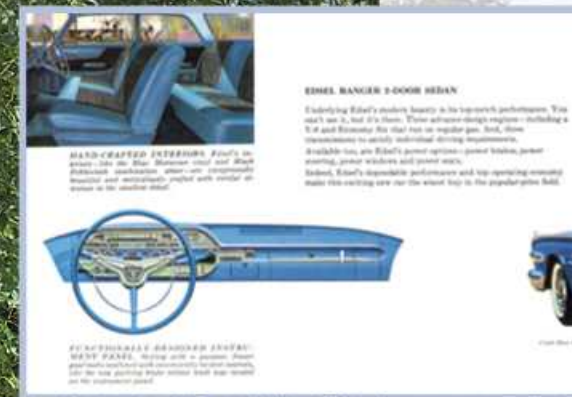
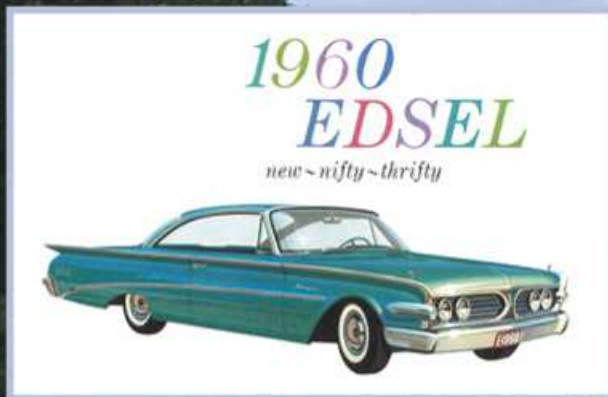




**Edsel Villager 1960:
po 22 letech vytažen
buldozerem z vrakoviště...**

*Pásky omšelého Caterpillaru se daly
do pomalého pohybu. Překonávaly
vlastní stáří, opotřebení i zátěž
na druhém konci ocelového lana.
To představovalo spojení mezi dlouhými
věky a zároveň nitku života, kterou osud
určil bezprizornímu wagonu s vyrezlými
otvory ve střeše. Dávno odepsaný vrak
ujel své první metry vstříc záchraně,
ale ještě o ní nevěděl. O budoucnosti
Edselu Villager 1960 se rozhodovalo až
za oceánem, poblíž moravské metropole.*

Tady čekal Villager
na vysvobození dlouhých 22 let



PERLA Z JUNKYARDU



Seskupení přístrojů a ovládacích prvků do nevelkého panelu signalizuje snahu o ergonomii

ří, navštívíme samotný konec padesátých let a dobu křidel v showroomech.

„Včera jsme v Louisville vyrobili posledních 18 Edselů, všechny na zvláštní objednávky.

Ale nemohu zaručit, zda je ještě zákazníci budou chtít.“

Ještě nedávno hrdý tiskový mluvčí Fordu je náhle nejistý, i brilantina v jeho vlasech jakoby ztratila lesk. Kalendarář ukazuje 20. listopad 1959 a všechny velké americké listy přinesly senzační, byť v automobilových kruzích očekávanou zprávu: „Ford končí s programem Edsell. Konec ztrátové značky! Ford uvádí, že fatální pokles zájmu dává červenou existenci celé divize!“ A je tomu skutečně tak, 19. listopadu 1959 končí veškeré naděje, které Ford Motor Company dával do projektu, pokřtěném jménem zesnulého syna „starého Henryho“. Poslední odezvu přináší 21. listopadu 1959 Saturday Evening Post – uvnitř čtenáři

Ten Edsel mě fascinoval vždycky,“ začíná vyprávět Darek Haumer, vlastník a léčítel nevidaného STW. „Jednoho jsem si už kdysi vyhlédl, ale utekl mi. Ještě teď na něj vzpomínám, jak mu ta červenobílá kombinace slušela.“ Nepochybně, složité tvary všech generací Edselů umožňovaly efektní barevné figury a patnáct samostatných odstínů nabízelo bezpočet elegantních kombinací. Ale ještě než se Darek rozhovo-

né figury a patnáct samostatných odstínů nabízelo bezpočet elegantních kombinací. Ale ještě než se Darek rozhovo-

Ozdobná maska jen se symbolickým středním členem dává zapomenout na tahalice kolem chromovaného koňského chomoutu



Původní Edsel se úplně vytratil, nastoupily aktuální linie Fordu, doplněné o zajímavé karosářské hříčky: dvojice unikátně tvarovaných zadních světlů a výrazný nápis



Ozdoby na blatnicích usnadňují manévrování, odhad délky jemně svažité přídě nebyl zejména pro čerstvé majitele snadný



Ozdobná maska jen se symbolickým středním členem dává zapomenout na tahalice kolem chromovaného koňského chomoutu

na jdou Edsel Magazine, definitivně závěrečné číslo letošní edice...

