

# American Luxury

## 1956er Continental Mark II

„Rebirth of a proud tradition“ dozierte die Werbebrochüre zum Continental Mark II und lehnte sich damit keinesfalls zu weit aus dem Fenster. Man wollte ja bloß das beste Auto der Welt bauen.



Rücksichtslos klemmt sich der Continental-Stern mitten in die II. Die Schaufeln der Radkappen im Turbinenstil wurden einzeln von Hand montiert



Ganz abnabeln von Mutti wollen wir uns aber nicht – der Ritterhelm und das Wappen im Zentrum des Sterns zierten bereits in den 1940ern die regulären Lincoln-Modelle

Nachdem Henry II die vor allem wegen schludriger Buchhaltung in tiefroten Zahlen steckende Ford Motor Company mit Hilfe der smarten Whiz Kids, einer Gruppe pfiffiger Ex-Offiziere, wieder halbwegs auf Vordermann und mit den im Vergleich zu den Konkurrenzfahrzeugen ultramodern wirkenden 49er Modellen wieder auf den gewünschten Kurs gebracht hatte, war wieder Luft für ambitioniertere Ideen. Seit 1948 hatten Lincoln-Händler nach einem Nachfolger für den prachtvollen Continental von 1940 bis 1948 gefragt, der als eines der großartigsten Modelle der Ford Motor Company galt.

Dieses Prädikat hatten sich die Nachkriegsmodelle kaum verdient, sie sahen aus wie Mercurys mit mehr Lametta – und waren es ja auch: Zwecks Einsparungen waren beide Divisionen zusammengelegt worden. Also schlug William Clay Ford vor, dass Lincoln ein sportliches Flaggschiff bauen könnte, das die Pracht der athletischen und luxuriösen Continentals fortführte. Und wenn es denn stattlich genug war, könnte es die Kunden an das noble Lincoln Model K aus den frühen 1930ern erinnern.

Das Ford-Management lehnte den Gedanken zunächst ab, gab aber grünes Licht, als er 1953 erneut auf den Tisch kam – im selben Jahr führte

Buick den Skylark ein, Oldsmobile den Fiesta 98 und Cadillac den Eldorado. Gegen diese exklusiven Fahrzeuge, das wusste Ford definitiv, sah Lincoln keinen Stich. Die Idee zum Continental Mark II nahm aber schwer an Fahrt auf, als William Clay Ford die Leitung der „Special Products Division“ übernahm, um ein großartiges und einzigartiges Design für das Programm zu entwickeln. Zudem hatte Henry Ford II fünf externe Berater um ihre Vorstellungen bezüglich der Formgebung gebeten. Ein Continental Mark II mit einziehbarem Hardtop wurde entworfen, aber zunächst auf Eis gelegt. Zwar war das Chassis

des Mark II für ein Cabrio verstärkt worden, doch beließ man es beim Coupé. Die von Lockheed unterstützte Entwicklung war aber nicht für die Katz, sondern kam beim Fairlane Skyliner sowie stoffbespannt beim 1958er T-Bird und beim 1961er Lincoln Continental zum Einsatz.

### Vom Feinsten nur das Beste

Die neue Doppeldivision kam als Urheber des konzernweiten Topmodells verständlicherweise nicht in Frage, also wurde ausschließlich zum Bau des Mark II die Continental Division gegründet. Eine vorn lange und hinten kurze Haube durften

► Der vierzackige Continental-Stern wurde mit dem legendären 1961er Continental exklusives Lincoln-Emblem; der vorherige Lincoln-Achtzack verschwand komplett







Monotone Eleganz: Wilde Zweifarblackierungen oder exzessiver Zierrat waren ein Fall für den Pöbel. Pfui aber auch!



Auch innen herrschte europäisch geprägte Nüchternheit statt amerikanischem Overkill



printing“ im Sinne von „streng nach Plan“ bezeichneten Prozess bei Continental keine Verwendung. Auch sonst wurde das handgefertigte Coupé zahlreichen Qualitätskontrollen unterzogen. Jeder Bereich eines Mark II wurde auf höchstem Niveau geprüft, einige Motoren wurden nach Testlauf zerlegt und wieder zusammengebaut, Getriebe für sanfteres Schalten verfeinert, und der V8 auf nahezu geräuschlosen Betrieb getrimmt. Das Chassis, die Karosserie und das Interieur wurden ebenfalls strengstens auf Mängel untersucht.

