



HISTORIE EDSELU



EDSELY, Z DNEŠNÍHO POHLEDU ZAJÍMAVÁ A CENĚNÁ SBĚRATELSKÁ AUTA, ZEJMÉNA STW A CONVERTIBLES ROČNÍKU 1960. Z POHLEDU ROKU 1954, KDY PROJEKT E-CAR, JAK BYL EDSEL PRACOVNĚ NAZÝVÁN, DOSTAL DEFINITIVNÍ ZELENOU, NADĚJE FORD MOTOR COMPANY NA VYROVNÁNÍ SE HLAVNÍM RIVALŮM V NABÍDCE MODELŮ STŘEDNÍ TRÍDY. Z POHLEDU ROKU 1959 „PROPADÁK“ A TERČ ČASTO NEVYBÍRAVÝCH AŽ VULGÁRNÍCH ŽERTÍKŮ. Z POHLEDU ROKU 1960 DEFINITIVNÍ KONEC „NADĚJNÉ“ ZNAČKY A ZTRÁTA OKOLO PŮL MILIARDY DOLARŮ. JAK POPSAT PROJEKT EDSEL JEDNOU VĚTOU? KOMEDIE OMYLŮ? NEBO DOBRÝ NÁPAD REALIZOVANÝ VE ŠPATNOU DOBU? PRAVDA JE NĚKDE UPROSTŘED. POSUŇTE SAMI...

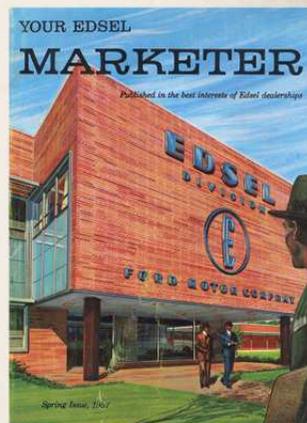
TITANIC Z DEARBORNU

Úkol vytvořit novou značku byl stanoven v roce 1954. Manažeři Fordu se rozhodli zaplnit propast mezi Fordem a Lincolnem, potažmo Mercury. Byli zděšeni alarmujícími výsledky průzkumů, které ukazovaly, že zákazníci Fordu, kteří si chtějí polepšit a povozit se v něčem honosnějším, přecházejí k Mercury pouze v malém množství, přesněji to udělal ani ne každý třetí (cca 27%). U GM i Chrysleru byla loajalita podstatně vyšší, a to díky většímu výběru divizí (značek) v rámci koncernu. K lepším koncernovým značkám přecházelo kolem 80% zákazníků. Noční můrou byla skutečnost, že zákazníci měnili Ford za GM, případně za Mopary, což chtělo vedení Fordu radikálně změnit. Pro vznik nové Fordovy divize hovořil i fakt, že na přelomu let 1953 a 1954 vrcholila cenová válka mezi Chevroletem a Fordem, kterou zahájil Henry Ford II. Zákazníci, kteří si koupili Ford, byly zástupy a mnoho z nich posléze chtělo prestižnější vůz než obyčejnou Fordku. Pro novou značku, zdálo se, nemohla nastat lepší doba. Ford se už téměř vzpamatoval ze svého kolapsu z konce čtyřicátých let a segment střední třídy zažíval všeobecně neuvěřitelný rozmach. Vždyť v rekordním roce 1955 prodal Pontiac, Buick a Dodge přes dva miliony aut!

Projekt E-car startuje se schválenou investicí 250 milionů dolarů. Plánovaná značka ještě nemá definitivní jméno, ale zadání je jasné:

vytvořit auto, které by bylo chytrou volbou pro, dnešní terminologií řečeno, střední management na jeho cestě k vzestupu. Auto, které by bylo jasně rozeznatelné už na vzdálenost bloku domů. Plány výroby a prodeje byly velmi ambiciózní, očekával se prodej 100.000 aut, optimistické vyhlídky pak končily u 200.000 prodaných vozů v prvním roce.

