

KAPITEL 9:

Energikrisen kradser

"Står vi ikke med et moderne salgsapparat den dag, vi træder ind i Fællesmarkedet, kan vi ikke klare os i konkurrencen."

Peter Bohnstedt-Petersen i Søndags B.T.
30. oktober 1970.



Et udvalg af Mercedes-Benz brede bilprogram foran Bohnstedt-Petersen A/S i Sundkrogsgade, et par år inden afdelingen lukkede i 1978 og efterfølgende blev revet ned. I København og landets andre store byer var mange aut. Mercedes-Benz forhandlere flyttet fra centrum og ud til forstæderne, hvor der både var mere plads og lettere tilkørselsforhold for de mange erhvervs-kunder. En udvikling der fortsatte op gennem 1970'erne samtidig med at Bohnstedt-Petersen A/S fortsatte sin etablering af et eget filialnet. (Jan Nielsen).



850.000 biler bagud...

I 1970 opnåede Mercedes-Benz en produktion på ca. 280.000 personbiler og ca. 150.000 erhvervskøretøjer, mens omsætningen beløb sig til 12 mia. D-mark (1971). Daimler-Benz AG var dermed blandt Vesttysklands største koncerner.

Blandt nye modeller var i 1971 en ny SL sportsvogn (R107) og i 1972 en ny S-Klasse (W116). Begge biler med nye teknologiske og sikkerhedsmæssige landvindinger. Og der var brug for mere sikkerhed på vejene. I 1970'erne nåede verdens samlede bilbestand op over 325 mio. biler - og i USA alene blev det estimeret, at flere amerikanere var blevet dræbt på vejene end i samtlige af de krige nationen havde deltaget i siden år 1900.¹

Blandt innovationerne var ABS-bremser (i samarbejde med Teldix og siden Bosch) og allerede i oktober 1971 kunne Daimler-Benz AG patentere et moderne airbag system. Gennem hele årtiet fortsatte Mercedes-Benz med at være i front med ny teknologi, bl.a. præsenteret i særlige ESF prototyper fra 1970-73 og i C111 modellerne. De teknologiske landvindinger kom efterhånden i nye modeller, hvilket bl.a. var medvirkende til at Mercedes 450 S (W116) i 1974 blev valgt som den

internationale Car of the Year - vi var naturligvis mere nøjsomme herhjemme, hvor Fiat 126 blev Årets Bil.

Oliekrisen stod for døren, men det forhindrede ikke Mercedes-Benz i at udvikle nye V8-modeller, med en Mercedes 450 SEL 6,9 som topmodel. På samme tid eksperimenterede koncernen med el-biler. Selv om nogle kan forundres over denne umiddelbare modsætning, så har Mercedes-Benz - dengang som nu - forenet udviklingen af store motorer med forskning i hvordan miljøbelastningen begrænses.

Blandt ejerne skete der ændringer i 1970'erne: Quandt familien solgte sit ejerskab på 14 % til staten Kuwait i 1974. Det skabte furor i Vesttyskland, hvilket blev forstærket, da Karl Flick (faderen Friedrich Flick var død i 1972) meddelte, at familiens aktiepost på 39 % til en værdi på 3 mia. D-mark antagelig ville blive solgt til Iran. Alliancen mellem bilkoncernen og Deutsche Bank manifesterede sig igen: Banken trådte til og købte hovedparten af aktierne.

En ny Mercedes SL (R107) blev lanceret i 1971. Cabrioleten nåede at blive produceret i 237.387 eksemplarer inden den sidste rullede af samlebåndet i 1989. Herhjemme var det begrænset hvor mange der blev solgt nye, mens en del siden er importeret som brugte. (Pressefoto fra Daimler-Benz AG).





Mercedes Geländewagen kom på markedet i 1979 og blev hurtigt de professionelle valg, herunder Mærsk. G-Klassen produceres stadig, bl.a. i eksklusive AMG-varianter til private. (Niels Fennet).

