasten Patrick Bosshard, Heinz Luder und Theo Rais.



SÄNFTE FÜR DIE REICHEN UND DIE SCHÖNEN



Heinz Luder ist heute einer der wenigen Continental-Mark-II-Besitzer.



TITEL | CONTINENTAL MARK II

Lincoln oder Continental?

Die Continental-Spezis und Lincoln-Besitzer messen den nachfolgenden Ausführungen und Modellerklärungen grosse Wichtigkeit zu. Fälschlicherweise werden die Lincoln-Modelle meist «Ford Lincoln» genannt, was in den Fachkreisen tunlichst vermieden werden sollte, wie der Präsident des europäischen Lincoln Clubs (www.lincoln-club.ch), Theo Rais, zu verstehen gibt: Ein Lincoln ist ein Lincoln und nichts anderes! Ford kaufte als erste fremde Firma 1922 diese Automarke, welche bis heute eigenständig unter dem Namen Lincoln besteht. Theo Rais weiter: «Wir sagen heute ja auch nicht Ford Aston Martin und Ford Jaguar. Lincoln oder Lincoln Continental – das sind die richtigen Modellbezeichnungen, die müssen wir uns merken!»

Lincoln Continental

Der Prototyp des Lincoln Continental mit den grossvolumigen V12-Motoren entstand 1939. Die Serienfertigung dieser Klassiker lief bis 1948. Das auffällige Markenzeichen war das Reserverad, schön verpackt am Heck. Später war für praktisch jeden US-Klassiker ein Continental-Kit erhältlich, so ist heute der Name Continental ein gängiger Begriff. Bentley gebrauchte den Zusatz Continental, um ihren Modellreihen mehr Ambiente und Prestige zu verleihen.

Der Mark II

John R. Davis beschäftigte sich mit der Expansion der Produktpalette und entschied am 29. Januar 1953, dass ein neues Modell des Continental nötig wäre – aus verschiedenen Gründen. Wenn Lincoln wieder an die Spitze der hochpreisigen Luxuswagen im US-Markt aufrücken wollte, müsse man ein Highlight setzen. Seit 1952 (und noch bis 1954) versuchte Lincoln dies bereits, musste aber immer wieder gegen den Oldsmobile 88 des GM-Konzerns ankämpfen.

1949 dominierte Oldsmobile als leistungsstarker Wagen die Topklasse, der Lincoln hatte Mühe anzuknüpfen, da er nicht so gross war wie der Oldsmobile. Im Kampf um Leistungsstärke verschwand schnell einmal das Attribut Luxusklasse. Continental stellte keine viertürigen Limousinen oder Sedans her. Continental konnte auch nicht Schritt halten mit den Produktionskapazitäten von GM Cadillac. Der Cadillac Eldorado, der mit 7465 Dollar das Doppelte eines Cadillac Serie 62 kostete, setzte für Lincoln eine unerreichbare Obergrenze in der Luxusklasse. Man erinnerte sich an die Serie der Continentals 1940 bis 1948, die sich grosser Beliebtheit erfreut und immer einen Zacken über den Lincoln-Fahrzeugen gestanden hatten. An diese Erfolge wollte man mit dem neuen Continental-Modell anknüpfen. So wurde am 1. Juli 1952 eine neue Abteilung unter der Leitung von William Clay Ford ins Leben gerufen und mit dem Auftrag versehen, einen neuen überragenden Continental mit der Bezeichnung Mark II zu bauen. In über 40 Artikeln wurde in den Medien über das Vorhaben berichtet, mit Titeln wie: «Ich habe ein Geheimnis für Sie» (Zeitschrift Motor Trend) oder «Neue Auto-Ideen» (Zeitschrift Motor Life). Im Frühsommer 1953 wurden Harley Copp, Gordon Buehring und John Reinhart in die Continental-Abteilung verpflichtet. Unter der Leitung des Designers John Reinhart entstand das erste Lehm-Modell auf der Basis des Continental von 1948. Henry Ford II wies diese Idee jedoch schnell zurück. Man zog zusätzliche externe Designer hinzu, und schliesslich entstand bis am 25. Juni 1953 das definitive Design des Mark II in Form eines neuen Lehm-Modells.



Continental-Kühleremblem.



Angedeutetes Continental-Kit durch den Heckdeckel mit Blick auf die nachträglich eingebaute Klimaanlage unter der Hutablage.

SÄNFTEN FÜR DIE REICHEN UND DIE SCHÖNEN



Der Rückspiegel wurde für die optimale Sicht auf das vordere kleine Fenster in der Grösse angepasst.



