

CONTINENTAL MAN

Rarität aus gutem Hause: Hess & Eisenhardt Mark II Cabrio

Man könnte sagen, dass Barry Wolk den "kontinentalen" Lebensstil liebt: Er ist Besitzer eines Chris-Craft-Continental-Bootes, eines Porsche 356 Continental, eines Lincoln Continental Mark I Coupe, eines Lincoln Continental Mark III Coupe sowie einer riesigen Lincoln Continental Limousine. Und ihm gehört der hier gezeigte Wagen – einer von nur zwei 1956er Continental Mark II mit einer Cabrio-Karosserie von Hess und Eisenhardt.

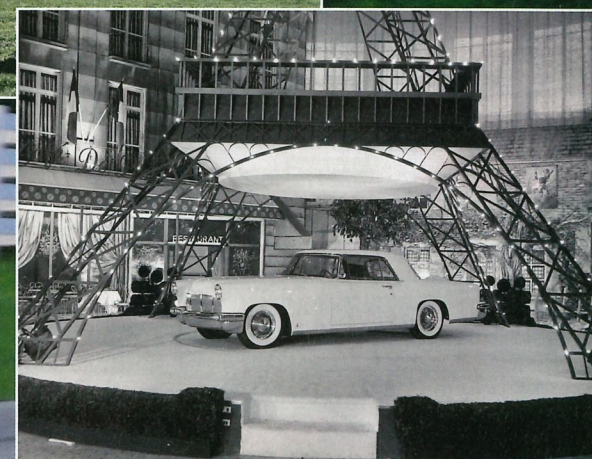
Der Trick beim Continental Mark II ist, dass er nicht mit Chrom überladen ist, dafür wirken einzelne Zierelemente durchaus massiv.



Es gibt Autos, die vom Tag ihrer Markteinführung an dazu bestimmt sind, Klassiker zu werden. Wenn es um Autos der frühen Nachkriegszeit geht, gehört der Continental Mark II aus den Jahren 1956 und 1957 mit Sicherheit in diese Kategorie. Der Continental Mark II war ein kühner Schritt der Ford Motor Company, der Luxuswagen sollte mit Rolls-Royce und Mercedes-Benz konkurrieren und den Erzrivalen Cadillac übertrumpfen. Rückblickend war der Mark II Erfolg und Misserfolg zugleich: Ford gelang es zwar, den ultimativen amerikanischen Luxuswagen zu bauen. Doch das Flaggschiff war ein Verlustgeschäft, denn von 1955 bis zur Einstellung der Produktion Ende 1957 wurden nur 3.005 Fahrzeuge gebaut. Immer wieder wurde behauptet, Ford habe mit jedem verkauften Auto mehr als 1.000 Dollar Verlust gemacht. Tatsächlich dürfte der Verlust deutlich höher gewesen sein.

Für die Entwicklung und Produktion des Continental Mark II wurde eine eigene Abteilung eingerichtet. Es handelte sich um eine maßgeschneiderte Konstruktion, die abgesehen vom Antriebsstrang wenig mit den Lincoln-Modellen jener Zeit zu tun hatte (oft wird der Continental Mark II fälschlicherweise als Lincoln bezeichnet, obwohl er von Anfang an eine eigenständige Marke darstellte). Aber auch dieser war einzigartig, denn jeder Continental-Motor wurde in Handarbeit aus den am besten aufeinander abgestimmten Komponenten nach einem strengen Lastenheft gefertigt, um seiner Stellung als bestes von der Ford Motor Company gebautes Automobil gerecht zu werden.

Für sein neues Flaggschiff gründete Ford eine eigene Abteilung und die eigenständige Marke Continental.



In Anspielung auf den Namen "Continental" wurde der Mark II nicht in Detroit, sondern auf dem Autosalon in Paris enthüllt.

Nach Barrys Recherchen ist sein Continental Mark II einer von zweien, die bei Hess & Eisenhardt zum Cabrio umgebaut wurden.

Um die Qualität zu gewährleisten, musste jeder Continental Mark II ein beispielloses siebenstufiges Qualitätskontrollprogramm durchlaufen, und interne Ford-Studien ergaben, dass die Herstellung eines Continental Mark II doppelt so viele Arbeitsstunden in Anspruch nahm wie die eines herkömmlichen Lincoln. Ungewöhnlich für die damalige Zeit: Statt sein Debüt auf einer der großen US-Automessen in New York, Detroit oder Chicago zu feiern, stellte Ford den Continental Mark II 1955 auf dem Pariser Autosalon vor. Dies entsprach seinem zurückhaltenden, fast europäischen Design. Der Continental Mark II wurde von vielen Prominenten seiner Zeit gefahren, darunter Frank Sinatra, Elvis Presley und Elizabeth Taylor, aber auch von internationalen Persönlichkeiten wie dem Schah von Persien.