Også indenfor erhvervskøretøjerne skete der noget. I 1973 introducerede Mercedes-Benz en ny generation af svære lastbiler med frembygget og tipbart førerhus samt nye dieselmotorer (OM 400), der var mere driftssikre og brændstoføkonomiske. Senere fulgte også en ny generation af lette lastbiler. Trods den store fleksibilitet Mercedes-Benz kunne tilbyde gik 80 % af delene igen mellem de enkelte lastbilserier, hvilket var en fordel i forbindelse med leverance-sikkerhed og reservedelslogistik.

I 1977 kom en ny generation af transportere på markedet, serie 601 - populært kaldet T1. Det skulle blive en meget succesrig transporter, der fortsatte på markedet næsten to årtier. Et andet køretøj med lang produktionstid blev i samarbejde med østrigske Steyr-Daimler-Puch introduceret i 1979, Mercedes Geländewagen, der trods mange ændringer og forbedringer stadig produceres.

Samme år rullede personbil nummer fem million siden 1946 ud fra bilfabrikken i Stuttgart. Den første million havde taget 16 år, den næste 6 år, den tredje million 4 år, den fjerde million 3 år og den sidste blot 2½ år. Alligevel var der mange, der kom til at vente længe på en ny Mercedes, for som en ledende Daimler-Benz AG medarbejder udtalte i 1978: "Vi er 850.000 biler bagud."²

At efterspørgselen oversteg produktionen var med til at skabe oplevelsen af et eksklusivt bilmærke ud over det sædvanlige - hvilket blot fik endnu flere til at ønske sig en Mercedes.

DET TYSKE EFTERÅR

En begivenhed, der symboliserer, at Daimler-Benz og Tyskland også i nyere tid har haft en tæt forbundet historie, var Rote Armee Fraktions bortførelse af Hanns Martin Schleyer i september 1977 - en periode med tilnavnet Det tyske Efterår, som følge af RAF's terror og de politiske konsekvenser.

Schleyer var i 1951 blevet ansat hos Daimler-Benz AG, blev senere medlem af direktionen og siden vesttysk arbejdsgiverformand. RAF-terroristerne ønskede med bortførelsen at fremtvinge frigivelse af ledende RAF-medlemmer. Det lykkedes ikke og han blev skudt efter 1½ måned i fangenskab.

Daimler-Benz indstiftede i 1982 Hanns Martin Schleyer Prisen - en årlig pris til styrke og fremme af principperne for et samfund med personlig frihed og social harmoni. Blandt modtagerne har været historikeren Joachim Fest (2002), forfatteren Günter de Bruyn (2007), BMW's bestyrelsesformand Joachim Milberg (2008), politikerne Klaus von Dohnanyi (2006) og Helmut Kohl (2009).³



Hanns Martin Schleyer (1915 - 1977).



Mercedes-Benz lastbiler og Unimog klargøres i sidste halvdel af 1970'erne på samlefabrikken i Hillerød før de sendes på markedet.

Skiftende tider

Bohnstedt-Petersen A/S havde været kendt for sine mange agenturer, men efter Audi faldt fra, så var Mercedes-Benz det eneste bilmærke tilbage – til gengæld kunne man herfra levere en bred palette af personbiler, transportere, busser, terrænkøretøjer og ikke mindst lastbiler.

I 1970 rullede der op mod 30.000 Mercedes-Benz på de danske veje, heraf ca. $\frac{2}{3}$ personbiler og resten egentlige erhvervskøretøjer. En stor vognpark, der løbende skulle serviceres. Bohnstedt-Petersen A/S var da også helt fremme på et område, der siden skulle få endnu større betydning: I 1970 investerede man i eget edb-anlæg, hvorefter 15 medarbejdere var beskæftiget med planlægning, programmering og drift af anlægget, der bl.a. skulle holde styr på de 46.000 reservedelsnumre foruden regnskabsmæssige og administrative opgaver.⁴ Pladsforholdene var efterhånden ved at være udnyttet fuldt ud i Hillerød, så forskellige udflytningsplaner til bl.a. Gilleleje og Grønholt blev overvejet, men siden opgivet. Så man blev i Hillerød, men supplerede med bl.a. et 50.000 kvadratmeter stort distributionscenter i Padborg.

