

Top of the Line

Mit diesem Luxusliner trat der Ford-Konzern gegen Rolls Royce an

Nach dem Krieg lief es für die Lincoln Division genauso wie für den Mutterkonzern Ford eher schlecht – Technik veraltet, Chef tot, Ideenschublade leer. Und dann hauten 1953 Cadillac und Packard mit Eldorado respektive Caribbean auch noch echte Überflieger auf den Markt!

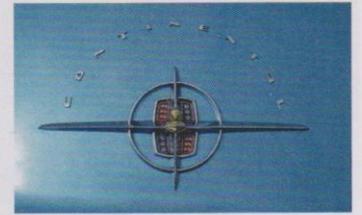


Mal schnell den Cosmopolitan, das damalige Lincoln-Topmodell, aufmotzen hätte vorne und hinten nicht gereicht. Stattdessen entschloss man sich, den mit Eleganz und Luxus assoziierten Modellnamen Continental zur Marke oberhalb von Lincoln auszubauen. Henry IIs kleiner Bruder Bill und die Designer von Fords Special Products Division unter John Reinhart konnten sich mit ihrem Vorschlag schließlich gegen vier andere Entwürfe durchsetzen.

Als Eckpunkte wurden ein Bezug zum Original, dem Continental Mark I und eine Coupé- oder Cabrio-Karosserie wie beim historischen Vorgänger vorgegeben. Festgelegt waren auch die Hintergrundfarbe der Zeichnungen und die Farbe des Autos selbst: Honolulu-Blau, der Lieblingston

von William Ford. Anstelle wilder Formenspiele und hemmungsloser Chrom-Orgien gab sich der Mark II optisch sehr nüchtern, ähnlich der ersten Thunderbird-Generation.

Kurz: Der neue Continental verkörperte gestalterisch das, was Amerikaner als europäisch und damit besonders erlesen erachteten. So war es auch kein Zufall, dass Fords Feinster nicht inmitten seiner niederen Landsmänner auf einer US-Motorshow, sondern in Europa auf dem Pariser Autosalon präsentiert wurde. Dort traf er auch auf die extrem rar gesäten Konkurrenten, speziell den stilistisch ebenfalls nüchternen und mit einem fetten US-V8 – allerdings von Chrysler – befeuerten Facel.



Den eingefassten Continental-Stern übernahm Lincoln als Emblem.





Für den 368 ci V8 kamen nur die besten Teile mit geringsten Toleranzen in Frage.

Zudem war der Hauptrivale Rolls-Royce zu Gast an der Seine. Und in dessen Revier wollte man Kunden wildern. Angesichts eines Basispreises von rund 7.400 Dollar war der im direkten Vergleich regelrecht schwülstige Silver Cloud I ein ebenbürtiger Gegner. Als einzige

optische Spielerei erlaubte sich der Continental Mark II das angedeutete Continental Kit am Heck, das neben der Frontpartie den geforderten Bezug zum Mark I verkörperte. Es war jedoch so identitätsstiftend und prestigeträchtig, dass es 13 Jahre später am Lincoln Continental Mark III Coupé wieder auftauchte. Auch der vierzackige Stern im Rahmen lebte weiter, nachdem Continental zum Ende des 1959er Jahrgang als Einzelmarke eingestellt worden war: Ab 1961 fand er Verwendung als Lincoln-Markenzeichen.

Die Oberen machten Zehntausend locker und unterzeichneten bis Jahresende 1955 noch 1.257 Kaufverträge. Im Rest des Modelljahres 1956 konnten ähnlich viele Kunden dem Charme des Continental nicht widerstehen, genauso wie André 52 Jahre später. "Als ich einen roten 56er kaufte, war klar, dass da viel Arbeit drin stecken würde – nicht aber, dass er völlig morsch war. So schlecht, das wirklich nur Schlachten in Frage kam. Einiges konnte ich zu Geld machen, aber auch etliche Teile wie etwa die hufteuren Radkappen und den Klimakompressor für den blauen 1957er zurücklegen."





Praktisch geht anders, spartanisch auch – der mit weichem Teppich ausgeschlagene Gepäckraum



Edle Materialien und eine komplette Instrumentierung adeln das Cockpit.



Echtes Leder sorgt im Innenraum für Gemütlichkeit.

Der Mark II war deutlich stärker als der Silver Cloud

In diesem Jahrgang waren lediglich 444 Käufer bereit, den üppigen Kaufpreis zu entrichten; wer allein mit seinem Geld protzen wollte, der war mit dem für rund 13.500 Dollar erhältlichen Eldorado Brougham noch besser beraten. Das blaue Coupé hatte im Juli

die Fred Jones Inc. aus Oklahoma City gekauft. Dort blieb der Continental bis 1972 und ging dann in die Hände eines Sammlers der den Continental 31 Jahre im Besitz hatte. Er war in der Zeit Mitglied im Lincoln and Continental Owners Club bis 2010. Seine Verkaufsanzeige in Hemmings Motor News fand André während eines USA-Urlaubs und machte sich sofort zur Besichtigung auf.