Jeder Tankwart wurde bei der Suche nach dem Tankeinfüllstutzen zur Verzweiflung gebracht: Den Stutzen erreichte man durch das Wegklappen der linken Heckleuchte.

www.swissclassics.com



SwissClassics 

TITEL | CONTINENTAL MARK II



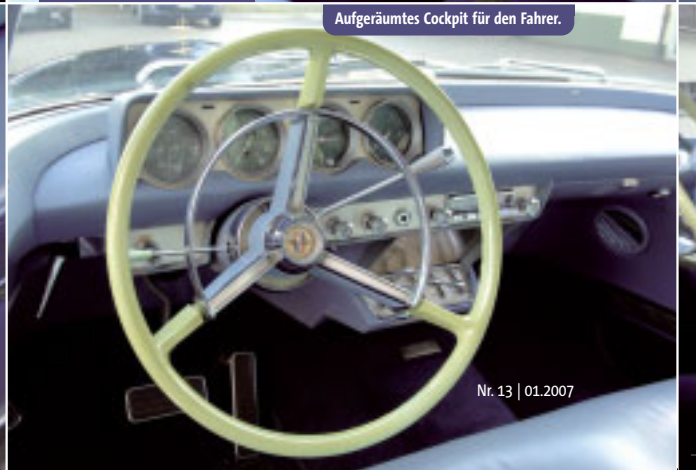
Power-Windows und Türöffner in angepasstem Design.



Cockpit aus Sicht des Beifahrers.



Hier war Rauchen noch erlaubt!



Aufgeräumtes Cockpit für den Fahrer.



Das einzige Continental-Cabrio Mark II wurde im Auftrag von Continental durch Derham gebaut.



Retractable-Mechanismus für das versenk-bare Stahldach im Kofferraum.

Auch kurz «oben ohne»

In der Continental Division beschäftigte man sich zur selben Zeit auch mit dem Gedanken, ein Retractable-Modell zu bauen, das in den Jahren 1957 bis 1959 schliesslich in den Ford-Fairlane-Skyliner-Modellen eingebaut wurde. Ein Team unter der Leitung von Roy Butler baute einen funktionstüchtigen Prototyp. Der Mechanismus für das versenk-bare Dach im Kofferraum wurde mit mehreren tausend Zyklen getestet, um die störungsfreie Funktion zu gewährleisten. Nach erfolgreichem Abschluss der Tests der Continental Division war der Grundstein für die Retractable-Modelle gelegt, die Ford dann über drei Fairlane-Modelle umsetzte.

Continental beschloss, sich auf die Produktion der Coupés zu konzentrieren. Im Oktober 1955 wurde der 1956 Continental Mark II vorgestellt, und für 1957 wurde ein Cabrio-Modell angekündigt. Es wurden aber lediglich zwei Cabrios gebaut. Eines von Derham im Auftrag der Continental Division mit der Fahrgestellnummer C56G3190 und eines ausserhalb des Konzerns in Palm Beach mit der Fahrgestellnummer 01-1E6L-328-1. Wie kam das? Es kursiert die These, dass der Autoveredler Derham von Rosemont PA ein Mark-II-Cabriolet im Auftrag von Continental an der Motor Show in Texas zeigen wollte. Die Verantwortlichen der Continental Division entschieden, dass nur ein im eigenen Haus produziertes Cabrio zu präsentieren wäre, mit der Begründung, dass nur ein solches den vollen Garantieanspruch haben könne. Die Gestehungskosten für ein Cabriolet wurden mit 18 000 Dollar angegeben, was fast das Doppelte des Coupés war. Dennoch war die Continental Division überzeugt, dass Kunden genau auf ein solches Fahrzeug warten würden. Das einzige offizielle Cabrio des Mark II wurde an William Clay Ford und seine Frau ausgeliefert, später an Paul Wagner, einen Direktor von Ford, verkauft und befand sich anschliessend im Besitz von Walter Goepfinger, einem Mitglied des Lincoln Continental Clubs in den USA. Der aktuelle Besitzer ist Barry Wolk, der eigens für den Mark II einen geschlossenen Streamliner-Anhänger anfertigen liess, um sein Juwel an die verschiedenen Car-Shows zu transportieren, von wo er reihenweise Best of Show Awards nach Hause nehmen durfte. Durch viele Missverständnisse innerhalb der Continental Division und Fokussierung auf die Interna geriet das Cabrio-Modell in Vergessenheit und wurde nie in die Serienproduktion übernommen.