Nic nesmí být ponecháno náhodě. Designéři pracují na tvarech karosérie, inženýři na



1903 THE FIRST FORD

1920 THE FIRST LINCOLN

1939 THE FIRST MERCURY

1940 THE FIRST CONTINENTAL

1955 THE FIRST THUNDERBIRD

AND NOW ON THE NEXT PAGES
NEWEST MEMBER
OF THE FORD FAMILY OF FINE CARS
THE FIRST **EDSEL**

nových technologiích. Neuvěřitelných osmáct modelů čtyř úrovní výbav na dvou rozdílných platformách, dva motory V8, automatická převodovka s tlačítkovým ovládním Teletouch na středě volantu, 80 možných barevných kombinací spojených s revolučním designem... Zadní části debutujícího modelu dominují horizontální tenké svítlíky a blatníky s výraznými prolísy, které měly usnadnit dvoutónové lakování. Přední část měla být zásadně odlišná od všeho, co bylo do té doby na trhu. U Fordu se rozhodli, že nepřijdou s další vodorovně orientovanou maskou chladiče, ale sáhnou k výraznému vertikálnímu prvku, Edsel bude prostě jiný... Marketingové oddělení chrlí propagační materiály, PR články, přesné manuály a instrukce pro prodejce. To už je samozřejmě rozhodnuto o finálním názvu značky - Edsel, jméno po synovi Henryho Forda I. Jak u Fordu sami přiznávali, nebylo to nijak kreativní ani užasně jméno, ale bylo to nejlepší, co vzešlo z dlou-



hých diskuzí. Jméno Edsel bylo šéfem divize navrhováno už od začátku, ale bylo odmítnuto Edselovými syny, v čele s Henrym Fordem II., kteří tvrdili, že tatínek by nechtěl, aby se jeho jméno točilo na milíonech poklic na kolech. Zmíněné miliony opět zrozdil optimismus a víru v úspěch budoucí značky. Jméno Edsel bylo nakonec schváleno na jaře 1956 drobným trikem. Rada ho schválila za nepřítomnosti bratrů Fordových. Henrymu Fordovi II. zprávu zavolali do Nassau, kde trávil dovolenou. Když ho přesvědčili, že lepší jméno než Edsel skutečně nemají, Henry přemluvil zbytek rodiny, aby souhlasil. Pokud byly konkurenční návrhy Mongoose Civiq, Turcotinga nebo Utopian Turtletop, předložené volnýmýšlenkářskou básníčkou Marianne Moore, udělali dozajista dobře. Stejně tak prošla dlouhým procesem hledání i označení modelových řad - Ranger, Pacer, Corsair, Citation, kombíků Villager, Bermuda, a nakonec výhradně třídvéřový Roundup. To byli finalisté z původních zhruba šesti tisíc návrhů. Auta máme nadesignovaná, o názvech je rozhodnuto. Oficiální oznámení jména nové divize FMC proběhlo 19. 11. 1956. Začátek výroby je naplánován na 15. 7. 1957. První Edsely opouštějí výrobní linky na kterých se dosud vyráběly Fordy - Mahwah (New Jersey), Somerville (Massachusetts), Louisville (Kentucky) a San Jose (California).



Propagace Edselu probíhala na všech úrovních, prodejci vydávali tisíce barevných pohlednic (nahora), na spodním snímku se usmívá celá rodina Fordů, která by si jistě Edsely koupila (ale měli smůlu, dostali je v rámci benefitů)

DRIVE THE YEAR'S BEST DEAL-1958 EDSEL

NEWEST CAR IN THE WORLD - LET PRICED BELOW 22 9/16 MODELS OF THE "LOW PRICED THREES"

Edsel's Tailored Drive
Standard 303 and 316 horsepower
No. 144, 22" offsetting wheel
Standard heating and ventilation
Leather interior seats

SEE TODAY'S RETAILERS PRICE ON THE WHEEL'S NEWEST CAR BY THE YEAR'S BEST DEALER NOW!