Třebaže se pojem

„Edsel“ stal synonymem totálního propadáků, při jeho zrození vládl optimismus a víze zářné budoucnosti. „E-Car“ začal svou kariéru jako pouhý průzkum zákaznických priorit v roce 1955. Třebaže detailní získané hodnoty nikdy nebyly zveřejněny, asi hovořily ve prospěch rozšíření koncernového portfolia. K tomu došlo 17. ledna 1956 a nová divize, jejíž paleta měla překlenout mezeru mezi levným Fordem a vyšší třídou Mercury, dostala jméno po Edselu Bryantu Fordovi, jenž v roce 1943 podlehl následkům zhoubné choroby. Našlo se dost lidí i institucí, kteří s tímto krokem nesouhlasili, ale „Old Henry“ si stál za svým.

Přišel E-Day, 4. září 1957 – a pokud v ten den někdo vymyslel jiné než běžně užívané výrazivo pro pompu, třpyt, slávu a kýč, přišel si na pěkný balík. Celá Amerika hltila novinky z představení vozu, o němž slyšeli zprávy z říše zázraků! Rozhlas, televize a noviny dokonce ten den odsunuly politiku na druhou kolej a z řádků a reproduktorů duněly osmiválce, zpívaly najaté stars, známé osobnosti se přetahovaly o to, kolik Edselů si kdo koupí, žádná dobrota nebyla lepší, žádná lahůdka lahodnější a žádné šampaňské nemělo víc bublinek! Ještě 13. října burácel přímý přenos velkolepé „The Edsel Show“ a jásoť zase nebral konce.

Od trosky z pohřebiště až po kompletní demontáž – znovuzrození Villageru se téměř rovná zázraku!





Třebaže Villager znamená Venkovan, ozdobný nápis je ve velkoměstském stylu

Objemný užitkový prostor může posloužit jako nolehárna, přepravník či útočiště pro početnou rodinu. Na spodní polovinu pátých dveří se nebojte sednout, je dimenzovaná na Američany, holdující tradiční stravě

stovkami reklamací novotou vonících aut, která majitele nedovezla ani na příjezdovku rodinného domu na předměstí a nad mizernou kvalitou výroby některých sérií

Dobře zásobené, elegantní, jednotně pojaté showroomy s usměvavými prodáváči a plnými skříněmi propagačních předmětů a dárkového artiklu, ukazovaly celou nabídku: menší Pacer a Ranger na platformě Ford a větší Corsair a Citation na platformě Mercury. Kombíky Villager a Roundup vycházely z Rangeru a Paceru. A přišly problémy, mnoho problémů. Stylistické ztvárnění přide se dalo – dejme tomu – od

mávnout subjektivním názorem každého jedince, ale nad

už nešlo jen pokrýt rameny. Jako každý skandál se i maléry Edselu staly vítaným námětem drbů a tučným soustem pro tisk. Už se nezpívalo a neslavilo, teď se vyprávěly fóry. Motoristický národ se cítil oklamán a akcie i prodej Edselu padaly strnou křivkou dolů.

Druhá generace, ročník 1959, přinesl nejen očekávaný facelift, ale i vychytání několika závažných „mušek“. Ale bylo už pozdě. Pracně budované renomé a směška na budoucnost se zhroutily bleskurychle. Z původní bohaté řady zůstal jen Corsair a Ranger, vzhledově ztratily – byť hodně diskutovanou – originalitu, technické zvláštnosti i typické markanty. Na konci modelového roku se ukázalo, že prodej nedosáhl ani hranice 50.000 kusů (včetně kanadské verze), což bylo beranidlo, které Edsel jednou ránou poslalo za hranice rentability.

Krásná scenérie opuštěného lomu dává vyniknout střídlivé eleganci Villageru lépe než přeplněné ulice amerických metropolí nebo písčová výheň nevadské krajiny



Fotka není z prospektu! Takhle vypadá renovovaný Express V8 352 cu.i. A to ještě nevidíte sametově řadící převodovku Mile-O-Matic!