Bevor der Continental Mark II auf den Markt kam, gab es schon lange Pläne, eine Version mit versenkbarem Hardtop anzubieten. Interne Studien ergaben, dass potenzielle Besitzer bereit wären, bis zu 2.500 Dollar mehr für ein versenkbares Hardtop zu zahlen als den für den Continental Mark II veranschlagten Preis von 10.000 Dollar (heute mehr als 103.000 Dollar). Letztendlich wurde dieses Projekt jedoch nicht weiterverfolgt, da der Continental Mark II nur zwei Jahre lang in Produktion war. Ford war jedoch in der Lage, seine Investitionen in die Entwicklung des versenkbaren Hardtop-Mechanismus für den Ford Skyliner der Jahre 1957 bis 1959 zu nutzen.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, was man von diesem Auto, einem Continental Mark II Cabriolet

aus dem Jahr 1956, halten soll? Dieses seltene Fahrzeug gehört Barry und Glynette Wolk aus Farmington Hills, Michigan. Gebaut wurde es von der berühmten amerikanischen Karosseriefirma Hess & Eisenhardt aus Cincinnati, OH, die vor allem für ihre Staatskarossen auf Basis des Lincoln Continental bekannt ist. Auch John F. Kennedy saß in einem Lincoln mit Hess & Eisenhardt-Karosserie, als er am 22. November 1963 in Dallas, Texas, ermordet wurde.

Nach dem, was Barry herausfinden konnte, wurden während der Produktionszeit des Modells insgesamt drei Continental Mark II umgebaut: Ein Exemplar fertigte der Karosseriebauer Derham im Auftrag der FoMoCo für Bill Clay Ford an, die anderen beiden entstanden bei Hess & Eisenhardt. Von letzteren hat nur Barrys Mark II bis heute überlebt. Eigentlich sollten die ursprünglich als Coupes gebauten Wagen in Chicago verkauft werden; aber der Händler, an den die Autos geliefert wurden, beschwerte sich über Transportschäden an den Dächern.

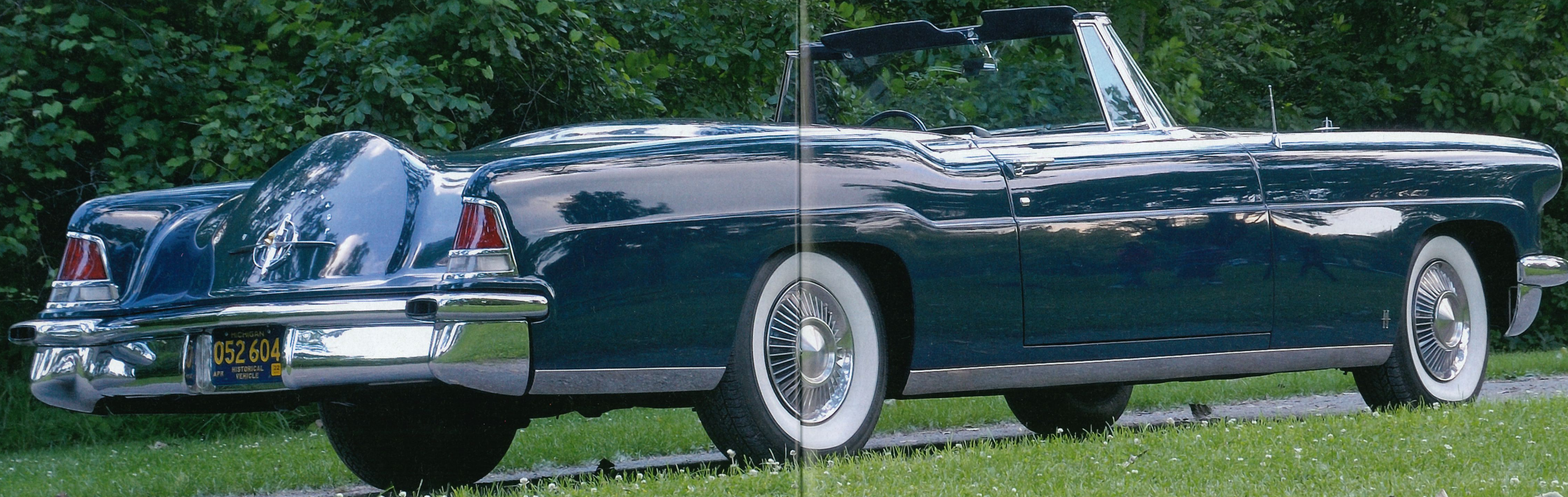
Der Legende nach sollen diese Lackmängel der Auslöser für den Umbauftrag bei Hess & Eisenhardt gewesen sein.