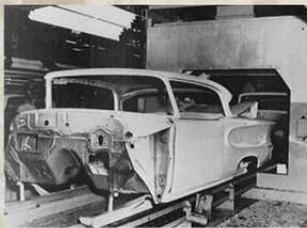
MAKE	MODEL	PRICE
FORD	EDSEL	22,916
FORD	ANGEL	23,416
FORD	ANGEL	23,916
FORD	ANGEL	24,416
FORD	ANGEL	24,916
FORD	ANGEL	25,416
FORD	ANGEL	25,916
FORD	ANGEL	26,416
FORD	ANGEL	26,916
FORD	ANGEL	27,416
FORD	ANGEL	27,916
FORD	ANGEL	28,416
FORD	ANGEL	28,916
FORD	ANGEL	29,416
FORD	ANGEL	29,916
FORD	ANGEL	30,416
FORD	ANGEL	30,916
FORD	ANGEL	31,416
FORD	ANGEL	31,916
FORD	ANGEL	32,416
FORD	ANGEL	32,916
FORD	ANGEL	33,416
FORD	ANGEL	33,916
FORD	ANGEL	34,416
FORD	ANGEL	34,916
FORD	ANGEL	35,416
FORD	ANGEL	35,916
FORD	ANGEL	36,416
FORD	ANGEL	36,916
FORD	ANGEL	37,416
FORD	ANGEL	37,916
FORD	ANGEL	38,416
FORD	ANGEL	38,916
FORD	ANGEL	39,416
FORD	ANGEL	39,916
FORD	ANGEL	40,416
FORD	ANGEL	40,916
FORD	ANGEL	41,416
FORD	ANGEL	41,916
FORD	ANGEL	42,416
FORD	ANGEL	42,916
FORD	ANGEL	43,416
FORD	ANGEL	43,916
FORD	ANGEL	44,416
FORD	ANGEL	44,916
FORD	ANGEL	45,416
FORD	ANGEL	45,916
FORD	ANGEL	46,416
FORD	ANGEL	46,916
FORD	ANGEL	47,416
FORD	ANGEL	47,916
FORD	ANGEL	48,416
FORD	ANGEL	48,916
FORD	ANGEL	49,416
FORD	ANGEL	49,916
FORD	ANGEL	50,416
FORD	ANGEL	50,916
FORD	ANGEL	51,416
FORD	ANGEL	51,916
FORD	ANGEL	52,416
FORD	ANGEL	52,916
FORD	ANGEL	53,416
FORD	ANGEL	53,916
FORD	ANGEL	54,416
FORD	ANGEL	54,916
FORD	ANGEL	55,416
FORD	ANGEL	55,916
FORD	ANGEL	56,416
FORD	ANGEL	56,916
FORD	ANGEL	57,416
FORD	ANGEL	57,916
FORD	ANGEL	58,416
FORD	ANGEL	58,916
FORD	ANGEL	59,416
FORD	ANGEL	59,916
FORD	ANGEL	60,416
FORD	ANGEL	60,916
FORD	ANGEL	61,416
FORD	ANGEL	61,916
FORD	ANGEL	62,416
FORD	ANGEL	62,916
FORD	ANGEL	63,416
FORD	ANGEL	63,916
FORD	ANGEL	64,416
FORD	ANGEL	64,916
FORD	ANGEL	65,416
FORD	ANGEL	65,916
FORD	ANGEL	66,416
FORD	ANGEL	66,916
FORD	ANGEL	67,416
FORD	ANGEL	67,916
FORD	ANGEL	68,416
FORD	ANGEL	68,916
FORD	ANGEL	69,416
FORD	ANGEL	69,916
FORD	ANGEL	70,416
FORD	ANGEL	70,916
FORD	ANGEL	71,416
FORD	ANGEL	71,916
FORD	ANGEL	72,416
FORD	ANGEL	72,916
FORD	ANGEL	73,416
FORD	ANGEL	73,916
FORD	ANGEL	74,416
FORD	ANGEL	74,916
FORD	ANGEL	75,416
FORD	ANGEL	75,916
FORD	ANGEL	76,416
FORD	ANGEL	76,916
FORD	ANGEL	77,416
FORD	ANGEL	77,916
FORD	ANGEL	78,416
FORD	ANGEL	78,916
FORD	ANGEL	79,416
FORD	ANGEL	79,916
FORD	ANGEL	80,416
FORD	ANGEL	80,916
FORD	ANGEL	81,416
FORD	ANGEL	81,916
FORD	ANGEL	82,416
FORD	ANGEL	82,916
FORD	ANGEL	83,416
FORD	ANGEL	83,916
FORD	ANGEL	84,416
FORD	ANGEL	84,916
FORD	ANGEL	85,416
FORD	ANGEL	85,916
FORD	ANGEL	86,416
FORD	ANGEL	86,916
FORD	ANGEL	87,416
FORD	ANGEL	87,916
FORD	ANGEL	88,416
FORD	ANGEL	88,916
FORD	ANGEL	89,416
FORD	ANGEL	89,916
FORD	ANGEL	90,416
FORD	ANGEL	90,916
FORD	ANGEL	91,416
FORD	ANGEL	91,916
FORD	ANGEL	92,416
FORD	ANGEL	92,916
FORD	ANGEL	93,416
FORD	ANGEL	93,916
FORD	ANGEL	94,416
FORD	ANGEL	94,916
FORD	ANGEL	95,416
FORD	ANGEL	95,916
FORD	ANGEL	96,416
FORD	ANGEL	96,916
FORD	ANGEL	97,416
FORD	ANGEL	97,916
FORD	ANGEL	98,416
FORD	ANGEL	98,916
FORD	ANGEL	99,416
FORD	ANGEL	99,916
FORD	ANGEL	100,416
FORD	ANGEL	100,916



