



Pokračovatel slavného rodu

Edsel Bryant Ford



Může jméno stigmatizovat? Může znamenat negativní emoce? Jistě – třeba i mnohem později, když už jeho nositel není mezi živými. A přesně to se stalo jedinému následníkovi slavného Henryho Forda, budovatele amerického automobilového impéria v Detroitu. Tady ale nebereme ohled na pozdější dějiny a otevíráme dveře Síně slávy Ch&P dalšímu slavnému z rodiny Fordů...

Na přelomu 19. a 20. století nikdo netušil, jakých výšin dosáhne věhlas drobného muže s geniální podnikavostí a bezbřehým vizionářstvím. Když se v prosinci 1893 rozběhl v kuchyni domku na detroitské Bagley Avenue první spalovací motor „starého“ Henryho Forda, přihlíželi tomuto zahajovacímu aktu bouřlivé kariéry tři lidé. „Old“ Henry, jeho manželka Clara Bryant (samozejmě po vdavkách Clara Ford) – a malý Edsel Bryant (druhé jméno původně rodné příjmení jeho matky), který se narodil jen několik týdnů předtím. Světlo světa spatřil 6. listopadu 1893 v Detroitu (Michigan) jako jediné dítě manželů Fordových. Nezvyklé křestní jméno dostal po nejbližším rodinném příteli manželů Fordových. Je jasné, že od nejranějšího dětství slyšel cin-

kání náradí, snahy o spuštění motorů, občas korunované úspěšným nastartováním a následným pokašláváním malých agregátů. Nebyly mu ještě ani tři roky, když se poprvé svezl v prototypu Quadricycle, prvním čtyřkolovém vozidle značky Ford. Postupem času, ještě před započítáním školní docházky, „pracoval“ mladý Edsel po boku svého otce. Ale už tehdy se projevilo jeho výtvarné nadání. Zatímco „old“ Henry byl fascinovaný technikou, motory, jejich funkcí a optimalizací výkonu, Edsel se odklonil a šel cestou výtvarného pojetí. Jeho kresby se postupně zdokonalovaly, a zatímco jeho spolužáci kreslili jen změtí čar, Edsel Bryant překvapoval jednoduchými, ale vyváženými malůvkami tehdejších kočárů bez koní či jejich částí. První jeho kresby vznikly – jistě ni-

Rané motoristické zkušenosti sbíral mladý Edsel třeba na sedadle spolujezdce ve Fordu Model N, vyráběného v letech 1906 až 1908. U volantu sedí budovatel impéria „old“ Henry



Ford Model A byl nepřímo také Edselovým dílem. Prý už se nemohl dívat na zastaralé „Těčko“ a s otcem měl neustálé rozepře kvůli budoucnosti rychle stárnoucího vozidla...

koliv náhodou – v roce založení slavné Ford Motor Company, tedy 1903. Později začal psát i články o automobilech a jejich vývoji, a po skončení vyučování skoro každý den navštěvoval montovnu v Highland Parku, pomáhal úředníkům a učil se, jak funguje řízení firmy. Přelom v jeho životě nastal v roce 1912. Edsel dostal od otce mírně ojetý Model N, ale radost z vlastního vozidla brzy vystřídal zklamání, když viděl, jak nedokonalý je to výrobek ve srovnání s představami, které nosil v hlavě. Své vize realizoval v přestavbách několika Modelů T. Vždy se jednalo o amatérské stavby speedsterů, mezi nimiž vynikal jeho Model T Torpedo Runabout. Na rozdíl od svých vrstevníků měl jednu velkou výhodu: dostatek peněz, ale zejména otevřené dveře do skladů Fordovy automobilky. Edselova výtvarná zručnost se neustále zdokanalaovala a bylo jasné, že nadějný teenager brzy začne mluvit do designu výrobků svého čím dál slavnějšího otce.