Ein Continental Kit brauchte der Continental nicht. Das angedeutete Ersatzrad ist eine Hommage an den Mark I.

Marktpreise im Zustand 2/4

Marke	Modell	Baujahr	Zustand 2
Ford	Continental Mark II	1957	90.000 €
			Zustand 4
			27.000 €

Preise ermittelt von classic-analytics





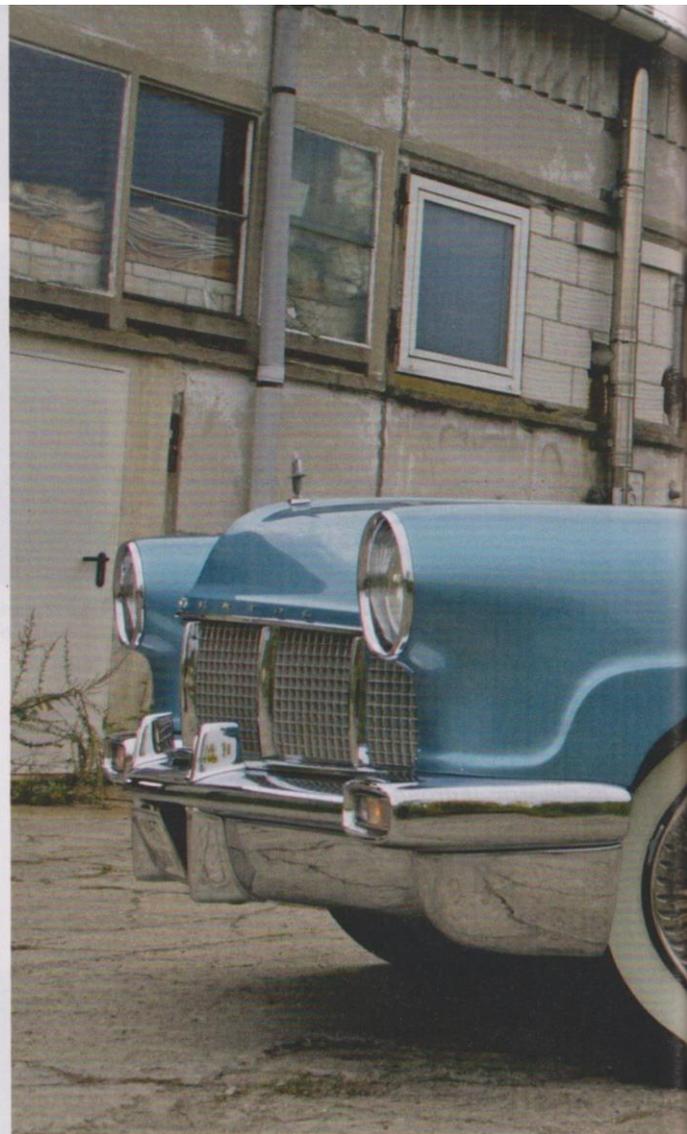
Tanke schön: Der Tankdeckel sitzt hinter dem abklappbaren linken Rücklicht.

Die endete mit einer Anzahlung, und kurz nach dem Brandenburger traf auch der Amerikaner in der alten Welt ein. Als Luxus Schlitten durfte es im Mark II an nichts fehlen, so waren eine Lederausstattung, Drehzahlmesser, Servobremse und -lenkung, elektrisch arbeitende Sitzverstellung und Dreiecksfenster stets an Bord. Letztere waren womöglich nötig, wollte ein Kunde nicht weitere 595 Dollar für die Klimaanlage auf den Tresen legen – das einzige Extra. Die hinter der Rückbank platzierten Wärmetauscher der Klimaanlage wurden über die auf den Heckkotflügeln befindlichen Lufteinlässe beschickt. Diese Hutzen gab es zunächst aber nur bei den A/C-Versionen. Kein Wunder, dass Ford die Mark II-Reihe mit rund 1.000 Dollar pro Exemplar bezuschussen musste.

„Zudem stellte sich rasch heraus, dass herausgefilterte Feuchtigkeit, Spritzwasser und Schmutz den ganzen Radkasten weggammeln ließen, wenn der Abscheider defekt war. Mein Mark II ist ein früher 1957er, mitten im Modelljahr entfielen die Lufthutzen, die Klimaanlage wurde ab dann über den Kühlergrill versorgt. Die zugfreie Klimatisierung über das Dach bot der Mark II bereits zig Jahre vor dem VW Phaeton. Es ist eine tolle, aber auch unglaublich aufwändige Lösung.“ Weggerostete Radkästen hatte André nicht zu beklagen, zu tun gab es dennoch reichlich.