„Edsel – váš nejlepší obchod roku 1958“, názorné ovládní tlačítkové automatiky Teletouch a pozvánka k nasedení ve formě doširoka otevřených dveří Máte chuť? Kupte a když budete mít velkou kliku, dojedete i domů...

Jeden z prvních oficiálních snímků, dodávaných v souboru tzv. „Presskitu“ redakcím. Edsely vypadaly náramně a národ šílil! Později ovšem taky...





Kolona budoucích Edselů při průchodu boxem, slavný okamžik „svatby“ karosění s rámem a nakonec už jen hemžení lidíček, kteří leští, kontrolovali a dohlíželi



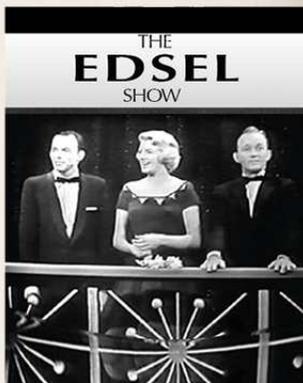
Menší showroomy či rozlehlé zrcadlové sály – všude se vás zmocnili ochotní prodejci, kteří vám auto nabídlí, předvedli a bleskurychle dodali. Jediné, na co Ford nepřipravil, byly množství se reklamace...



Propagace pokračuje s intenzitou dělostřelecké palby. Na podzim 1957 snad neexistoval časopis, kde by nevyšel pochvalný a obdivný článek o chystaném „převratu v automobilismu“ a úžasné nové značce Edsel. Popular Mechanics, Popular Science a mnoho dalších má Edsel na titulní straně.

Vzniká kompletně nová dealerská síť, určená pouze pro Edsel. Už od jara se u Fordu hromadí žádosti o zařazení do dealerské sítě. Do června 1957 obdržel Ford přes 4.500 žádostí ze kterých vzešlo požadovaných 1.200 dealerů. I zde sehrála roli mediální masáž a víra v úspěch nové značky. Vždyť náklady na založení dealerství se pohybovaly od 75.000 do 125.000 dolarů. Mnoho dealerů se rekrutovalo z dealerů GM nebo Chrysleru, přičemž opustili prodej zavedených značek a věřili v budoucí úspěch novinky. Prodejci dostávali podrobné manuály, kde je na 35 stranách popsáno, jak přijímat zaměstnance, jak s nimi pracovat, jak zajistit správný přístup k zákazníkům, materiály s definicí vzhledu autosalónů. Dokonce i design technických vozidel, dodávek i trailerů je striktně předepsán. Edsel rozjíždí tréninková centra a budoucí dealeri jsou jako vůbec první pozváni v srpnu 1957 do Dearbornu, aby se seznámili s leskem nového Edselu.

Třináctého srpna 1957 vydává Henry Ford II. oficiální prohlášení k akcionářům, oznamující datum prodeje automobilů Edsel. Mimo jiné se v něm píše: „Uvedení Edselu je zásadním milníkem v historii Ford Motor Company. Za tímto krokem jsou roky pečlivého plánování a zásadních investic. Tyto investice jsou nezbytné pro budování budoucnosti a my jsme přesvědčeni, že



