

Jak to vlastně bylo...

Historie nadšení i zklamání: Lincoln Continental Mark II



Slavná Liz Taylor kráčí k jedné menší budově hollywoodské „továrny na sny“, pánové se zastavují v chůzi a sledují provokativní hru jejich boků. Modré oči světové star zůstávají nehybně upřené na prosklené dveře, nevěnují pozornost ani ostatním, ani ramenaťmu muži s podezřavým pohledem a vybouleninami pod sakem. Dveře se otvírají, Liz vchází dovnitř... Rozsvěcují se reflektory a ozařují nízký, dlouhý profil, skrytý pod americkou vlnkou. Kolem stojí hrstka bossů filmového průmyslu, herečtí kolegové, i ti, kteří se rádi nechávají „vidět“. Kdo si zatáhne za neviditelnou šňůrku... Hvězdy a pruhy zašustí a objeví se rozměrné kupé nevidaných tvarů. Až po první gratulaci Liz dochází, že je její... „Oh, lovely, lovely! It's great!“ Slavná diva je okouzlená; vždyť i barva karoserie ladí s jejími šaty i s barvou očí... Co na tom, že rošťák Frankie Sinatra i ten mladý kluk z Memphisu – jak se jmenuje? Yeah, Presley – tak ti mají zrovna takový. Ale jediná Elizabeth Taylor má sen, vyrobený extra na zakázku; sen jen pro ni, sen s názvem Continental Mark II.

Tahle historka je v jádru pravdivá. Slavná Liz opravdu dostala Mark II darem od společnosti Warner Bros a jako předloha k exotickému laku opravdu sloužil její barevný portrét s výrazným modrým pohledem... Její noblesní Lincoln si zahrál ve filmu High Society a dochoval se až do dnešních dnů, samozřejmě pečlivě renovovaný, ve sbírce Roberta Ratinoffa v kalifornském Sherman Oaks. Takže, pojedete-li tento týden okolo... První dějství historie nás zavádí do roku 1948. Slavné dvanáctiválce, jimiž proslul

Chování prototypů pečlivě vyhodnocovala nejmodernější technika, tehdy značně rozměrná



před válkou mladý Edsel Ford, jsou předurčený k cestě do nenávratna. Nejluxusnější amerika své doby končí bez náhrady. Zbudou Cosmopolitany, Capri, Premiere - ale nic, co by znělo „kontinentálně“. Cadillac a Imperial mají volné pole. Zbývá však několik vlivných lidí, kteří pamatují obrovskou slávu famózního V12 a chtějí oživit násilím přerušenu tradici. V roce 1950 zakládají společnost Continental, která nemá za cíl nic menšího, než oslavit firemní jubileum v roce 1953 představením modelu, nad jehož úspěchy by správní rada GM závistí upadla do komatu. Jednoho chladného rána roku 1952 spěchá Fordův ředitel prodeje John

R. Davis do zasedačky ještě rychleji než obvykle. Z nadité aktovky vydává jeden fascikl za druhým a komentuje jejich obsah: je to přísně tajný materiál, výsledek průzkumu prodejnosti uvažovaných modelových řad. Bossově přikývují a zvou jej na červen. To už ale zapracovala šuška a Davis tuší, jak dopadne slyšení – a má pravdu: povedlo se mu prosadit zcela novou koncernovou značku (budoucí Edsel) a také superluxusní sportovně vyhlížející kupé. Ostře sekané povely podřízeným roztáčejí dobře promazanou mašinerii příkazů, rozkazů a bleskurýchlych počinů. Již zakrátko je založená Special Product Operations, z níž se později



První Continental ještě neměl označení Mark, zato ukrýval V12

stane Special Product Division a ještě později Continental Division. K prvnímu červencovému dni roku 1952 začíná vlastní práce.

Příprava znamenitého vozu vyžaduje i znamenité osazenstvo, tak se podívejme, kdo se nechal zlanafit: Na absolutním vrcholu, podřízený pouze správní radě, stanul John Reinhart, starý harcovník, jenž si vydobyl ostruhu u GM, u Packardu, ale i prací pro Raymonda Loewyho. Sehranou dvojici tvořili Robert Thomas a Ray Smith, motoráři, původně působící u firmy Nash-Kelvinator. Mezi dalšími byli Harley Copp, slavný karosář a tvůrce Cordu Gordon Buehrig a technický kouzelník Harold Johnson. Dohled, poslední slovo a velké razítko měl William Clay „Bill“ Ford. Ještě probíhaly některé vstupní pohovory, ale už se sešla komise konzultantů, jimž připadl historický úkol: každý z nich měl podle několika základních parametrů vytvořit pět návrhů na supervůz, moderní ještě po deseti letech. Jedinou podmínkou bylo použití Fordovy oblíbené barvy „Honolulu Blue“. Zanedlouho jsou papírové plachty odezdány a začíná anonymní posouzení – anonymní totiž byla i soutěž. Jak se ukázalo, vítězem se stal design s názvem „Modern Formal“, pod nímž (ne) byl podepsán John Reinhart. Nalévejte šampaňské, Mark II se právě narodil! Rok se sešel s rokem, a máme tu červen 1953: přísné hodnotiči oči dlouho zvažují každíčký detail – toho dne se napoprvé představily modelové studie, zatím v tříosminovém měřítku. Líbí se? Líbí – bloky nelíbě páchnoucí hlíny se vrší v designérském centru, ale zanedlouho z nich vyrostou další modely, lakované, patřičně zdobené a hlavně

