

Volume 14, numéro 2



Avril – mai 2008

DeSoto Fireflite 1955

*Soirée d'ouverture
de la saison 2008*

*23 avril
2008*



WWW.AVAO.CA

Histoire de disparition

Par
Fabien
Desforges



EDSEL

Nous n'avons vu jusqu'à maintenant dans cette chronique que des disparitions de compagnies. Même dans le cas de la Metropolitan dont j'ai parlé dans le dernier numéro, la compagnie Nash, qui produisait cette voiture est disparue au profit de AMC (American Motors Corporation). Le cas de la Edsel est assez unique, car elle fût produite par une des trois grandes compagnies de Détroit, la compagnie Ford. Ce fabricant d'automobiles était très prospère. Fondée par le célèbre Henry Ford, les produits de cette compagnie se vendaient très bien et ont continué à se vendre après les déboires de la Edsel. Comment une compagnie aussi avisée peut-elle produire une voiture qui fût un échec en n'étant produite que pendant trois ans ! Quand on pense à tout l'argent investi pour la sortie d'un nouveau modèle, personne ne veut que le produit dure si peu de temps.



Milieu des années 50, projet E-Car

Arrivée de la Edsel

Après la guerre, soit vers 1948, les dirigeants de Ford Motors Corporation, se rendent compte que leur compagnie ne peut faire concurrence à ses deux grands rivaux, General Motors (G.M.) et Chrysler. En effet GM possède toute une gamme pour répondre à tous ses clients potentiels, soit de la Chevrolet de base à

la Cadillac de luxe. (Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick et Cadillac).

Chrysler a aussi une ligne très complète avec la Plymouth, la Dodge, la Chrysler et l'Imperial.

Un projet est donc mis sur pied dans le but de corriger cette situation. Le projet s'appelle E-Car pour « Experimental ». L'on dépensera 400 millions de dollars dans cette aventure. On veut créer une voiture révolutionnaire, unique, différente des autres, une voiture qui se démarquera de la concurrence.

En 1956, l'on fait appel à une agence de publicité pour trouver un nom à la nouvelle auto. Une liste de 18,000 noms est produite mais le nom Edsel n'y apparaît pas. Edsel était le prénom de l'un des fils de Henry Ford, le fondateur de la compagnie.. On peut donc dire que le choix du nom fût l'affaire d'une personne influente de la compagnie, soit M. Ernest Breech, vice-président de Ford. Il dût convaincre tout le monde, y compris la famille de M. Edsel Ford qui n'était pas chaude à l'idée.

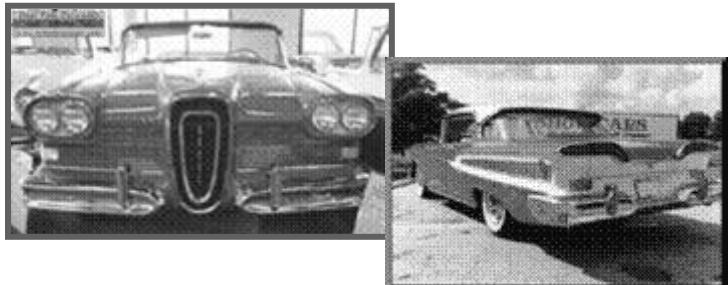
Fabrication de la première Edsel

Les dirigeants de la compagnie voyaient grand pour ce projet. C'est la division Lincoln/Mercury qui produira la Edsel. Quatre modèles seront produits en passant de la Ranger de base à la Citation, la version la plus luxueuse. En plus, il y aura 18 variantes, de la décapotable en passant par la hardtop, allant jusqu'à la station wagon. On peut constater que l'on voyait grand chez les dirigeants de Ford. La production débute en juillet 1957 et le slogan est : << The Newest Thing on Wheels >>. La compagnie ne faisait pas preuve de modestie face à la nouvelle Edsel qui devait être une révolution dans le monde automobile. On présente une publicité plus forte que jamais pour lancer la Edsel.