Der Mark II verfügt über eine gut ablesbare Rundinstrumentierung mit Drehzahlmesser, Tacho, elektrischer Uhr sowie Tank-, Temperatur-, Öl- und Ladestromanzeige

gern wieder sein, dazwischen jede Menge betont sachlich-elegantes Blech ohne Schnickschnack wie Zierleisten und Zweifarblackierungen. Europäische Noblesse in Reinkultur also, doch einen Hingucker als Verbindung zum ersten Continental gestattete man sich: das distinguert vom Heckdeckel verkleidete Ersatzrad. Innen überraschte ein zurückhaltender aber entschieden amerikanischer Stil Presse und die Öffentlichkeit gleichermaßen. Kein Firlefanz, stattdessen ein fantastisches, ein- oder zweifarbiges Interieur mit schottischen Bridge of Weir Lederbezügen. Diese waren nämlich durchgefärbt statt nur oberflächlich lackiert wie US-Häute. Nicht minder opulent war die Serienausstattung mit Servolenkung, Servobremse, elektrischen Fensterhebern, elektrisch verstellbaren Sitzen, einem Town-and-Country-Radio und einer vollständigen Instrumentierung inklusive Drehzahlmesser. Allein die teils im Kofferraum untergebrachte Klimaanlage – für deren Wärmetauscher waren die hinteren Kotflügelhutzen tatsächlich da – kam zu 595 Dollar extra.

Einen exklusiven V12 wie beim Vorgänger gab es nicht, dafür statt veralteter Flathead-Architektur aber einen modernen OHV-V8. Das 6,0-l-Aggregat mit Vierfach-Vergaser und angehängter Turbo-Drive-Automatik hielt das Lincoln-Regal parat. Der Y-Block wurde aber penibel zusammengesetzt – nicht perfekt maßhaltige Teile fanden in diesem als „blue-

### Gewinne gibt's später

Dass der erste Continental mit rund 2700 Dollar auch vor dem Krieg viel erschwinglicher gewesen war und daher nicht dieselbe Zielgruppe wie der Mark II ansprach, sollte sich noch zeigen. Doch zunächst debütierte der Luxusgleiter im Oktober 1955 auf dem Pariser Autosalon – da forderte er seine europäischen Rivalen auf heimischen Boden heraus. Trotz



Der verschnörkelte Schriftzug zierte mit entschärftem „C“ noch sämtliche Marks bis zum 1984er Mark VII



Pfusch am Bau: Die Cockpit-Abdeckung ist überaus unfachmännisch in Leder gehüllt. Links neben dem serienmäßigen Town-and-Country-Radio fehlt kein Bedienknopf, dort sitzt das Zündschloss

seines Preises von enormen 9966 Dollar überzeugete der Mark II in seinem ersten Modelljahr 2550 Käufer, er war der teuerste US-Serienwagen und lag on par mit dem Rolls-Royce Silver Dawn. Ähnlich solvente Kunden im Visier hat-

ten der ab 6556 Dollar verfügbare Cadillac Eldorado Biarritz, der ab 5445 Dollar lieferbare Packard Caribbean und das ab 5094 Dollar erhältliche Imperial Southampton Hardtop Coupé. Deutlich mehr auf den Tisch gelegt hatte der Höchstbietende, der auf der Mecum-Auktion im Rahmen der Monterey Car Week den 14. von 14 Vorserienwagen für 132.000 Dollar ersteigerte. Dafür erhielt er einen



Eine zweifarbige Innenausstattung war für den Mark II üblich

im Zuge einer umfangreichen fünfjährigen Frame-Off-Restaurierung, bei der jede Komponente restauriert oder ersetzt wurde, wirklich mustergültigen Mark II mit Matching-Numbers-Antriebsstrang.