v měřítku 1:1. Na některých rysech (dlouhá příd, maska, blatníky protažené k reflektorům) je dodnes patrná podobnost s budoucím T-Birdem, který vznikl prakticky ve stejnou dobu.

Ještě se podívejme, co se děje na dosud nezastavených pozemcích Fordova koncernu! Ale ale, to je spěchu: ve dne v noci tu těžké mechanismy dusají, rozrývají a planýrují zemi, trucky se stavebním materiálem tvoří nepřetržitou kolonu a logaritmická pravítka v rukou stavebních a strojních inženýrů se mění v ošoupané klaciky... Není divu, v roce 1954 má být otevřen nový závod, určený výhradně k montáži nového kupé. Už se také o něm šeptá – samozřejmě, když konstruktér Buehrig objednal šestici Lincolnů 1953 jako nosiče – a ty musely být upraveny u firmy Hess & Eisenhardt, aby se vůbec daly použít! Vypadá to dobře, pět Lincolnů vozí díly kupátek a jeden jezdí dokonce bez střešky! Snad ještě dovětek: chassis, zkonstruované pro Mark II, poslouží i pro stavbu nevdaného konceptu Lincoln Futura...

Jak už víme z předchozího článku, obří kupé bude pohánět V8 368 cu.i. s výkonem 285, později 300 koní. Sice se uvažovalo i o dvanáctiválci, ale nejsilnější V8 Lincoln všech dob bude stačit. Žádný motor se nevyroběl běžným způsobem, ale všechny se stavěly s téměř 100% podílem ruční práce. Každá jednotka si po sestavení vytrpěla své na dynamometru, pak byla rozebrána a po důkladné kontrole specialistů opět složena. Úplně nová třístupňová automatika Turbo-Drive (1955) se před montáží odzkoušela na jiném autě. Pouze zadní nápravy s diferencíalem vydával skladník z běžných zásob. Z dalších specialitek je třeba zmínit

např. teplotně citlivé tlumiče, schopné nastavení pлавně jízdy v prakticky jakýchkoliv podmínkách, klimatizaci jako jedinou položku příplatkové výbavy (600 USD), bezpečnostní pásy „Lifeguard“ či později samočinné tlumení světel a nový volant. Spotřeba se měla pohybovat podle dobových testů mezi 16,4 až 16,7 mil/galon při rychlosti 55 mph. Přepočteno na evropské zrychlosti, necelých 16 litrů na 100 km. Řidiči se mohou těšit na zdvojený servoposilovač, elektrické ovládání okenních skel, ventilacek i sedadel. Výrobou je pověřená nová divize Continental, o obyt se bude starat prodejní síť Lincoln. Nahlédněme spolu do prosvětlených hal, kde se kolem každé rozpracované karoserie točila spousta nepostradatelných lidí. Celý proces stavby byl neustále pod dozorem neúplatných kontrolorů. Montáž všech ocelových dílů se nejdříve vyzkoušela „nanečisto“ na speciálním přípravku, a po odsouhlasení se plechy teprve přestěhovaly na vůz. Všechny šrouby, matice a čepy měly kvalitu letecké výroby a některé dostaly chromovaný povrch. Finiš se



Hliněný model čtyřveřové Berlíny v surovém stavu a pak upravený do podoby skutečného auta





Speciální přepravník se zabaleným Lincolnem – možná právě pro vás



Nulová tolerance: každý pracovní úkon sledovaly desítky přísných kontrolorů

skládal z několika ručně leštěných vrstev speciálního laku v bohatém výběru odstínů, ale žádné dvoubarevné ladění (to v případě potřeby zařídil prodejce). „Bill“ Ford také výslovně zakázal použití křiklavých pastelových barev, tolik populárních v 50. letech, zejména růžové. Tu doslova neshášel. Interiér musel budít decentní dojem, žádná supermoderní podoba nepřicházela v úvahu. Čalounění samozřejmě z pravé kůže – z vlastního Fordova chovu ve skotském Bridge of Weir, doplňky z upraveného nylonu „Matelasse“. Přístrojovka