Barry erklärt die Vorgehensweise: "Hess und Eisenhardt entfernten die Karosserie vom Chassis (beim Continental Mark II war die Karosserie auf einem Rahmen montiert; er hatte noch keine selbsttragende Karosserie, die mit dem 1958er Lincoln eingeführt wurde) und verstärkten sie durch Einschweißen von 3/16-Zoll-Stahlplatten. Außerdem wurde der Rahmen mit Stahlrohren verstärkt, die als X-förmige Versteifungen dienten. Die Karosserie wurde wieder aufgesetzt, bevor das Dach abgenommen wurde. Zur Befestigung des Cabriooverdecks und zur Stabilisierung der B-Säule wurden feste Befestigungspunkte geschaffen. Das Verdeckgestänge wurde aufwendig verchromt und war ursprünglich mit schwarzem Vinyl bezogen. Mein Auto hat jetzt einen mittelblauen Bezug. Der Rest des Wagens ist ein serienmäßiger Continental Mark II."

Nobles Verlustgeschäft: Die Herstellung eines Continental dauerte doppelt so lange wie die eines Lincoln. Trotz des hohen Preises zahlte Ford kräftig drauf!

the Continental Mark II

Verglichen mit einem 1956er Cadillac Eldorado wirkt der Conti fast schon minimalistisch.



Wegweisendes Design: Die Proportionen des Continental Mark II erinnern an den Mustang, nur in viel größerem Maßstab.

Eher zufällig stieß Barry auf den letzten verbliebenen Hess & Eisenhardt Mark II, denn eigentlich war er auf der Suche nach einem der ab 1962 gebauten Lincoln-Viertürer-Cabriolets. Bei seiner Suche stolperte er über das Mark II Cabrio, das bei eBay angeboten wurde. Nach einer hitzigen Bieterschlacht war der Mindestpreis immer noch nicht erreicht, so dass Barry den Wagen erst einige Tage später durch Verhandlungen mit dem Käufer erwerben konnte.

Seit Barry das Auto besitzt, hat er festgestellt, dass die Bremsen Probleme machen können, obwohl sie regelmäßig gewartet werden. Barry hatte die Bremsen alle drei Jahre überprüft und gespült, bis er 2013 nach Pebble Beach fuhr. "Wir hatten die 88-Meilen-Tour fast hinter uns, als wir nach zwei heißen Runden die Rennstrecke von Laguna Seca wieder verlassen wollten. Beim Verlassen der Strecke, an einem 16-prozentigen Gefälle, konnte ich gerade noch verhindern, dass ich in das millionenschwere, einzigartige Rolls-Royce Cabrio vor mir

krachte." Die Bremsflüssigkeit hatte Wasser gezogen, so dass drei der vier Radbremszylinder korrodiert und festgefressen waren.

Barry hält zudem Radialreifen für unverzichtbar, um eine entspannte Fahrt zu gewährleisten – ein Zugeständnis an die Moderne, mit dem er zu leben bereit ist: "Wir haben zu viele Spurrillen auf dem Asphalt, um mit Diagonalreifen angenehm fahren zu können", sagt Barry. "Radialreifen in der richtigen Größe haben jedoch einen größeren Querschnitt und können in scharfen Kurven mit der Radaufhängung kollidieren. Es empfiehlt sich, moderne Räder mit einer kleineren Einpresstiefe zu verwenden." Heutige Stahlräder haben zudem eine größere Wandstärke, um die höheren Seitenführungskräfte der Radialreifen aufzunehmen. Ein wichtiger Aspekt, denn wenn auf die Originalräder moderne Reifen aufgezogen werden, können sie sich so stark verwinden, dass sich die Radkappen lösen. Bei einem Preis von um die 500 Dollar pro Stück kein geringes Risiko.



