

Øyvind Gravningen fra Sande i Vestfold er en av svært få nordmenn som eier en Edsel - bilen som rystet det mektige Fordimperiet i sine grunnvoller. I dag er bilen en av de mest etterspurte veteranbilene. Denne bilen har overlevd i Norge siden 70-tallet, og ble faktisk presentert i AMCAR nummer 8 i 1978, da Sigmund Espeland fra RCOC Årnes eide den. Sigmund kjøpte den i 1978 av Åge Gustavsen, som hadde restaurert og bygd opp bilen fra en nærmest håpløs tilstand den gang...

# Ved Steinar Sund **Fiaskobilen** fra **Ford...**

- Jeg har eid den i 3 år, den forrige eieren bodde i Nord-Norge og hadde eid den i 10 år, forteller Øyvind. Før restaureringen på syttitallet kom bilen fra Sverige, men den var da i meget dårlig forfatning og interiøret manglet. Åge Gustavsen foretok derfor en omfattende restaurering og ombygging i 1970. Da ble den originale motoren byttet ut med en annen i samme motorfamilie, men med litt mer kubikk - en 390 cid fra 1966. Det originale automatgearet med trykknappsystem ble bygd om til en enkel gulvspak. I mangel av noe annet, ble bilen forsynt med interiør fra en gammel Dodge.

I dag er bilen svart og rød, men den originale fargen var to nyanser av grønt.

- Den ble lakkert om i 2005, forteller Øyvind.

Bilen er en Edsel Pacer, 2 dørs hardtop fra 1958.

- Det ble laget vel 6.000 av den i 1958 og det ble solgt kun 3 biler i Norge, forteller han. Kongehuset var en dem som kjøpte Edsel, det var en Edsel Citation. Edsel's modellprogram i 1958 bestod av fire modeller: Citation, Corsair, Pacer og Ranger. Det fantes ulike varianter av 2-dørs, 4-dørs og convertible til alle disse modellene. Citation var den dyreste av dem og kostet fra \$3.500 og oppover, mens Ranger var den billigste med priser fra \$2.484. Pacer kostet fra \$2.700 til \$2.993.



Edsel's 1958-modell hadde en meget spesiell grill som var veldig annerledes i forhold til andre biler fra den tiden. Mange likte den, men det var også noen som påstod den minnet om en vagina.

## Skyløye forventninger...

Ford hadde utrolig store forventninger til lanseringen av Edsel høsten 1957. Man ønsket å utvide Ford-familien med en helt ny divisjon. På den tiden var General Motors den store konkurrenten. GM hadde en hel familie av modeller, fra den rimelige Chevrolet, via Oldsmobile, Pontiac og til de store luksusbilene Buick og Cadillac. Den gangen ble gjerne fremgang og suksess markert med en litt større og dyrere bil. Den som eide en Chevrolet kunne lett avansere til en Oldsmobile uten for store kostnader, men en Ford-eier kunne ikke så lett avansere til en Mercury, for den var betydelig dyrere. Da gikk man gjerne i stedet utenfor "familien" til en annen produsent. Ford trengte med andre ord en modell som kunne være bindeleddet mellom Ford og Mercury.

Slagordet for Edsel var: "The car for the young man on his way up". Edsel'n var med andre ord tenkt å dekke et spesielt behov og en ganske spesiell kundegruppe som ønsket en bil nettopp i denne klassen. Bilen ble planlagt i dypeste hemmelighet tidlig på 50-tallet og ble omtalt som E-Car eller "experimental car". Lanseringen startet med forhåndsannonsering i god tid før selve introduksjonen, og forventningene til den nye bilen ble på den måten skrudd skyhøyt i været. Blant annet kjørte man annonser med bilde av en tildekket bil og ordene "The Edsel is coming". Alle forhandlerne ble bedt om å dekke til bilen og ikke vise den frem før lanseringsdatoen som var den 4. september 1957. Den nye bilen skulle være noe helt annerledes og spesielt.

## Tapte ¼ milliard dollar...

Mye folk møtte frem til lanseringen, og mange av presseomtalen var stort sett ganske positive til den nye modellen, særlig med hensyn til bilens nye stil og utseende. Fronten skilte seg markert ut fra det som var vanlig den gangen, to frontlykter og en horisontal grill. Til tross for mye folk og stort sett positive omtaler, viste det seg imidlertid snart at bilen ikke solgte. Ford hadde budsjettert med et minimum salg av 400 biler per dag gjennom 1.200 forhandlere, og hadde lagt opp til en produksjon på 200.000 enheter det første året. Resultatet ble kun 64.000 eksemplarer. Etterspørselen tok seg aldri opp igjen og Edsel-prosjektet ble offisielt skrinlagt 19. november 1959, men produksjonen fortsatte til ut november da man