Histoire de disparition



Ford Edsel Citation 1958



Présentation de la Edsel 1958

Comme c'est la tradition dans le monde de l'automobile de cette époque, la Edsel 1958 est présentée au public en septembre 1957. On présente d'abord les deux modèles économiques, soit la Ranger et la Pacer avec un moteur V8 de 361 cid développant 303 cv. Bien que la boîte de vitesses touche Ford-O-Matic soit en option sur ces deux modèles, 90% des clients choisiront cette boîte de changement de vitesses. Mais déjà une surprise. On avait parlé de révolution automobile, mais ces deux modèles sont montés sur des chassis de Ford Fairlane de 116 pouces.



Boîte Ford-O-Matic au centre du volant

Puis l'on présente les deux modèles plus luxueux soit la Corsair et la Citation. Ces voitures sont propulsées par un V8 de 410 cid développant 345 cv. Le chassis de base n'est pas lui

non plus révolutionnaire, car il s'agit du chassis de la Mercury de 124 pouces, donc plus long de 8 pouces que les deux produits de base déjà présentés.

Premier échec

Premier échec, la Edsel ne se vend pas. Il y a à ce moment en Amérique une récession qui pousse les gens à faire d'autres choix et surtout à acheter des autos plus économiques. La première année de production est un désastre. On pensait vendre 200,000 Edsel, on n'en vendra que 63,110 aux Etats-Unis et 4,935 au Canada.

Réaction

Devant cet échec, la division Edsel est placée sous la gouverne de Lincoln/Mercury. Cependant, les vendeurs ne veulent pas de cette voiture et ne feront pas beaucoup d'efforts pour la vendre. Ils essaieront plutôt de vendre les autres modèles de Ford. Déjà, au début de 1959, la compagnie réagit en proposant un modèle plus économique doté d'un moteur 6 cylindres de 292 cid. On enlève des choix. La gamme Edsel passe de 18 à 10 modèles seulement. On enlève la luxueuse Citation et la Pacer, mais on garde la station wagon. Malgré ces changements, on ne vendra que 44,891 autos



Edsel Ranger 1959

aux Etats-Unis et 2,505 au Canada, un désastre considérant les efforts mis dans ce projet.

La fin

Il n'y a pas eu d'Edsel fabriqué en 1960. Les quelques modèles de 1960 ont été fabriqués en 1959. On réduit les choix de modèles à sept.



Seulement 2846 Edsel 1960 furent vendues. Ford annonce le 19 novembre 1959 la fin du programme Edsel même si quelques modèles 1960 sont sur le marché.



Prototype qui ne fût jamais produit de la Edsel 1960. Remarquez le nez de ce modèle fait dans la continuité des modèles 1958/1959.



Edsel 1960

Raisons de l'échec

Tout le projet Edsel fût l'un des plus gros échecs dans le monde de l'automobile. Quelles sont les raisons de cet échec ? Beaucoup de choses ont été écrites et dites à ce sujet. Voici quelques-unes de ces raisons :

- La culture populaire parle de la laideur du modèle
- Des rapports de consommateurs parlent du manque de leadership et de support des dirigeants. Beaucoup de personnes chez Ford ne croyaient pas au projet.
- Ford n'a pas su détecter le contexte économique de la fin des années 50. Il y avait une récession et le temps n'était pas propice à la sortie d'un nouveau modèle pleine grandeur et pas du tout économique.
- On a dit : "The wrong car at the wrong time"
- La production était bâclée, ce qui donna à la Edsel la réputation d'une voiture non fiable.
- La récession amène l'introduction en 1960 de plus petites voitures comme la Falcon, la Corvair et la Comet. Pas de place pour la Edsel.
- Une publicité abondante mais mal faite qui a nui aux ventes.

Edsel a été la risée de tous pendant longtemps. Beaucoup de farces de toutes sortes existent sur la Edsel. Mais le seul avantage maintenant de cette automobile, c'est qu'elle est rare et très chère surtout si vous cherchez un modèle 1960.

Sources : *Trombinoscars*, *Wikipedia*, *American Cars de Gründ*, *Rewind the fifties*.

Autos anciennes américaines en Europe

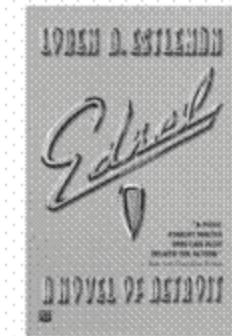
J'ai découvert dans la revue française Nitro, des amateurs de voitures anciennes américaines en Europe. Il est surprenant de voir le nombre de ces voitures disponibles en France et en Belgique entre autres. Le langage de ces amateurs est particulier, car il est teinté d'expressions anglaises. Je vous propose deux sites internet parmi tant d'autres et quelques expressions.