Qualität und Fertigung

Nebst dem Design wurde der der Qualität und Technik, sprich Motor und Getriebe, bis ins kleinste Detail grösste Beachtung geschenkt. Weiter setzte die Verarbeitungsqualität neue Massstäbe. So wurde beispielsweise der kraftvolle 368-cc-Motor nach dem Zusammenbau auf einem Prüfstand aufgebaut und getestet, anschliessend sorgfältig zerlegt und einer Inspektion unterzogen und dann wieder zusammengebaut. Jedes Automatengetriebe wurde in einem Strassenfahrzeug getestet und erst nach diesen Tests an die Continental Division

SwissClassics 



Klimaöffnungen durch die Hutablage in den Fahrgastraum.



Nur bestes Leder wurde fürs Interieur verarbeitet.

TITEL | CONTINENTAL MARK II

Patrick Bosshard bei den Restaurationsarbeiten am Motor seines Continental Mark II.

«Schau mir in die Augen Kleines!»

Teile-Inspektion des kräftigen 368-cc-Motors.

Motorblock und Getriebe des Mark II.

ausgeliefert. Das Getriebe wurde mit dem zweimal getesteten Motor zusammengebaut und nochmal in Kombination auf den Prüfstand montiert und getestet. Danach gelangte die Motor-Getriebe-Kombination für Strassentests in ein Probechassis. Erst nach all diesen ausführlichen Tests wurden der Motor und das Getriebe in das Bestimmungsfahrzeug eingebaut. Mittlerweile war der Motor bereits fünfmal getestet worden.

Weitere Qualitätsmerkmale waren die folgenden:

1. Alle Blechteile wie Kotflügel, Motorhauben, Kofferraumdeckel usw. wurden zuerst am Fahrzeug eingepasst, («das Spaltmass lässt grüssen»), anschliessend wurden diese wieder entfernt und zusammen lackiert, damit ganz sicher keine Farbunterschiede entstanden.
2. Die Malerarbeiten und mehrere Primärapplikationen waren Standard. Hinzu kamen zwei Extra-Farbschichten und ein zweimaliger Klarlackauftrag, die jeweils von Hand durchpoliert wurden.
3. Die Lederqualitäten für das Interieur kamen ausschliesslich vom selben Tier, und die Struktur wurde genau abgestimmt, um einen einheitlichen Eindruck zu erhalten.
4. Alle Continental Mark II wurden Unterboden und Hohlraum behandelt.
5. Die Verchromungsarbeiten wurden über Kupfer- und Nickelapplikationen in dreifach besserer Qualität vorgenommen, als zu dieser Zeit Standard war.
6. Jede Felge und Bremstrommel wurde für eine maximale Laufruhe des Fahrzeugs einzeln ausgewuchtet.
7. Mit wenigen Ausnahmen wurden alle Schrauben nach Standard des Flugzeugbaus mit dem Drehmomentschlüssel von Hand kontrolliert.

8. Die Spur für die Lenkung wurde in einem aufwändigen Verfahren zur höchstmöglichen Präzision eingestellt.

9. Alle Instrumente im Armaturenbrett wurden vor dem Einbau eingehend getestet.

10. Jedes Fahrzeug wurde vor der Ablieferung mit einer speziell angefertigten Fleece-Autohülle sowie Plastikverpackung ausgeliefert.

Continental Mark II, Liebling der Prominenten

Die Liste der prominenten Besitzer des Mark II ist lang. Der Wagen gehörte zu den Lieblingsfahrzeugen von Elvis Presley. In verschiedenen Zeitschriften wurde geschrieben, der Mark II diene Elvis als teuerste Fussstütze beim Anziehen seiner «Blue Suede Shoes». Kurz: Der Mark II eignete sich hervorragend als Promi-Auto, denn es war qualitativ hochstehend, edel im Design und mit 10 000 Dollar als Gestehungspreis das teuerste Auto der USA.

Fahrgestellnummern

Die Fahrgestellnummer von Elvis Presley sucht man vergebens, entweder wurde sie nicht registriert, oder Elvis hat sich einen gebrauchten gekauft... Es fällt ebenfalls auf, dass die richtigen Anhänger des Continental Mark II gleich zwei Autos kauften, wie Benson Ford oder Henry J. Kaiser. Bei den Schweizer Continental-Mark-II-Besitzern hat allen voran Patrick Bosshard mit der Fahrgestellnummer 1087 ein rares Exemplar der ersten Serie, das 1955 als 112. Auto produziert wurde, gefolgt von Theo Rais mit der Fahrgestellnummer 1883, ein Fahrzeug bevor demjenigen von Frank Sinatra 1884. Heinz Luder besitzt das Fahrzeug mit der Fahrgestellnummer 2469, das praktisch in der Mitte der Produktionsreihe von 3000 Fahrzeugen produziert wurde.



Da muss er hinein, der Motor!