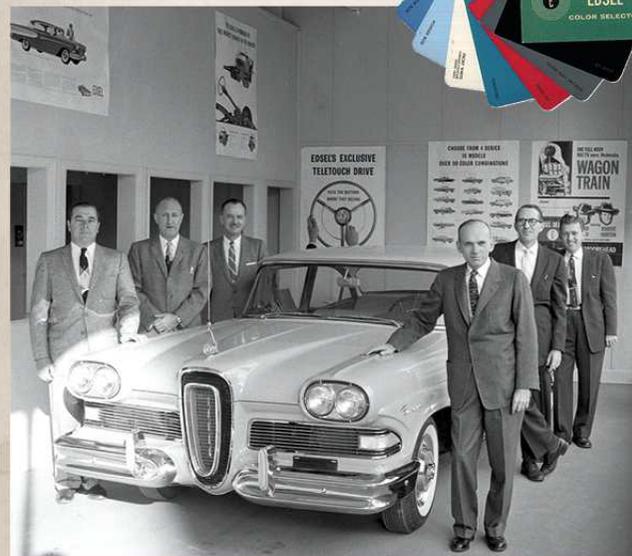
Populární hollywoodské idoly se tvářili šťastněji než během libánek, když vychvalovaly přednosti Edselu, reklama dokazovala, že nic není nemožné a televizní obrazovky přesvědčovaly, recitovaly, zpívaly a dokazovaly, že váš další život bez Edselu bude už jen nehostinnou prázdnotou



uvedení Edselu posílí pozici naší společnosti v budoucnosti.“

Den odhalení se blížil. Prodejci mají precizně zpracované i podklady pro srovnání modelů ostatních automobilek – motory, výbavy, vše přehledně a srozumitelně, aby zákazník jasně viděl, že je stejně nejlepší koupit si Edsel. Koncem srpna se na nebi objevuje první mráček. Edsel pořádá seznamovací akci pro novináře v luxusním prostředí, ale trochu se to nepovedlo. Organizátoři vybrali luxusní hotel Sheraton, který měl ale v názvu jméno luxusní značky jiného koncernu Cadillac, konkrétně Sheraton-Cadillac. Na opulentní akci hrála hvězda tehdejší doby Glenn Miller Orchestra – kapela založená za války zesnulým G. Millerem. Na každém pultku před muzikantem zářila zlatě vyvedená písmena GM (Glenn

Miller). To nejhorší ale přišlo na konci akce, kdy byla novinářům nabídnuta možnost využít k cestě domů zbrusu nový Edsel a získat tak jedinečnou zkušenost. Celkem se jich odhodlalo 66. Pro několik novinářů to byla zkušenost skutečně nezapomenutelná. Proslýchalo se o uvolněné olejové vaně jednoho z vozů. Bohužel, asi desetina aut se dostala na místo určení odtahovkou.



Byli jste v supermarketu? Vaše smůla, protože jste se minuli se zástupcem Edselu, který vás přijal obdarovat hromadou reklamních tiskovin a pozvat na projezdku. Ale nic není ztraceno, Edsel si pro Hédnete třeba v mateřském závodě (nahore)

Hlavní štáb prodejního oddělení – kompletní Sales Department zastupují (zleva) Barney Connolly, Jack Caster, Don Campbell, Fred Johnson, McElroy a Dick Harrer. Uprostřed Edsel v plné výbavě, dojem doplňují obrazová galerie na stěnách



It's Edsel Showtime on the Road

ROAD-CHECK THE BIG ONE GET A LITTLE ONE FREE

\$2 precision scale model Edsel yours as a gift when you take the test drive of a lifetime!



In the medium-priced field THE ONE THAT'S REALLY NEW IS THE LOWEST PRICED, TOO!

Ask for
for a road check -- on Edsel

„Projeďte se skutečným a dostanete nádherný model.“ slova, která zažila dětskou a pak i otcovskou duši. Odoláte prosebným očím kloučka? Tak se projedete, uviznete drápkem, dítě má krásnou hračku a budoucí trháč aBaye – no a vám zůstal Edsel

A příchází den D, premiéra Edselu pojmenovaná Fordem jako „E-Day“, 4. září 1957. Edsel je oficiálně uveden na trh. K dispozici je zmiňovaných 18 modelů ve čtyřech úrovních. Základní, na podvozku Fordu postavený Ranger a o stupínek výše Pacer na stejné platformě s rozvorem 118 palců. Vyšší řady Corsair a Citation měly podvozek Mercury s rozvorem 124 palců. Autosalóny jsou plně naleštěných modelů. Prodejní očekávání jsou vysoká. Opět masivní podpora. Na klíče dveří vašeho domu jste mohli najít letáček s textem: „Mrzí mě, že jsem vás nezastihnul, chtěl jsem vás informovat o novém Edselu...“ Pokud jste si šli Edsel osobně vyzkoušet, odnesli jste si domů jeho zmenšený model zdarma jako pozornost. První den prošlo showroomy Edselu neuvěřitelných 2,5 milionu lidí! Edsel se dostávají k prvním zákazníkům a jsou podrobovány