A dostáváme se k meritu našeho článku, k nejméně známým a nejvíce raritním Edselům: k ročníku 1960. Na vlastní nohy se postavil už hodně neobratně a vyhlázel s nadějí do budoucnosti. Ta mu ale místo štěstí a úspěchu poslala definitivní „knock out“. Zajímavě tvarovaný a už na první pohled jasně nový „Ford“ design je dílem Buda Kaufmana a nezapírá, že se stal odběratelem součástek ze skladů Fordu, zejména modelů Galaxie a Fairlane. Nabídková paleta se smršťuje na historické minimum. Zůstává pouhý Ranger a louisvillská montovna jej dodává v provedení sedan, hardtop, convertible a STW Villager.

Je čas na malou konverzační vsuvku. „Jednoho jsem viděl před několika roky, když jsme jeli první Route 66,“ vzpomíná Darek a pokračuje: „Objevíli jsme dokonce i vrakoviště Edselů, určitě jste si v Chromu všimli fotek. Ale pořád jsem po posledním Edselu jen toužil, nic hmatatelného se zatím neobjevilo.“ Až jednou se Darek posadil před monitor a rozjel obvyklou galerii pohřebišť, vrakovišť a plácků s odloženými dýmami minula, aniž by tušil, jaké překvapení a horečné dny budou následovat.

„Time Machine“ s časoprostorovými koordinátami roku 1959 čeká... Je pondělí, 14. září 1959. Vlajky a ozdoby s logem Fordu a Edselu ověňují každou prodejnu a každé centrum FoMoCo. Ani zmínka o reklamacích, ani náznak vztekých reakcí řidičů, jimž Edsel vypověděl poslušnost či ztratil nějakou tu součást, všude vládne veselí. Právě debutuje Edsel modelového ročníku '60. Ale je za úsměvy personálu skutečně pravá a nefalšovaná radost? Rozhlédneme se po nazdobeném showroomu. Na pódiu se otáčí ostře červený convertible, kolem postávají s otevřenými dveřmi a kapotami sedany a hardtopy, vzadu láká elegantní Villager rodiny s dětmi a zdatné obchodníky na prostorový zázrak užitné



části nebo na třetí řadu sedadel. Skryté reproduktory chrlí nejnovější hity, od naleštěných vozů se odráží hlas Paula Anky, zpívajícího pomalý hit „Lonely Boy“, vystřídaný skladbou „Three Bells“ skupiny The Browns. Vše podle plánu... Nikdo zatím netuší, jak sebeklamné jsou předpovědi úspěchu. Ten se totiž nekoná. Lidé se prodejnám vyhýbají a o vyzrálé Edsely, které se již zbavily dětských nemocí, není zájem. Kdo chtěl Edsel, přijde pro Mercury, kdo nechce o modrém oválu ani slyšet volí Chrysler nebo Oldsmobile. Po 43 dnech se produkce horké novinky zastavuje, bez fanfár a navzdory Edselu, které se tou dobou už mohly směle utkat v aréně konkurenčního boje, odpočívají ve skladech. Vysvětlíme si celou evoluci v několika datech a číslech: 14. září 1959 začíná výroba ročníku '60, oficiální debut proběhne 15. října téhož roku. Objednávky jsou téměř nulové, správná rada seškrťává přiděly oceli a dalších surovin. Poslední vyrobené exempláře opouštějí továrnu v kentuckém Louisville 19. listopadu 1959. Následuje ticho; dlouhé, tísnivé a konečné. Až pokřik novin a televizních či rozhlasových hlasatelů zjevuje celou pravdu: poslední modelový ročník Edselu se zastavil po vyrobení 2.846 exemplářů! Vzpomínáte na nádherný Villager v showroomu? Bude z něj legenda a po několika desítkách let velká neznámá. Klasických šestimístných Villagerů se vyrobilo 216, devítimístné verze dokonce pouhých 59 kusů, a to včetně předseriových vozů. Villager nebude na titulních stránkách, po několika letech najde své místo v lesním zákoutí, v trávě za domem či ve společnosti ostatních ocelových nešťastníků, kteří již