**KALKOFEN**  
US-CAR-SERVICE  
BREMERHAVEN  
Inhaber Jörg Bäuerle

**Umrüstung/  
Homologation  
für Import-Fahrzeuge  
US-Car-Service**

Stresemannstr. 214 - 224  
D-27576 Bremerhaven  
Telefon: 0471 - 5 47 66  
0471 - 50 20 367

www.auto-kalkofen.de





Die gerippten Ventildeckel hatte der Conti der Lincoln-Verwandtschaft voraus, den 368-ci-V8 nicht. Bei ihm war der 285 PS starke Y-Block aber extra akkurat und nur mit absolut mustergültigen Teilen zusammengebaut



Im Mark II stand das Reserverad wenigstens noch hinter seiner betonten Abdeckung, beim 1968 1/2er Mark III lag es schon wie allgemein üblich flach über der Hinterachse

### 1956er Continental Mark II

Motor: V8 OHV, Hubraum 6029 cm<sup>3</sup> (368 ci); Bohrung: 101,6 mm; Hub: 92,96 mm; Verdichtung: 9:1; Leistung: 285 PS bei 4600 U/min; Drehmoment: 545 Nm bei 3000 U/min. Gemischaufbereitung: Carter Vierfach-Vergaser. Auspuffanlage: doppelt. Antrieb: Hinterachse, Dreistufen-Automatik. Aufhängung: Vorderachse: Einzelradaufhängung mit Spiralfedern; Hinterachse: Starrachse an Längsblattfedern. Bremsen: rundum Trommelbremsen. Räder: Stahlfelgen 7x15". Reifen: Coker Classic Weißwandreifen 8.20-15. Karosseriemaße (mm): L: 5594, B: 1996, H: 1420. Gewicht (kg): 2270. Radstand (mm): 3200. Tankinhalt (l): 95. Kraftstoffverbrauch (l/100km): ca. 18. Höchstgeschwindigkeit (km/h): 180. Preis (1956): ab 9966 Dollar.

Auch bei der FoMOCO flossen die Greenbucks reichlich, bloß leider in die falsche Richtung: Nachdem 1957 nur noch 462 Einheiten abgesetzt wurden, war die Produktionseinstellung unausweichlich – denn zudem hatte Ford pro Continental gut einen Tausender Miese gemacht. Der Name der Division adelte künftig Lincolns High-

End-Modelle, und das Werk wurde für die Fließbandfertigung des kommenden Edsel umgerüstet. Abgesehen davon hatte Ford 1955 den großartig aussehenden Thunderbird eingeführt, der auf der ganzen Welt eine große Neuigkeit war und spätestens mit dem deutlichen Größenzuwachs 1958 zu einer großen Erfolgsgeschichte für das Unternehmen wurde.

Und was passierte eigentlich, wenn man einem T-Bird einen Rolls-Royce Grill verpasste? Lee Iacocca ließ es in den 1960ern ausprobieren und unter Zuhilfenahme zahlreicher bereits vorhandener Teile sowie einiger Mark-II-Designkniffe zur großen Freude des Controllings äußerst kostengünstig in die Realität umsetzen. Geboren war der sensationelle Lincoln Continental Mark III, der wie seine Nachfahren als Dukatenesel sondergleichen brillierte. Hier war der Einstand erfreulicherweise wesentlich günstiger, dafür kam nahezu jede Annehmlichkeit zuzüglich, was die Käufer aber nicht im Geringsten abhielt. Hätte man es doch gleich so gemacht!

Text: Adalbert Lohde  
Fotos: Jason Brant, courtesy of Mecum Auctions, Archiv

Geschmackvolle Flossen – oder Peilkanten – und das andeutete, klassisch mitgeführte Ersatzrad erfuhren an Mark III bis V von 1968 bis 1979 ein extrem erfolgreiches Revival