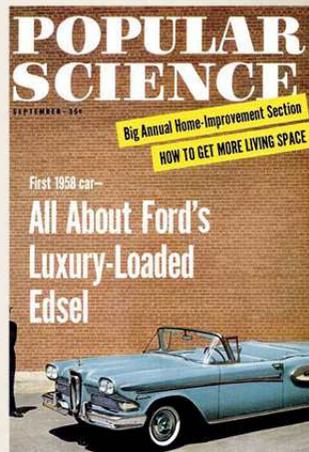
Na podzim 1957 nebyl snad jediný technický časopis, který by neměl na titulní stránce Edsel. Obrázek masky s chomoutem, ale i popis některých technických lahůdek přinášely i společenské magaziny. Pěstána dáma za volantem dvoubarevného otevřeného Edselu, to je práce to pravé...



první road testům. Nic není ponecháno náhodě ani v motivaci prodejců. Ford nechal natočit motivační prodejní film a světe div se, dokonce i muzikál. Jen tahle legrace stála údajně kolem 200.000\$. Z hlediska propagace předvedl Ford s Edselem něco do té doby nevídaného, byla to největší kampaň produktu všech dob. Ale ouha... Prodeje se nedaří zdaleka tak, jak si u Fordu představovali. Co se nepovedlo? Vždyť se zdálo, že vše je naplánováno i realizováno maximálně profesionálně a precizně.



Příčin je více, ale zásadní roli sehrála „krize 1958“ která se projevila obrovským propadem prodejů aut střední třídy už v roce 1957. Horší čas na uvedení nového „luxusního“ auta pro úspěšně si Ford asi nemohl vybrat. Bohužel to ale jinak nebylo možné, byly objednány suroviny pro výrobu, díly a součástky se hromadily ve skladech, byly rezervované výrobní kapacity, dealeri měli připravené showroomy... To už zastavit nešlo. Dalším faktorem byla kvalita aut. Na začátku výroby neměl Edsel svoje speciální výrobní kapacity a výroba probíhala na linkách Fordu a Mercury, což dávalo ekonomický smysl, vždyť Edsel



Lehký customizing nepoškoduje základní markanty nové značky, ale přidává k nim porci individuality. Conti-Kit, Sidepipes a několik příjemných drobností váš Edsel odliší a zvýrazní. Snímek je ovšem ze současnosti



Edsel Ranger 1958 v základním provedení. Karosérie postrádá bohaté zdobení, je pouze jednobarevná a dokazuje, že ne všechny Edsely nesly tuny chromu. Ty nejlevnější měly zpočátku v nabídce i šestiválec



Na opačném konci ceníku stál luxusní STW woodie Edsel Bermuda v dvoubarevném laku a obložený dřevem. Za příplatek nabízeli prodejci i výbavu pro Kempování či závěsné zařízení pro tažení Airstreamu

EDSEL STATION WAGONS

Responsible for the, they do in style



sdílely s Fordem a Mercury platformy. Chyba byla v kvalitě výroby. Edsely měly úplně jiné

montážní sekvence, a tak z linek vycházela auta se zásadními vadami. Nelicující panely karosérie byly to nejmenší. Kvalita Fordů v té době nebyla nic moc, ale u Edselů se ještě o stupeň zhoršila. Dealeri si museli zařizovat dílny, aby mohli auta před předáním zákazníkům „dodělat“. Údajně nebyly výjimkou případy, kdy Edsel přišel k dealerovi s chybějícími součástkami, jejichž seznam byl připnutý na volantu. Když se už auto dostalo ke klientovi, přišlo další rozčarování. Halasná reklama vykreslila Edsel jako „zázrak na kolech“. S nadsázkou lze říci, že zákazník očekával vesmírnou loď, která mu po cestě uvaří kávu a udělá masáž nohou. Edsel sice byl plný efektních věcí, jako třeba ovládání převodovky tlačítky na volantu, plovoucí rychloměr