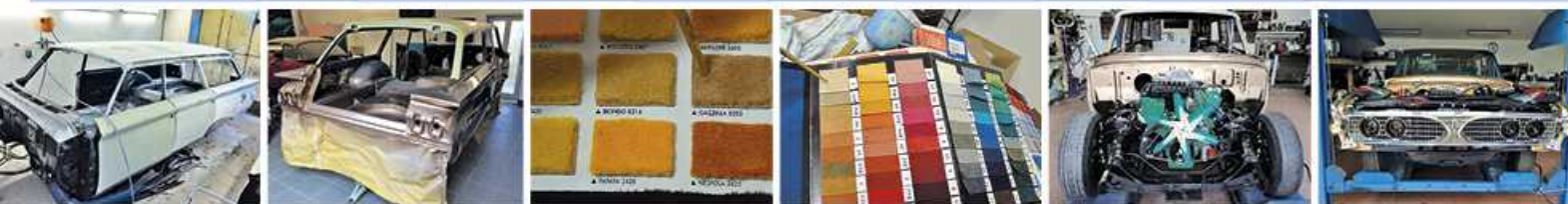
www.auto-na-dvatiu.cz

nebo pro jinou významnou událost

Vyberte si z celé naší flotily amerických veteránů...

+420 731 601 701





Retrofotka jako ze žurnálu: Edsel pyšně a trochu přísně hledící do objektivu, v pozadí historický výdejní stojan a fasáda garáže ozdobená dobovými cedulemi



Svislých ploutví bylo mnoho, vodorovná křídla jsou mnohem vzácnější. Milovníci detailů určitě ocení ladnou chromovanou křivku procházející pod zadními svítlami

Edsel Villager Station Wagon 1960

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * Karosérie: ocelová rámová, čtyřdveřové šestimístné kombi se zadní výklopnou stěnou * Rozměry: rozvor 3.048 mm, délka 5.456 mm, šířka 2.027 mm, výška 1.435 mm * Hmotnost: 1.813 kg * Motor: benzínový V8-OHV „Express“, 352 cu.i., 5.773 cm³, 300 koní při 4.600 ot/min, 518 Nm při 2.800 ot/min, kompresní poměr 9,6:1, čtyřkomorový karburátor * Převodovka: třístupňová automatická Mile-O-Matic Drive * Přední náprava: nezávislé lichoběžníkové zavěšení kol, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče * Zadní náprava: tuhá, listové pružiny, teleskopické tlumiče * Brzdy: bubnové na všech kolech * Kola: ocelové disky 8x14" s poklicemi * Pneumatiky: 235/75 R14 * Počet vyrobených kusů (1960): 216 * Cena (v roce 1960): od 2.989 USD

nikdy nepromluví hlasem svého agregátu. A jakého vlastně? Modely 1960 měly na výběr buď standardní řadový šestiválec Economy Straight Six 223 cu.i. (který ovšem Edsel nijak nezdůrazňoval), nebo dvojici véosmiček – Ranger 292 cu.i. a Express 352 cu.i. Vše záleželo jako obvykle na vaší peněženke, cena „holátka“ v základu se pohybovala mezi 2.989 a 3.072 USD.

A jsme opět v prosvětlené hale a sledujeme Darka, jak zamýšleně hledí na bělostnou střechu a mimoděk nabírá Edselovu energii dotykem filigránských ozdob členité zádí. Sdělí nám své zážitky? „Kluci, tohle byla fakt neskutečná klika. Jakoby někdo věděl, že hledám zrovna Villagera, když jsem si jednou večer sedl a začal procházet svý oblíbený americký webovka. Za ty roky je to už rutina, oči koukaly na monitor, ale duše odletěla někam do roku '59,“ posloucháme zpověď majitele jednoho z nejúžasnějších Villagerů na světě (a možná toho „Best of Best“). Dozvídáme se, že během putování po serverech narazil na stránky inzerenta, vlastně vrakoviště. „Jo, vy už stejně víte, co vám chci říct. Našel jsem ho a byla tam i fotka. Stál zarostlý do země, podlahou byla vidět zažloutlá tráva, dírami ve střeše zase nebe. Smutný pohled, ale já jsem okamžitě věděl, že chci právě tohle a nic jinýho.“ Minulost zůstane navždy tajemstvím, Villager své zážitky poslal na věčnost, kam by brzy dorazil také. Darek nezná počet předchozích majitelů, jméno prodejce ani adresu, na které ještě naleštěný Villager bydlel. „To je těžký, tyhle auta prostě zmizela a dneska jich žije a jezdí maximálně desítka. To je takový prokletí Villagerů – jezdily do úplného konce, pokud začaly hňít nebo měly defekt, šly na vrakáč třeba už za deset let. Někdy se našel i kupec ojetiny, ale ten to auto zrasoval k smrti,“ konstatuje najednou nezvykle vážný Darek. Ani nám není do smíchu při představě unikátních wagonů, končících život v drtiči... Třetí majitel se prostě nekonal. Mládež, která auta těchto ročníků kupovala, dobře znala neblahu