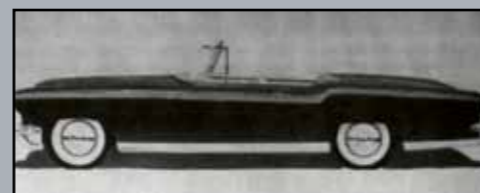
postrádala okázalost a přezdobenost konkurence, skládala se ze čtyř kruhových přístrojů, včetně hodin a tehdy raritního otáčkoměru. Po několika měsících od zadání požadavku přijel nový Mark II k vašemu prodejci po všech ukončených testech, s garancí, chráněný látkovým potahem, šitým na míru, obalený navíc utěsněnou plastovou fólií. Prodejce pouze nasadil chromované poklice, uschované v obalech v zavazadelníku, zkontroloval šrouby na upevnění značky, zasunul klíček do spínací skříňky a zvedl telefon, aby vám sdělil, že Mark II je pro vás připravený. Zbývá cena: 9.700 až 10.005 USD podle roku výroby – tedy cena jednoho RR nebo dvou běžných Cadillaců.

Čas se nachýlil. Testy jsou ukončeny, vyhlášená slavnostní premiéra je naplánována na pařížský autosalon 6. října 1955 – Ford chtěl oslavit i Evropu a přilehlý svět. Ještě před touto událostí uspořádal William Ford soukromé předváděčky v několika velkých městech s předpokládaným dobrým odbytištěm. Vstup jen pro několik VIP a pečlivě vybraných prodejců, všichni dostali osobní pozvánku a celá akce se utápěla v moři luxusu a naděje. Znameníť klavírista George Feyer se blýskl vlastní skladbou „The Continental“, interpretovanou v ragtimovém rytmu – jako vzpomínka na slavné předválečné roky nábíl značky. Souběžně s galaktickou podívanou v Paříži běžela v USA show Eda Sullivana, zaměřená na propagaci nového kupé, sponzorovaná samozřejmě divizí Lincoln-Mercury. Majitelé Continentalu se rekrutovali z nejvyšších vrstev, kromě již vzpomenu-
ných si

Zkušební Retractable se do výroby nedostal, byl by neprodejný

Mark II se stavěl pečlivě, opatrně a kvalitně: žádná horečná práce u montážního pásu

Mark II koupil třeba ještě herec Stewart Granger, tabákový producent R.J. Reynolds, legendární William Harrah, průmyslník Henry J. Kaiser či Nelson Rockefeller, senátor a bankéř Barry Goldwater, prezident Dwight Eisenhower či perský šáh. Nový Mark II opravdu oslnil. Od debutu do konce roku 1955 jej koupilo 1.300 zájemců, ale již v prvních měsících následujícího roku prodeje dramaticky poklesly: 1.300 kusů za celý rok 1956 a pouhých 444 exemplářů ročníku '57, vybavených chladičem automatového oleje, diferenciálem „Directed Power“, novým karburátorem Carter a motorem s vyšším kompresním poměrem. Opravdu drazé zaplacená exkluzivita, tím spíše, že koncern na každém vozu tratil přes 1.000 USD! Když podohrneme závoj spekulací a „zaručených“ zpráv, dojdeme k poznání, že za tímto (a nikoliv posledním) krásným, ale nešťastným vozem byla cenová politika, která samozřejmě souvisí s vysokou náročností výroby a astronomickými náklady. Obtížnou prodejnost nemohly zastavit ani pozitivní reakce odborného tisku, ti, kteří jej četli, nejspíše na Mark II neměli. Časopis Popular Mechanics otiskl koncem roku 1955 dojmy novináře Floyd Clymera: „Kvality Lincoln dosáhl kombinací toho nejlepšího



ze sportovních, prestižních evropských a luxusních amerických aut.“ Ovšem cena nebyla jediným faktorem propadu. Až později vešel ve známost fakt, s nímž se Ford nepochlubil: v sázce na exkluzivitu Mark II nějak pozapomněl, že obchody dělají prodejci. Propagační materiály byly neskutečně drahé, nepříliš často k mání, a marže prodejců činila maximálně 10%! K tomu musíme přičíst skutečnost, že z 1.300 koncesovaných prodejen pouze 652 mohlo podepsat smlouvy o prodeji nového Conti. Málokterý servis měl odpovídající zázemí a potřebné náhradní díly, personál neprošel sebemenším zaškolením. Posledním osudovým omylem byl špatný odhad vývoje trhu. Mark II stále zůstával ve stínu mnohem levnějších, ale podobně výkonných a komfortních Lincolnů, navíc se „zřekl“ tradiční značky. Pro srovnání: ostatních modelů Lincoln se v roce 1956 prodalo přes 50.000! Tak se stalo, že po roce 1957 již Mark II neměl budoucnost... Navštívme ještě přísně střežená návrhářská studia v době, kdy se věřilo v dlouho-
trvající prodejní rekordy. V létě 1956 se na rozkaz vedení staví prototyp Mark II convertible s látkovou střechou. Otevřená verze totiž nenechala vedení divize lhostejným. Odkazovali na úžasný showcar Thunderbolt z roku 1940, vyrobený v šesti kusech s karoserií Briggs Coachworks