<http://www.dreams-cars.net/equipe-dreams-cars.html>



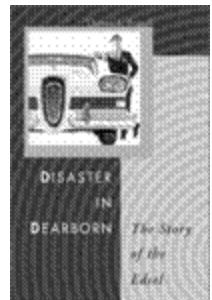
Pour connaitre l'histoire complète de

l'aventure Edsel.



Edsel

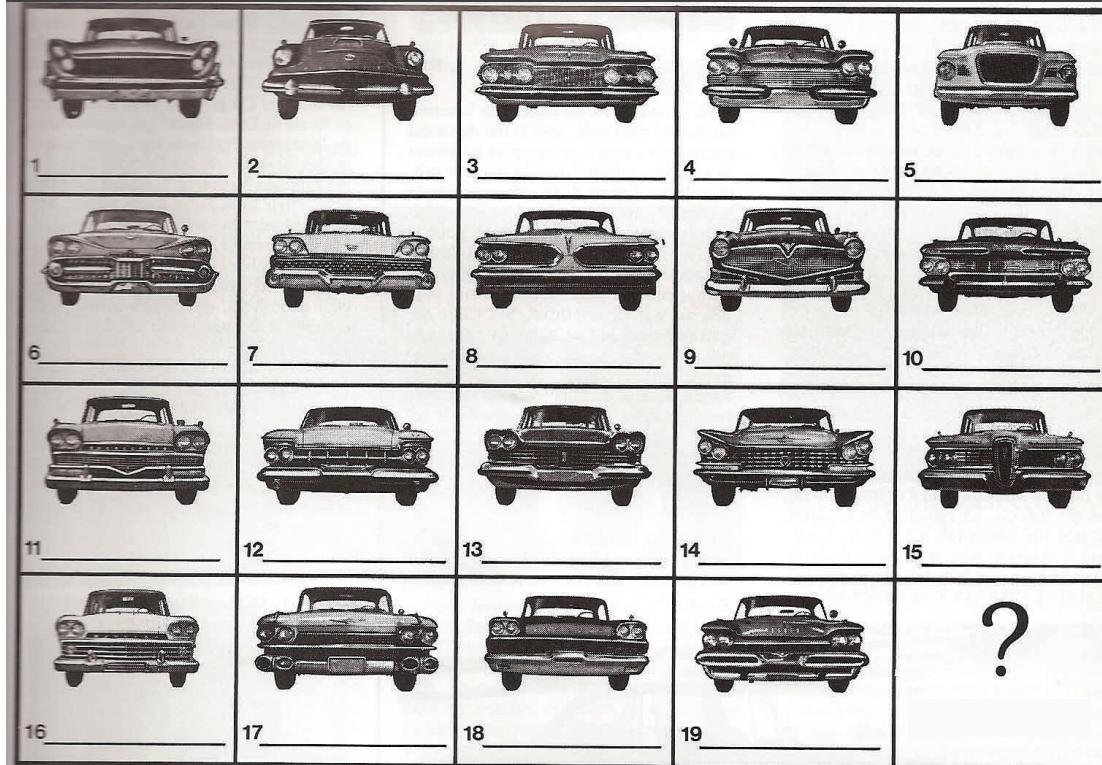
By Loren D. Estleman
A Novel of Detroit
<http://www.amazon.fr>



Disaster in Dearborn

By Thomas E. Bonsall
The Story of the Edsel
<http://trombinoscars.ifrance.com/livres/amazon150.jpg>

Auto Quiz



Les 19 automobiles illustrées ci-joint vous sont présentées de façon anonyme. C'est à vous de les identifier. À vos marques; prêts; partez! Au cas où vous en auriez besoin, la solution de ce quiz se trouve à la page 23.

Source :

Jeu extrait de la revue *Le magazine de l'Auto Ancienne*, volume 13, numéro 1, janvier 1986.



Il était une fois...