I 1972 fratrådte direktør Aagaard Jensen for at gå på pension. Han blev afløst af økonomidirektøren gennem en årrække, Erling Wagner Christensen, mens Peter Bohnstedt-Petersen fortsatte som arbejdende bestyrelsesformand. Wagner Christensen anerkendes af mange tidligere medarbejdere som en mand med fantastisk styr på virksomhedens økonomi i en periode med store økonomiske udsving.

I slutningen af 1973 blev prisen på råolien tredoblet af de olieeksporterende lande (OPEC). Dermed blev 60'ernes opsving for alvor bremset op. Resultatet var bl.a. arbejdsløshed, voksende benzinpriser og bilfri søndage – alt sammen lagde det en dæmper på bilsalget. I 1976 gik det dog fremad igen med et salg af Mercedes-Benz på 1.530 personbiler, 3.192 transportere, 135 busser og 1.868 lastbiler, så det var erhvervskøretøjerne, der trak læsset – markedsandelen var på intet mindre end 30 %. Aktivitetsniveauet gjorde Bohnstedt-Petersen A/S til Danmarks 75. største virksomhed med 830 medarbejdere, indtægter på 595 mio. kr. og et resultat før skat på 43 mio. kr.⁵

Poul Refstrup, på det tidspunkt økonomidirektør, husker 1970'erne var en tid, hvor det var svært at navigere, som følge af mange økonomiske indgreb, herunder danske devalueringer, tyske revalueringer og lovpligtige pristop. Arbejdsmarkedet var desuden præget af stadig større konflikter gennem årtiet. Det kom Bohnstedt-Petersen A/S også til at mærke, især i hovedstadsområdet, hvor filialen i Glostrup bl.a. blev dømt til at genansætte en fyret tillidsmand.

Det var også et årti med betydelig inflation, således kunne man i 1971 købe den helt nye Mercedes 350 SL for 181.000 kr. ekskl. levering, naturligvis. Det fik Berlingske Tidende til at påpege, at en bil i den prisklasse burde leveres gratis, når nogen var parat til at investere så mange penge. I efteråret 1979 skulle der lægges ca. 395.000 kr. for den samme model⁶ – mere end en fordobling!

Bohnstedt-Petersen A/S blev inddraget i nogle af årtiets konflikter på arbejdsmarkedet - her blokerer strejkende mekanikere afdelingen i Sundkrogsgade i 1976. (Arbejderbevægelsens arkiv).



KRONE 9



Den Kongeblå Mercedes 450 SEL, der i perioden var Kongehusets Krone 9, her fotograferet i 2010 og med indkøperet nr. plade. (Jørgen Dankelev).

Kongehuset erhvervede i 1978 en skud- og gassikker Mercedes 450 SEL (W116), der blev udstyret med Krone 9 på nummerpladen. Billed Bladet skrev året efter om baggrunden for anskaffelsen: "Kidnapninger og attentater er blevet mere og mere fremherskende terror-metoder overalt i verden" og Billed Bladet kunne tillige fortælle, at det var Dronning Ingrid, der havde betalt bilen, så børnebørnene Frederik og Joachim kunne blive kørt sikkert til og fra skole.⁷ Bilen var dog indregistreret i Dronning Margrethes navn.

Det engelske firma Armalite Ltd. havde forstærket bilens karosseri og døre, monteret 40 mm tykke ruder (der ikke kunne åbnes) og udstyret bilen med bl.a. centralstyret brandslukningsanlæg og iltapparat. I 1988 blev bilen solgt til Kurt og Nancy Andersen for 30.000 kr. Hertil kom over 100.000 kr. i registreringsafgift og moms.



Vognparken hos Fredericia Dampvaskeri, oktober 1971. Selv om VW Transporter også var konkurrent, så var overtagelsen af Hanomag-Henschel med til at sikre Mercedes-Benz en stærk markedsposition. Vaskeriet var i øvrigt den første danske virksomhed, der fik leveret den ny Mercedes model. (Niels Fennet).