Designově čisté coupé měl doplnit střízlivý a úhledný convertible

Company. Výchozím modelem bylo samozřejmě „běžné“ kupé, konverzi provedli u firmy Derham Coachworks v pennsylvánském Rosemontu. Náklady na stavbu perlově bílého kabrioletu však přesáhly 18.000 USD, takže jakákoliv snaha o prodej by se minula účinkem – a to i u těch marnotratných. Vůz prodělal rozsáhlé testy, a následně jej dostal darem William Ford. V odstínu ne-

beské modři se dochoval dodnes. Další známý convertible vznikl na Floridě užitím střechy, ale to jen jako doplněk. Téměř zapomenutým prototypem je hardtop coupe Mark II se snímatelnou pevnou střechou. Byl dílem Gilberta Speara, vycházel z návrhu roku 1952, a velmi se líbil Billu Fordovi. Tehdy ovšem jeho vývoj představoval tak horentní náklady, že jej Lincoln nakonec odmítl a celý sestavný komplet dal roku 1955 k dispozici Fordu. Divize musela investovat 18 milionů USD na dokončení projektu, kterým se nakonec stal Ford Skyliner Retractable. Pro ročník '58 již byl postaven hliněný model dalšího convertible, existovalo i Buehrigovo ztvárnění sedanu „Mark II Berlina“, ale to už se Mark II stal labutí písni. Ránu z milosti pak představoval superluxusní Cadillac Eldorado Brougham, debutující roku 1957.

Do dnešních dnů se dochovala podle odhadů polovina produkce, rozestá po celém světě včetně Kuby. Jednotlivé exempláře se prodávají (v pojízdném stavu) v rozmezí 10.000 až 70.000 USD, ale nedávno proběhla tiskem i webem neuvěřitelná zpráva o Barrett-Jacksonově aukci v Las Vegas 3. října 2013, kdy se ukázkově renovovaný Mark II '57 prodal za ne-

Zřejmě nejdražší Mark II se prodal v aukci síni Barrett-Jackson za 700.000 USD

skutečných 700.000 USD! Protože však výtěžek dražby putoval do dětské univerzitní nemocnice v Loma Linda, nezbyvá než takovému počínu zatleskat. Co říci závěrem? Mark II byl jedním z nej-elegantnějších propadáků automobilových dějin a jeho vývoj můžeme nazvat chronologií omylů. Nepomohla mu ani barnumská reklama – pro běžného Američana byl nepředstavitelně drahý, a pro ty nejbohatší pak zřejmě příliš usedlý a málo výstřední. Ale čestné místo už mu nikdo nevezme.

Text: J.F.K.

Foto: archiv autora, archiv redakce



<p>STYLOVÉ JEANS ★ V DÉLKÁCH: 34, 36 ★</p> <p>est 1954</p> <p>Rusty Pistons CHOPPER & HOT ROD KUSTOM KULTURE ILLEGAL STREET RACE WEAR</p> <p>1.290 Kč <small>jednotná cena džín</small></p> <p>WWW.RUSTYPISTONS.EU</p>	<p>SAVANNAH KÓD: RPTR02</p> <p>straight fit džíny • kožená cedulka s logem vzadu • výšivky s logem Rusty Pistons • vzor šachovnice na vnitřní straně pasu • kapsy na stehnech</p> <p>VEL. 33, 34, 36, 38, 40, 42</p>	<p>WINSLOW KÓD: RPTR03 JK01</p> <p>straight fit džíny se „sepraným“ vzhledem • kožená cedulka s logem vzadu • výšivky s logem Rusty Pistons • vzor šachovnice na vnitřní straně pasu</p> <p>VEL. 33, 34, 36, 38, 40, 42</p>	<p>KENTUCKY KÓD: RPTR01</p> <p>straight fit džíny se „sepraným“ vzhledem • kožená cedulka s logem vzadu • výšivky s logem Rusty Pistons • vzor šachovnice na vnitřní straně pasu</p> <p>VEL. 30, 31, 32, 34, 36, 38, 40, 42</p>
---	--	---	---