pověst Edselu a navíc, utahaný wagon se zádlí přilepenou k zemi není to pravé na balení plážových krás. „Ale pár věcí vím od chlapů z junkyardu. Chudák Edsel tam stál celých 22 let, vytáhli jsme ho až buldozerem a jak vypadal, vidíte na fotkách. Hromada šrotu shnilá ze všech stran. Ale taky jsem měl kliku. Z jiného Edselu jsem dostal střechu a tu jsme přiložili do hromady vybrakovaných krámů v kontejneru.“ Pak se dovídáme, že motor vlastně už nebyl ani motor, ale hrouda rzi, zatuhlá tak, že povolila až po několikadenní námaze. A taky řehtal americký úřední šiml. „To auto bylo na hromadě a samozřejmě nemělo Car Title. Taky proč, že jo, když ho čekal lis. Jenže takhle bez ničeho nesmí území Států opustit. Dalo to dost práce, než se povedlo vystavit nový Car Title, a mohli jsme auto vyzvednout z přístavního skladiště a konečně poslat domů. Takže papíry máme jako čistopis, z minulosti nevíme nic, ale tak už to chodí,“ konstatuje Darek už zase s úsměvem, kterým nabízí smír americké byrokracii...

A tak jsme doputovali až na konec, vlastně na evropskou půdu. Edsel přistál u Darka v dílně a po demontáži se konečně objevilo celé dílo zkázy. Sedm měsíců to trvalo, celých 220 dní práce, kterou Darek glosuje s nadhledem: „Na tom nic není, do sedmi měsíců renovujeme každý auto.“ A ta nádherná barva? „Jo, přesně podle vzorníku, aby někdo nemohl vykládat blbosti o neoriginalitě.“ Jo, je to tak, prolezli jsme nádherný zlatavý kombík do detailu – a ani stopa po historické nepřesnosti. Seděli jsme za dvoubarevným tříramenným volantem jako tehdy dávno, kdy kalendář ukazoval rok 1959 a od studeného říjnového počasí nás dělily skleněné výlohy showroomu. Ruka otočila titěrným klíčkem vlevo na palubce a očaroval nás pocit děja vu, promlouvající k nám vemlouvavým hlasem prodáváče v bílé košili a elegantním lusterovém obleku s visačkou na klopě. Ruka nahmatala volič automaticky – a místo haly s betonovou podlahou jsme projeli bránou na ulici, rozzářenou pastelovými tóny konce 50. let, středovlnné rádio nám nabídlo porci hlasu „Kinga“ Elvise... Ale stop! Darek asi vidí, že odjíždíme do snění a jde nás vytáhnout z iluzí. „Já vás chápu, tohle se stane každému, kdo má rád Edsely, mám to taky za sebou.“ A pak už jen vyprávění, jak ještě syrový a nezajetý Villager způsobil senzaci na loňském srazu v Jizbici, a od té doby mohly tisíce lidí obdivovat ladné křivky, zakončené plochými křídélky, poslouchat nadupanou a vzorně renovovanou véosmičku 352 cu.i. – prostě ponořit se do radosti s vědomím, že na našich silnicích jezdí unikát světového významu. Nakonec potěšení rukou a díky za možnost prohlídky čtyřkolového skvostu ze všech stran, pohled do zpětného zrcátka na mávajícího Darka – a tam, za pootevřenými dveřmi, zdá se nám to nebo se chromovaná maska usmála? Kdoví... A jestli ano, má důvod: přišla téměř z nenávratna a představuje perlu, jakou svět už více než půlstoletí neviděl.

Text: J.F.K., foto: Monika Vejvodová



Šestice malých fotek ilustruje kompletní karosařinu, výběr laku podle původního vzorníku a strojení, aby Villager vypadal jako na prospektovce

Tlačítka převodovky Teletouch jsou minulostí, pohledu řidiče se nabízí hluboký tříramenný volant, běžná páka voliče a módní rychloměr s vodorovnou stupnicí



Renovace

historických automobilů



www.restorations.cz
tel.: 731 601 701

kvalita • detail • preciznost • rychlost