Fahrgestellnummern

| | | | |
|----------------------|------|-------------------|------|
| John Daly | 3408 | Spike Jones | 3608 |
| Les Brown | 2337 | Rogers Hornsby | 2369 |
| Walter Brennan | 2350 | Michael Todd | 3978 |
| Cecil B. DeMille | 2425 | Andrew Wyeth | 1765 |
| Harvey Firestone Jr. | 2894 | Henry J. Kaiser | 1927 |
| Benson Ford | 1281 | Henry J. Kaiser | 2977 |
| Benson Ford | 3278 | Louis Prima | 3668 |
| Jack Warner | 2815 | President Sukarno | 3341 |
| Nelson Rockefeller | 1568 | R.J. Reynolds | 1988 |
| William E. Hutton | 2254 | Shah of Iran | 2135 |
| Henry Ford II | 1762 | Frank Sinatra | 1884 |
| Ernest Kanzler | 2028 | Igor Sikorsky | 1918 |
| Barry Goldwater | 2408 | Daryl Zanuck | 2737 |
| Bill Harrah | 2054 | | |
| Stewart Granger | 1806 | | |

Das Ende des Mark II

1957 wurden gerade noch 442 Exemplare gebaut, dann wurde im Mai die Produktion eingestellt. Die Continental Division hatte rund 1 Million Dollar an der Produktion dieses Fahrzeuges verloren. Man sprach schon während der Produktionszeit davon, dass bei einem Verkaufspreis von 10 000 Dollar pro Fahrzeug ein Verlust von 1000 Dollar entstand. Die Continental Division wurde an Lincoln übergeben, und von da an sprach man von den Lincoln-Continental-Modellen. Die Fertigungsstrasse der Continental Division wurde umgebaut und dann die Edsel Baureihe von Ford gefertigt.

Der Mark II, ein Klassiker

Fast jede Zeitschrift, jedes Bulletin hat den Continental Mark II aufgeführt, erwähnt oder beschrieben. Allen voran die «Lincoln Comments» in den USA, da findet sich keine Ausgabe, in der nicht über den Mark II gesprochen oder gepredigt wird. Es werden Reisen beschrieben, die die Besitzer mit Ihren Mark II unternehmen und wie man an den Tankstellen die Zuschauer in Erstaunen versetzt, wenn man elegant in James-Bond-Manier die linke Heckleuchte beiseite schiebt und der Einfüllstutzen für die Betankung erscheint. Früher wurde so natürlich auch jeder Tankwart zur Verzweiflung getrieben. Viele der Mark II wurden am Leben erhalten und erfreuen sich einer grossen Fan-Gemeinschaft. Kürzlich erzielte ein restaurierter Mark II an einer Auktion das Topgebot von 126 000 Dollar. Ein unvergessliches Stück Kulturgut lebt weiter – auch in der Schweiz.

SÄNFTE FÜR DIE REICHEN UND DIE SCHÖNEN

INFOBOX: Continental

1956 Continental Mark II

Year: 1956
Make: Continental
Model: Mark II
Engine Location: Front
Drive Type: Rear Wheel
Production Years: 1956 - 1957
Price: USD 10 000.-
Weight: 4555 lbs | 2066,1 kg



Engine

Engine Configuration: V
Aspiration/Induction: Normal
Valvetrain: OHV
HP to Weight Ratio: 15.2 LB / HP
Bore: 4.00 in | 101.6 mm.
Stroke: 3.65 in | 92.7 mm.
Compression Ratio: 10.0:1
Fuel Type: Gasoline - Petrol
Fuel Feed: Carter four-barrel
Block: Cast-iron

Cylinders: 8
Displacement: 368.00 cid |
Horsepower: 300.00 HP (220.8 KW)
@ 4800.00 RPM



Transmission Information

Gears: 3 Transmission: Automatic

Dimensions

Seating Capacity: 5 Produced: 3000 (1956 + 1957)

Exterior

Length: 218.501 in | 5549.9 mm
Width: 77.501 in | 1968.5 mm
Wheelbase: 126.001 in | 3200.4 mm



Tires / Wheels / Options

Tires: 8.00 x 15

Convenience Options: The only option was air condition. Power steering, power brakes, power seat, radio, whitewall tires and heater where all standard equipment.

Powertrain Options: Turbo-Drive automatic transmission was standard.



Rebirth of a proud tradition the Continental Mark II...

In the Continental Mark II the Ford Motor Company proudly presents a new automobile to the world. It is a new design and built with a particular spirit to make the most of the finest materials and workmanship. It is a car to be proud of, a car to be proud of, a car to be proud of.



Continental Division
Ford Motor Company

Literaturnachweis

«Continental Mark II Authenticity Manual», «Road & Track 1955», «Lincoln Buyers Guide», Sammlung Remo Santandrea, Standard-Katalog «American Cars», «Lincoln Comments»