Luxurní jachta Sialia byla oblíbeným místem obchodních schůzek Henryho Forda. Pak ji využíval jeho syn Edsel. Za války byla rekvírována do armády, v roce 1947 demobilizovaná a sešrotovaná

Prototyp slavného Lincolnu Zephyr – jednoho z nejmilejších „dětí“ Edsela Forda. Traduje se, že když s ním Edsel přijel za přáteli do oblíbeného letoviska, začaly okamžitě padat objednávky



Tři generace nejznámějších světových autovůbeců: uprostřed zakladatel koncernu Henry Ford, vpravo jeho syn Edsel, vlevo vnuk Henry Ford II. Ten kouká poněkud zavile...

V roce 1912 dokončil studia na Detroit University School a okamžitě nastoupil do rodinného podniku. Nemusel dlouho sbírat zkušenosti a brzy postoupil na místo sekretáře společnosti, v roce 1917 se stal jejím viceprezidentem. To už byl rok ženatý s Eleanor Lowthian Clay. Takže doslova expresní cesta po společenském i mocenském žebříčku...

Přibližně v této době začaly Edselovy neshody se slavným otcem. Výtvarně nadaný bouřlivák neustále poukazoval na morální i technickou zastaralost „Těček“, na nemožnost jejich radikální modernizace a na nutnost ukončení výroby. Možná právě díky jeho naléhání vděčí svět za vznik následné řady A, protože Henry Ford byl s Modelem T spokojený a hodlal jej vyrábět snad až do konce svých dnů. To už se Edselova rodina začala rozrůstat, Henry Ford byl obdarovávaný jedním vnukem za druhým, a mladá rodina vyměnila dosavadní domov za monumentální sídlo, navržené proslulým architektem a designérem Albertem Kahnem v luxusní čtvrti Grosse Pointe. Edsel byl autorem nápadu na odkoupení firmy Lincoln v roce 1922. Ze stejné doby pochází jeho slavný citát: „Táta



Edselův speedster pochází z roku 1932 a patří k průkopníkům tehdy módní vlny lodních zádi. Na designu se spolupodepsal Eugene Gregorie, později byl speedster značně pozměněn

postavil nejznámější auto na světě – Těčko. Já postavím to nejlepší a bude se jmenovat Lincoln.“ Ostatně – nezdá se vám, že první „Áčka“ jsou jakýmsi zmenšeným předobrazem budoucích modelů prezidentské superznačky? Edsel se snad nikdy nespokojil se sériovým modelem. I ve 30. letech si pro svou potřebu navrhoval a stavěl auta sám, jen technické části zadával podle vlastních specifikací do továrních výrobních dílen. Z roku 1932 pochází jeho proslulý hliníkový racer (navržený za asistence Eugena Gregorieho) se zádi typu boattail. Speciál měl pod kapotou samozřejmě nejnovější spodový V8, který tak revolučně zasáhl do dějin americké motorizace, ovlivnil volbu pohonu tisíců rodderů a do dneška se řadí k nejznámějším agregátům na světě vůbec.

Edsel Ford s manželkou Eleanor při procházce na dnes už neznámém místě. Jejich vztah byl pohodový, plný lásky a respektu, ovšem zákeřná choroba si na Edsela osobovala větší právo...





Dvě generace automobilových průmyslníků nad otevřeným křídlem kapoty Fordu V8. Bylo by nesporně zajímavé slyšet, co „starý“ Henry o kapitální novince říkal svému synovi mezi čtyřma očima



Dodnes dochovaný a pravidelně vystavovaný Edselův Ford V8 Model 40 Special Speedster. Vůz prošel pečlivou renovací a představuje unikát z majetku slavné rodiny

Edselovým jménem pokřtil koncern novou značku, kterou hodlal rozšířit své portfolio. Jenomže nikdo není absolutním páнем svého osudu: okolnosti se vymkly kontrole a nová značka přinesla katastrofu