připomínající kompas, varovné kontrolky nízkého stavu olejové náplně, zatažení parkovací brzdy nebo přehřátí motoru. Kokoliv, na co jste si vzpomněli, mělo posilovač nebo elektrické ovládání. Karosérie oplývaly spoustou chromu a pod kapotami duněly silné osmiválce, ale žádná zásadní výhoda oproti jiným autům tam nebyla. Čím dál víc zákazníci si uvědomovali, že v podstatě dostávají trochu jiný, navoněný Ford nebo horší Mercury a žádný zázrak se nekoná. V nejhorším případě zjistili, že koupili auto plné zbytečnosti s velkým žíznivým motorem. Byla to ale i daň trendu, který nastavila pro rok 1958 celá Velká trojka. Obrovská honosná auta s mizernou ekonomikou. A včetně Edselu na to doplatily všechny automobilky vyjma AMC, jejíž Rambler byl

ŠPIČKOVÁ AMERICKÁ AUTOKOSMETIKA
S TRADICÍ JIŽ OD ROKU 1901

Dovozce a distributor autokosmetiky Meguiar's pro ČR a SR: Escape6 s.r.o., www.escape6.cz
Jeremenkova 90 • 140 00 • Praha 4 • otevřeno po - pá 9:00 - 18:00, tel.: 222 519 645 • info@meguiars.cz • www.meguiars-czech.cz



COMPLETE WITH HEATER - WALL-TO-WALL CARPETING - FOAM RUBBER CUSHIONS - DIRECTIONAL TWIN SIGNALS - ELECTRIC CLOCK

\$2698⁷⁵

THIS CAR BELONGS TO YOU

We guarantee to sell you an EDSSEL for the same cost or less than that of a Ford, a Chevrolet or a Plymouth.

ALL NEW 1959

R. L. SMITH EDSSEL SALES, Inc.

1312 Market St. Atlantic 6,5671 Salisbury, Pa.



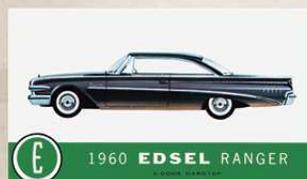
Elegance z každého úhlu, stylistická hříčka ve ztvárnění zadních světlů Wagonu, ale i volič automatiky. Tlačítka nebyla nic zvláštního, ale umístít je do středu volantu zatím nikoho nenapadlo

jediný, který meziročně narostl v počtu prodaných kusů. Zpět ale ke specifickým Edsel faktorům. Dalším omylem bylo zaměření prodejce na nejdražší modely, jimiž byly showromy doslova přeplněny na úkor levnějších modelů, které ale zákazníci upřednostňovali. Poslední kapkou byl design přední části. To, čím se chtěl Edsel odlišit a být designově unikátní, přineslo zklamání a rozčarování. Edsel jste skutečně poznali na vzdálenost bloku domů. Obdivné výkřiky se však nedostavily. Masky byla výsměšně označována jako koňský chomout, záchodové prkénko či dámské přirození. Jeden z tehdy populárních komiků nazval Edsel „Oldsmobilem cucajícím citron“.

Zajímavé je, že původní návrh počítal pouze s decentním otvorem, který by kontroverze nezbuzoval, nicméně na popud inženýrů, kteří se obávali problémů s chlazením, byl přepracován na velikost XXL. Auta se neprodávají, jak si vedení Fordu představovalo. Co s tím? Odpověď a řešení mělo být další masivní kampaň, tentokrát doplněná i o televizní show. A jak ještě lépe ukázat potenciálním zákazníkům správnou cestu ke správnému autu? Najměte hvězdy první velikosti, zarezervujte si čas na celostátní televizi a spusťte to! Tahle velká sláva vypukla 13. října. V show plně nabílených Edselů zářil Bing Crosby, Frank Sinatra, Rosemary Clooney, Louis Armstrong, Bob Hope a další. Mimochodem, byla to první show, která byla zaznamenána na video. Čtete správně, na video. Bylo to vůbec poprvé, co byla tato technologie použita a důvod byl jasný. Díky časovému posunu bylo třeba promítnout show i na druhém konci Ameriky

s časovým odstupem. Celou show je možné sledovat i na youtube, stačí zadat The Edsel Show. Sledovanost byla obrovská. Show vidělo 53 milionů lidí!