Par
Robert J. Cuillerier

“MENACE DU QUART-DE-MILLE”



PONTIAC S/D CATALINA



En 1962, la division Pontiac de GM redessina le toit de tous les modèles 2- portes coupés, leur donnant l'apparence d'un toit décapotable en position fermée. La Catalina, équipée du 421 Super Duty, faisait de celle-ci une grosse menace sur les circuits de Drag Racing. Malheureusement les ventes totales n'atteignent que quelques 200 unités. D'allure discrète avec des enjoliveurs de type **dog dish**, beaucoup de compétiteurs doutaient du monstre caché sous le capot! **Motor trend** testa la nouvelle voiture de performance de Pontiac, équipée du 421 à double carburateur. Malgré les plaintes de perte de traction de la part des pilotes, le monstrueux S/D franchissait le quart-de-mille en 13.9 secondes à 107 mille-à-l'heure! Quoi dire que WOW!!!



421 Super Duty

Par Maurice Joanisse

La dernière DeSoto

La plupart de nous tous sommes au courant que la production de la marque DeSoto fut discontinuée en 1961 par Chrysler. Virgil Exner, dessinateur en chef chez Chrysler, avait planifié la DeSoto 1962 dans une chambre secrète et, même si les prototypes ont éventuellement fait éruption dans les studios de dessin de Chrysler, ils n'ont jamais été mis en production.

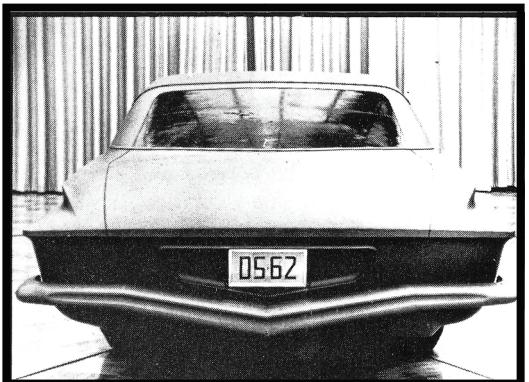


Voiture thème en argile dont toutes les voitures Chrysler pour 1962 dérivèrent. A noter la calandre en forme de "V" et le pare-choc qui semble flotter.

Connue au studio de dessin Chrysler comme le modèle "S", la DeSoto 1962 faisait partie d'un groupe de voitures dérivées d'une seule étude en argile. Appelé une voiture "thème", ce modèle original fut créé dans la chambre secrète de Virgil Exner et démontrait la direction générale des dessins proposés pour l'année 1962. De cette voiture thème, plusieurs modèles dérivèrent et furent modifiés. [Chrysler, Dodge, Plymouth, etc.] Cette voiture thème était développée dans un secret absolu et seulement un groupe de modeleurs choisi avait accès à cette chambre spéciale. En mai 1959, un

modèle en argile pleine grandeur était prêt. Chrysler eût de nouveaux modèles en 1955, 57 et 60, et on avait planifié un autre changement pour 1962. Exner donnait à ses nouvelles voitures une proportion "long capot/plateforme arrière courte", proportion complètement différente de GM et Ford qui favorisaient la plateforme arrière longue. Ses voitures étaient évo-catrices des proportions des années trente, époque que Exner aimait bien. D'autres touches distinctives sur la voiture "thème" comprenaient des formes excentriques pour les ailes arrière, la calandre et les phares avant. Exner accueillait tout ce qui était différent, comme les pare-chocs en forme de "V" et les courbes étranges pour l'ouverture des roues. La voiture d'Exner ne ressemblait en rien à ce que Chrysler ou n'importe qui avait déjà construit.

La forme de base en argile était modifiée pour créer des modèles de production distinctifs. Fred Reynolds était en charge du dessin de la Chrysler et Don Kopka de la DeSoto. Kopka donnait à la DeSoto certains éléments de la Valiant 1960. Le capot demeurant long et la plateforme arrière gracieuse et courte. Les ailes



Le même motif "V" était transmis à l'arrière de la voiture. On le remarque dans l'encastrement pour la plaque d'immatriculation et le pare-choc.

Le saviez-vous?