Model se dochoval dodnes a bývá možné jej spatřit na těch nejexkluzivnějších amerických soutěžích elegance. To už byl Edsel Bryant prezidentem FoMoCo a zasazoval se o co nejrozsáhlejší modernizaci Modelu A. Ten dostal brzdy na všechna kola, moderní karosérii v širokém výběru modifikací, běžnou a spolehlivou převodovku – a tak se stal legendárním pokračovatelem řady T. Samozřejmě jen do chvíle, než se představil legendární V8. Pak už se dějiny modrého oválu posunuly na zcela jinou úroveň... Na konci třicátých let nalézáme Edsela Bryanta na zkušební dráze při testech nových vlastních modelů Lincoln Continental a především Lincoln Zephyr, který se stal famózním vozidlem a jasnou volbou pro smetanku podporující FoMoCo. Dalším a neméně významným Edselovým počinem se stalo založení značky Mercury. Pak přišla válka... Okamžitě se projevil další Edselova vášeň, totiž letectví. Ostatní americké automobilky přešly na výrobu válečných motorových vozidel, zbraní, součástí či munice, ale mladý Ford si uvědomoval potřebu letadel všech kategorií a samozřejmě i možnost nepříznivého vývoje na frontě v případě jejich nedostatku. Dalo mu hodně práce přesvědčit „old“ Henryho o konverzi výroby na leteckou, ale podařilo se to a ve Fordových automobilkách se začala montovat letecká technika. K tomu účelu posloužil obří komplex ve Willow Run a výrobní náplní se staly především těžké bombardéry Consolidated Liberator (sloužily po válce i v československé armádě). Dodejme snad ještě, že se vojenského využití dočkala i Edselova soukromá jachta Sialia. Mohl Edsel Bryant Ford tušit, že se blíží závěr jeho životní etapy? Patrně ano. Těžká choroba v podobě rychle metastárující rakoviny žaludku prý o sobě dávala vědět už na přelomu 30. a 40. let. Na takové tragické onemocnění byla tehdejší medicína krátká a tak se 26. května 1943 na sídle Fordových objevil černý prapor. Do celého světa se rozléta zpráva, že tvůrce nádherných Lincolnů Series K, Zephyrů a Continentalů odešel na věčnost ve věku 49 let. Do křesla prezidenta obřího konglomerátu musel znovu usednout staříček Henry. Edsel Bryant našel věčný klid na detroitském hřbitově Woodlawn.



Dobře naložený mladý Ford – ale není divu. V tomto věku měl všechno, co si americký obchodník a návrhář mohl přát: majetek, obdiv, přízeň i respekt...

Co po Edselovi přežilo dodnes? Mimo největší Fordovy prohry se značkou pojmenovanou na počest předčasně zesnulého prezidenta firmy ještě Edsel Ford Freeway a antarktické pohoří Edsel Ford Range objevené a pojmenované admirálem Byrdem, jehož polární výpravu společnost Ford spolufinancovala. Naše Síň slávy Chromu&Plamenů se rozrůstá o další slavnou osobnost. Edsele Bryante, vstupte! Známe a ctíme vaši historii i historii slavné firmy, jejíž přijetí nosíte. A Edsely našich majitelů už mají dávno všechny mouchy vyčytané...

Text: J.F.K.

Foto: archiv autora a redakce, FoMoCo, wikipedia, Academic Accelerator, Bettman Archive, NY Times, Speedster World

Velkolepé sídlo rodiny Edsela Forda na detroitské nobl adrese: v Grosse Pointe vyrostla podle návrhu Alberta Kahna impozantní stavba, která si nezdala s vilami hollywoodské smetánky



CHYBÍ VÁM NĚKTERÉ ZE STARŠÍCH ČÍSEL?



**Ročníky
2007 až 2021
POUZE
59 Kč/kus!**

**NÍZKÁ
CENA!**



Objednejte si je pomocí formuláře na našem webu: www.chrom-plameny.cz/starsi-cisla/ nebo si o ně napište do redakce: e-mail: redakce@chrom-plameny.cz popř. telefon 605 935 565 (po-pá 9-16 hodin) Číslo 1 až 82 vám pošleme za novou zvýhodněnou cenu 59 Kč + poštovné. Od čísla 83 je cena 99 Kč + poštovné.

Obsah všech vydání si můžete prohlédnout na webu: www.chrom-plameny.cz/starsi-cisla/