So war eine Neulackierung nötig, der Motor musste aufgefrischt werden und auch Elektrik und Bremsen konnten eine Überholung vertragen. Das Ergebnis war jede Mühe wert: „Ich bin immer noch jedes Mal aufs Neue begeistert, wenn ich in meiner Garage diese Formen, diese schieren Ausmaße sehe.“ Unter der langen Haube residierte ein 368-ci-V8, dessen 301 hp den Rolls als schwächlich abstempelten. Und nein, die Briten gaben seinerzeit auch noch keine DIN-PS an.

Wenngleich auch in den zeitgenössischen Lincoln-Modellen zu finden, erhielt das Triebwerk nur jene Teile, die in Abmessungen und Gewicht den Werksvorgaben am nächsten kamen. Dieses Blueprinting ist heute noch zu spüren, freut sich der Dahlewitzer: „Der Motor läuft unglaublich kultiviert und sanft, der Unterschied zu meinem 58er Edsel ist deutlich festzustellen. Geräusche entstehen erst beim Beschleunigen, Vibrationen gar nicht.“



Ein großer Reisewagen für große Reisen

Auch Verarbeitungs- und Materialgüte lassen so ziemlich jedes zeitgenössische Fahrzeug alt aussehen; dass das Montageband erheblich langsamer als bei den übrigen FoMoCo-Divisionen lief, trug ebenfalls maßgeblich zur enormen Qualität bei. Der Innenraum mit dem großzügig verlegten Leder, den flauschigen Teppichen, in deren Genuss auch die Koffer im Gepäckabteil kamen, sowie die geriffelten und eloxierten Metalloberflächen am Armaturenbrett wirken noch heute gediegen und dezent. Die einzige Verspieltheit leistete sich Continental im Innenraum mit den von der Luftfahrt inspirierten Schieberegler auf der Mittelkonsole und den Schubreglern nachempfundenen Türöffnern. Aber nun, so war das im Jetzeitalter eben.



Die Lufteinlässe dienen nicht der Bremskühlung, sondern versorgen die Klimaanlage.

Auffällig ist außerdem, wie tief das Coupe liegt – und zwar ab Werk.



Chromtrimm an der Flanke? Wie ordinär. Dafür ist jede Rippe der Radkappen einzeln aufgeschraubt.

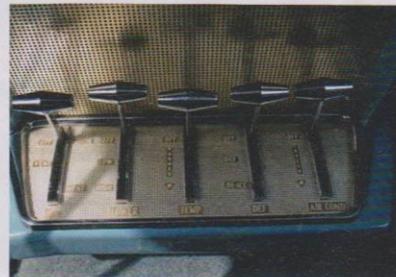
Die Langstreckentauglichkeit leidet aber nicht darunter, wie André aus eigener Erfahrung zu berichten weiß: "Die rund 1.000 Kilometer lange Fahrt nach Västerås war ganz entspannt, obwohl das Auto 59 Jahre alt ist. Die Sitze aus original schottischem Rindsleder sind super bequem und auch für lange Fahrten tauglich. Die Klimaanlage tat ihr Übriges, um die Reise noch angenehmer zu gestalten. Außer tanken und ein wenig Öl brauchte der Wagen nichts. Da in Schweden die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 bis 110 km/h gilt, fand ich auch den Verbrauch zwischen 16 und 19 l/100km bei einem Leergewicht von 2.450 Kilo moderat. Beim Power Big Meet angekommen, erhielt ich nur positives Feedback. Es waren fast 25.000 Fahrzeuge da, mein Mark II war meines Wissens dort der einzige." In Deutschland weiß der Unternehmer auch nur von drei Stück, und auch in den Staaten ist Fords Griff zu den Sternen inzwischen eher vergessen: "2015 zu den Classic Days auf dem Ku-Damm in Berlin, haben mich



Liebe zum Detail: Statt einer banalen Flügelmutter hält das Markenlogo den Luftfilter.

Amerikaner angesprochen, dass sie erst nach Deutschland kommen müssen, um ein so tolles, seltenes Coupé der Oberklasse aus den USA zu sehen."

Text & Fotos:
Arild Eichbaum



Die Bedienelemente erinnern an Flugzeugregler.



Auch an der Deckenlampe sparte Continental nicht, das Teil wirkt wie "aus dem Vollen geschnezt".



1957er Continental Mark II

Motor: Lincoln OHV-V8, 368 ci, 6.029 ccm, Bohrung x Hub in mm 101,6 x 93, Verdichtung 10,0:1, Carter Vierfach-Vergaser, 300 hp (gross) bei 4.800 U/min, 563 Nm (gross) bei 3.000 U/min

Kraftübertragung: Dreistufige Automatik "Lincoln Turbo-Drive" von Borg Warner, Hinterradantrieb

Vorderachse: Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator

Hinterachse: Starrachse an Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer

Bremsen: Hydraulische 12"-Trommelbremsen rundum

Räder: Stahlscheibenräder in 8 x 15", Radkappen

Reifen: American Classic Weißwandreifen in 235/75 R 15

Innenraum: Ausstattung in zweifarbigem Echtleder, Klimaanlage, Vollinstrumentierung