La version finale de la DeSoto 1962 par Don Kopka, La voiture comme elle aurait été si la marque n'aurait pas été cancellée.

avant avaient de curieuses lames qui s'étendaient des phares avant penchés jusqu'au milieu des portes. Les cotés arrière de la voiture étaient appelés "aile de poulet" par les dessinateurs-cadets et mettaient en évidence une plate-forme qui descendait une pente rapide. [La Pontiac Grand Am de 1975 utilisa ce même motif.] Feux arrière triples, pare-chocs en "V" et forme sculpturale élevée ont caractérisé le devant et l'arrière de la voiture. Par contre, en contraste surprenant, la section centrale de la carrosserie, du haut au bas, formait une courbe gracieuse incluant les vitres de coté.

Le 18 novembre 1960, Chrysler annonce la discontinuation de la marque DeSoto après 32 ans de



Les feux arrière triples continuent la tradition chez DeSoto. A remarquer le pare-choc plus réaliste du motif "V".



La version finale du modèle Adventurer sedan, proposée en février 1960, avait des moulures différentes, une vitre arrière plus grande et d'étranges vitres de coté.

production. À ce moment, toute la lignée des produits Chrysler pour l'année 1962 était presque finalisée, mais le projet au complet fût abandonné. Chrysler et Impérial seront bâties sur la même carrosserie que l'année précédente [1961].

On donna seulement à Plymouth et Dodge les proportions de base de la voiture-thème.

Fred Reynolds se rappelle avoir fait l'inspection du prototype en métal de la DeSoto 1962 six mois après l'abandon du projet et déjà pour lui, elle avait perdu son charme. Le public en général semble être de cet avis car les modèles Dodge et Plymouth 1962 raccourcis furent un désastre au point de vue vente.

En 1963, le flamboyant Exner fut remplacé comme dessinateur-en-chef par Elwood Engel, venant de Lincoln, et le style des produits Chrysler est devenu en général plus élégant et moins audacieux. En même temps que la DeSoto 1962, les idées innovatrices d'Exner et même son appro-

Le saviez-vous?



La calandre de l'Adventurer montre un étrange médaillon et des phares de stationnement dans le pare-choc.



Voilà l'Adventurer sedan telle qu'elle serait apparue si la production n'avait pas cessé. A noter l'unique et exhubérant traitement du toit avec ses deux couleurs.

che au point de vue dessin automobile auraient fait dépérir la compagnie Chrysler. Rétrospectivement, c'était probablement la meilleure chose à faire.

Extrait du magazine "Special Interest Auto" 1975

Qui suis-je ?

Réponse de l'édition hiver 2008.



Conrad Labrosse

Vous voulez participer au jeu *Qui suis-je?*

Envoyez vos photos à directeur2@avao.ca

Solution Auto Quiz

- | | | | |
|-----|-------------|-----|-------------|
| 1. | Lincoln | 11. | Nash |
| 2. | Packard | 12. | Imperial |
| 3. | Oldsmobile | 13. | Plymouth |
| 4. | Chrysler | 14. | Buick |
| 5. | Studebaker | 15. | Edsel |
| 6. | Dodge | 16. | Rambler |
| 7. | Ford—Meteor | 17. | Cadillac |
| 8. | Pontiac | 18. | Mercury Mo- |
| 9. | Hudson | | narch |
| 10. | Chevrolet | 19. | De Soto |

The logo for Pyromateck Inc. features a stylized fire extinguisher on the left, spraying a stream of flames towards the right. The word "Pyromateck" is written in a large, flowing, cursive font across the center. Below "Pyromateck" is the suffix "INC." in a smaller, bold, sans-serif font. To the right of the logo, the name "Michel Syvigny" is written in a script font, followed by "Directeur général" in a smaller sans-serif font. Below the logo, the company's name is repeated in a bold, sans-serif font: "SÉCURITÉ INCENDIE FIRE EQUIPMENT".

The image features the "Carle Ford Inc." logo. At the top, the company name is written in a large, bold, black sans-serif font. Below it is the classic Ford oval logo, which consists of the word "Ford" in its signature script font, enclosed within an oval border. This entire emblem is positioned above a detailed illustration of a vintage oil drum. The drum is cylindrical with horizontal banding and a visible metal band around its middle. The top of the drum is open, showing a flat surface where the Ford oval is centered.

*Priv du Président
2004*