## Der Nerz fürs Notrad

Mitte der 1930er Jahre begannen amerikanische Hersteller, ein hinteres Staufach – nach den schrankkofferartigen Kisten, die früher hinter dem heckseitigen Reserverad montiert waren, „trunk“ genannt – in das Karosseriedesign zu integrieren. Dieser Prozess war bis 1937 größtenteils abgeschlossen. Viele britische und kontinental-europäische Hersteller integrierten zwar einen Kofferraum, hängten aber das Ersatzrad für mehr internen Stauraum und eine sportlichere Optik weiterhin extern auf. Das hatte auch Edsel Ford nach einer Reise in die Alte Welt festgestellt und ließ sich 1939 einen einmaligen persönlichen Sportwagen bauen, der einen „kontinentalen Look“ aufweisen sollte, wie er es nannte. Das schlanke Design auf Basis des Lincoln Zephyr mit hinreißend langer Frontpartie und knackig-kurzem Heck beinhaltete ein sehr gelungenes in das Autodesign eingepasstes Reserverad, das außen am Kofferraum montiert war. Edsels Unikat erfuhr ein derart positives Echo, dass es von 1940 bis 1942 als Lincoln Continental in Serie ging und nach dem Krieg zwischen 1946 und 1948 zurückkehrte. Als Anfang der 1950er Jahre Fahrzeughersteller und Aftermarket-Anbieter wie Foxcraft, Stylecraft, Lido oder Bonzer-Western hinten montierte Ersatzräder als Zubehör auf den Markt brachten, blieb zumindest in der Umgangssprache der Name „Continental Kit“ hängen. Dass für ein solches oft die Heckpartie verlängert werden musste, weil sonst die Stoßstange im Weg stand, tat der Beliebtheit des für praktisch jede Automarke auf dem US-Markt erhältlichen Zubehörs keinen Abbruch – ganz im Gegenteil! Um besser an den Kofferraum zu gelangen, war der Reifenträger zudem häufig nach unten klappbar.

Aufgrund seiner dramatischen Erscheinung ist das Continental Kit zu einem begehrten Accessoire geworden und verkörpert bis heute den Geist der 50er Jahre. Dessen klassischer Stil wurde vom Continental Mark II mit der nun direkt in den Heckdeckel integrierten Radabdeckung aufgegriffen, und 1959 von Virgil Exner bei Chrysler auf die Spitze getrieben. Dessen als „Klodeckel“ verspottete Interpretation kam jedoch äußerst schlecht an, und auch der 1964-1966er Imperial mit eckig angedeutetem Ersatzrad erwies sich nicht als stilprägend. Ganz anders der Mitte 1968 lancierte Lincoln Continental Mark III, der das rundlichere Mark II-Design fortführte. Jenes simulierte Conti Kit wurde zur Lincoln-Insignie und verschwand erst mit Einstellung des Continental Mark VIII 1998. Und wer in den 1970ern halbseidene Kreise wie Dealer „Superfly“ oder den Luden in „Magnum Force“ mit einem anständigen Pimpmobile beeindrucken wollte, musste seinem Eldorado oder sonstigen größeren Schlitten ebenfalls ein echtes Conti Kit oder zumindest den lincolnesken Buckel auf dem Heckdeckel spendieren.



V12-Legende mit prägnantem Hinterteil: Der erste Lincoln Continental, hier als Cabrio von 1947



Der Continental Mark III interpretierte mit langer Motorhaube bei kurzem Heckdeckel, Peilkanten, senkrechten Rückleuchten und dem angedeuteten Conti Kit wesentliche Merkmale des Mark II bei höchster Rentabilität neu

## Savex GmbH

## 76889 Karlsdorf, Am Zollstock 2a



### Dodge Foodtruck – Unikat

EZ: 02/1965, HU: 03/2022, 29.500 km, 57 kW, Schaltgetriebe. 29.500.- inklusive Mehrwertsteuer.



### Buick Electra Limited Landau 225

1977 mit original 16.300 km, 350 cui, 5,7 l, TÜV neu, H-Gutachten, Classic Data Gutachten, Inspektion neu, 1 Jahr Garantie, Originallack, Topzustand mit Historie, 39.225.-



### VW Käfer Bj. 1983

Original 26.500 km, Sondermodell Aubergine, nur 3.300 Stück produziert. Jahreswagenzustand. 34.900.-



### Lincoln Continental Mark V

Bj. 1979, 135.500 km, Originallack, 6,5l, 400 cui, Marti Report, neue Inspektion, TÜV neu, H-Gutachten, Classic Data Gutachten, 1 Jahr Garantie, Traumzustand, 27.900.-



### Buick Electra 225 Bj. 1979

mit original 71.500 km, 7,5 l, 165 kW, Sequoia Green, trockeneisgestrahlt, TÜV neu, H-Gutachten, Classic Data Gutachten, Inspektion neu, 1 Jahr Garantie, 37.225.-



### Chevrolet K 20 Baujahr 1970

original 29.300 Meilen, TÜV und H-Gutachten neu. Original Lack mit Patina, original 350 cui 147 kw, Schaltgetriebe 4-Gang, Innenausstattung erneuert. 39.900.-

Tel.: 0721 3545470

eMail: wolfgang.buehler@savex.de

www.savex.de