Pro svůj Edsel si ale do showroomů přišla jen hrstka z nich. Největší reklamní TV show neměla žádný reálný vliv na prodej. A co víc, dále se prohlubily problémy s kvalitou výroby. Další vtip tvrdil, že název Edsel vzniknul zkratkou z Every Day Something Else Leaks (každý den teče/prosakuje něco jiného). V březnovém čísle ročníku 1958 časopisu Popular Mechanics se uvádí, že 16% majitelů Edselů hlásí špatné zpracování auta, od špatných svárů až po selhávání posilovačů řízení. Proč tomu tak bylo? Nedostali snad dělníci pracující v továrnách Ford a Mercury ty správné instrukce o specifikách Edselu. U Fordů už vědí, že mají zásadní problém. Na jaře 1958 převedli původně samostatnou divizi Edsel pod Mercury a Lincoln. První rok končí prodejem něco málo přes 63.000 Edselů, což nezaujatým pohledem nepůsobí jako malé číslo na „nováčka“, ale bylo to daleko za odhadem 100.000 kusů a úplně mimo ve srovnání s optimistickými sny. Co dá? Určitě by bylo rozumné uvažovat o zrušení celého projektu, ale dosud investovaných více než 250 milionů dolarů to prostě nedovolovalo. Pro modelový rok 1959 prochází



design Edselu zásadní změnou přední části a odstraněním kontroverzního prvku. Posledního října roku 1958 je nový modelový ročník představen veřejnosti. Také boční linie karosérie doznaly zásadních změn a byl zcela zásadně omezen počet dostupných modelů. V nabídce zůstal Ranger a Corsair a dva typy STW, celkem 10 modelů. Přepracováním designu sice zmizely stížnosti, ale na záchranu Edselu už to nestačilo. Pověst byla nenávratně poškozena. Stigma neúspěchu a nízké kvality jako by bylo vyřizováno do kapoty každého Edselu. Prodeje dále klesaly a zastavily se na čísle 44.891 kusů. Mnoho aut čekalo na svoje kupce dlouhé měsíce na dvořech dealerů. Na jaře 1959 se Edsel vyráběl už jen v jedné továrně v Louisville. Loď se definitivně potápí, nicméně 15.10.1959 je představena modelová řada ročníku 1960. Proč? Design modelu '60 byl hotov, výrobní kapacita nasmulovaná, tak Edsel dostal poslední šanci. Za normálních okolností by asi byl 1960 Edsel úspěšný. Krásná dělená maska, přepracované boční linie, co na tom, že velmi podobné Fordu. Skutečně, když se na Edsel podíváte, vidíte proti Fordům pouze minimální rozdíly. Šance na úspěch tu určitě byla, ale prokletí a špatná pověst předchozích ročníků dokonaly dílo zkázy. Modelů zbylo už jen 7, konkrétně Ranger v pěti karosářských variantách a dva STW. Když jste si chtěli Edsel 1960 koupit, museli jste hodně spěchat, 19. listopadu je oficiálně oznámeno ukončení výroby. Zbytek vyrobených aut se rozprodává se značnými slevami a projekt Edsel se stává neúspěšnou kapitolou automobilové historie. Prodejní statistiky prozradí, že celková produkce dosáhla 118.287 vozů včetně několika tisíc, montovaných v kanadském Ontariu. Nerealizovaným snem byla výroba limitované edice convertibles nejvyšší třídy. Každý vůz měl mít pevnou skládací střešinu typu Retractable, navrženou pro luxusní Continental a úspěšně realizovanou u Fordu. Zkušební exemplář sice vznikl, ale to bylo vše. Posledním pozdravem de facto již neexistující značky je malý Comet, dnes známý výhradně jako výrobek divize Mercury. Že se původně měl jmenovat Edsel Comet, ví dnes už málokdo. Tento nápad ale už počátkem roku potichu zmizel ze scény, Comet zůstal Cometem a až v roce 1962 se dostal pod ochranná křídla Mercury.

Text: Jura Urbánek
Foto: Ford Motor Company, Ann Arbor News, archiv redakce



Ročník 1960 se už nepodobal Edselu, ale převzal některé detaily z velkých Fordů. Designově zajímavý convertible '60 s příslušnými kryty zadních kol mohl zaujmout, nebýt předchozích malérů. Skončil bohužel dřív, než stihl pokrýt highwaye...



Reritní Edsel Villager STW 1960 po precizní renovaci jezdí u nás v ČR. Na článek o něm se můžete těšit v Kombi Speciálu, který pro vás v budoucnu chystáme