1956er Continental Mark II Hess & Eisenhardt Convertible

Motor: OHV-V8, 368 ci, 6.029 ccm, 285 PS bei 4.600 U/min; 545 Nm bei 3.000 U/min; Bohrung x Hub in mm: 101,6 x 93; Verdichtung: 9:1, Carter-Vierfachvergaser, Pertronix-Zündung nachgerüstet

Kraftübertragung: Dreigang-Automatikgetriebe, Hinterradantrieb

Vorderachse: Einzelradaufhängung an oberen und unteren Querlenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator

Hinterachse: Starrachse an Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer

Bremsen: Trommelbremsen rundum

Räder: Stahlräder mit Radkappen in 15"

Reifen: Weißwand-Radialreifen in 15"



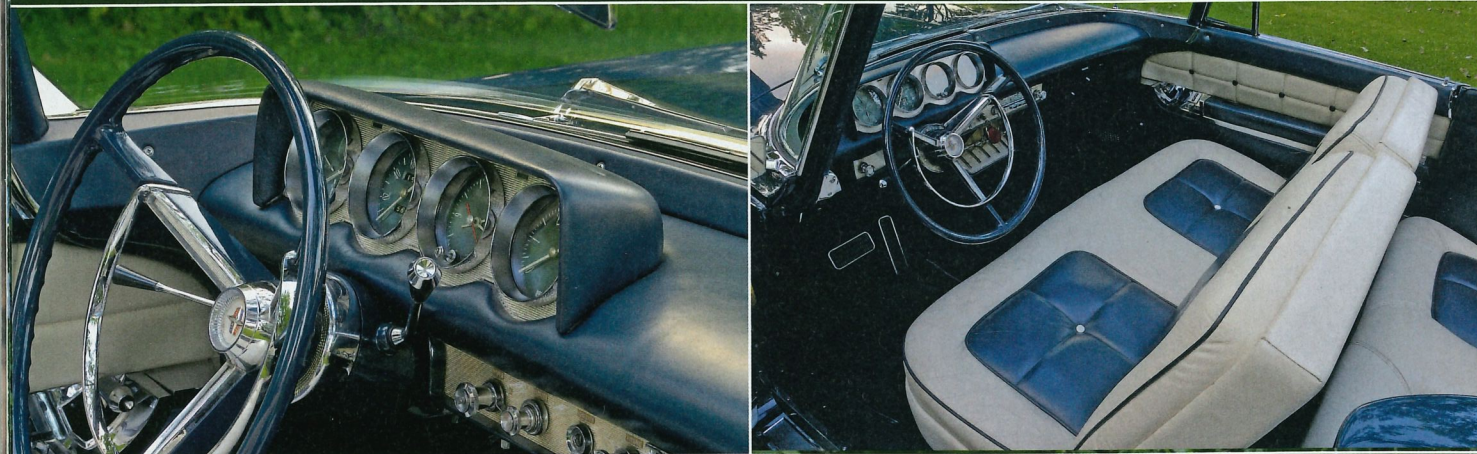
Nur Zufall? Auspuff-Auslässe in der Stoßstange und Tankstützen hinter der Rückleuchte (auf der Fahrerseite) gab es 1956 auch bei Cadillac.

Barry und seine Frau Glynette scheuen sich nicht, ihren Continental Mark II zu fahren. Mit dem örtlichen Lincoln and Continental Owners Club haben sie schon mehrtägige Fahrten unternommen, von denen einige bis zu 700 Meilen lang waren. "Wir fahren zu allen Concours d'Elegance-Veranstaltungen, die nicht weiter als fünf Stunden von zu Hause entfernt sind", sagt Glynette. "Bei Strecken, die darüber hinausgehen, ziehen wir es vor, das Auto zum Zielort transportieren zu lassen."

Das Paar aus Michigan hat mit diesem Auto an über 40 Wettbewerben teilgenommen – es wird also viel gefahren, bisher ohne Zwischenfälle, auch wenn es ab und zu brenzlig werden kann: "Das größte Problem ist die Neugier der Leute. Ich fahre auf der rechten Spur. Die Leute fahren links an mir vorbei und drehen den Kopf nach hinten, um den Continental von vorn zu sehen. Dabei merken sie nicht, dass sie gleichzeitig in meine Spur herüberdriften. Da hilft es, wenn man drei Hupen hat, die klingen wie die des Nebelhorn der Queen Mary!"

Text & Fotos: Richard Truesdell

Im Motorraum wäre auch Platz für einen V12 gewesen, aber weil das Projekt ohnehin extrem teuer ausfiel, griff man zu einem V8 aus dem Lincoln-Regal.



Überraschend sportlich sind die schnörkellosen Rundinstrumente gestaltet, zu denen auch ein Drehzahlmesser zählt!

Hochwertig ist auch der Innenraum des Nobelmodells, sogar das Armaturenbrett ist mit Leder bezogen.