Hanomag – den nye Mercedes transporter

I 1968 blev den tyske bilfabrik Hanomag-Henschel GmbH, der producerede vare- og lastbiler, udbudt til salg. Den engelske Leyland koncern leverede Austin-benzinmotorer til den tyske bilfabrik og var interesseret, men den tyske forbundsregering foretrak, at fabrikken blev på tyske hænder og opfordrede Daimler-Benz AG til at indgå i forhandlinger om opkøb.⁸ Det er tankevækkende, at den tyske stat på den måde blandede sig, men det så man tydeligvis stort på i datidens Fællesmarked. Resultatet blev, at Daimler-Benz AG i 1969 overtog 51 % og året efter resten af aktiemajoriteten i Hanomag-Henschel. Især de mindre Hanomag varebiler var et godt supplement til Mercedes-Benz egne transportere. Også herhjemme, hvor Hanomag - importeret af firmaet Søren Tranberg A/S i Kolding under ledelse af brødrene Harald og Jørgen Tranberg - i en årrække havde domineret salget af transportere og lette lastbiler. I 1970 gav et salg på 4.108 erhvervskøretøjer Hanomag-Henschel en markedsandel på over 25 % - mere end det dobbelte af Mercedes-Benz.⁹

Efter overtagelsen fortsatte Hanomag-Henschel med at producere i eget navn, men supplerede produktionen med nærmest identiske transportbiler med Mercedes-stjerne. De blev til gengæld importeret af Bohnstedt-Petersen A/S. Det betød hård konkurrence importørerne imellem, bl.a. proklamerede Bohnstedt-Petersen A/S ved introduktionen i 1971, at man ikke havde faste priser på de nye vare- og lastbiler. De skulle i stedet fastsættes af den enkelte forhandler ud fra den lokale konkurrencesituation - hvilket naturligvis kunne betyde priskrig forhandlerne imellem.

Da Mercedes-transporterne kom på markedet, udtalte Tranberg, at der var tale om en sammenslutning mellem de to tyske bilfabrikker med gensidig udveksling af teknologi. Her gik Bohnstedt-Petersen A/S til modangreb, således hed det i et brev til Næstved Tidende den 22. oktober 1971: "At tale om en "sammenslutning" i denne forbindelse, er en klar forvanskning af de faktiske forhold, og vi anmoder Dem derfor om at bringe læserne af Næstved Tidende sagens rette sammenhæng."¹⁰

Bohnstedt-Petersen A/S kontaktede tillige Daimler-Benz AG og redegjorde for forløbet. Herfra fremsendte man en pressemeddelelse, der forklarede de rette ejerforhold, for på den måde at stoppe de to danske

Den nye Mercedes Transporter anvendt til markedsføring af VELUX ovenlysvinduer. Teksten er på fransk, men bilen er antagelig ombygget herhjemme, her med danske prøvenummerplader. (Henrik Lange).



Så i starten af 1973 solgte Tranberg sine Hanomag-Henschel aktiviteter til Bohnstedt-Petersen A/S for 50 mio. kr. Med købet fulgte bl.a. salgsafdelinger i Odense, Glostrup og Valby - forretninger som efterfølgende indgik i Bohnstedt-Petersens filialnet. Hertil kom leje af det tidligere Tranberg domicil i Kolding i et par år.

Med overtagelsen af Hanomag kom der endnu mere aktivitet hos Bohnstedt-Petersen A/S, der fik forstærket sin position som leverandør til dansk erhvervsliv ved nu at have to stærke mærker at byde på. Overtagelsen resulterede også i flere forhandlere: Samlet 140 udsalgssteder kort efter aftalen var indgået - et antal formanden for Mercedes-Benz forhandlerforeningen, Jens Peter Platz, anså med rimelighed kunne reduceres til 100 og antallet blev da også de følgende år tilpasset, bl.a. skiftede en del af de tidligere Hanomag forhandlere til Fiat lastbiler.¹³

Hensigten var at fastholde den samlede markedsandel som Mercedes-Benz og Hanomag-Henschel repræsenterede ved at lade de stærkeste forhandlere af begge mærker fortsætte, men de to mærker var ofte stærke i

de samme byer, så mange steder fortsatte de begge; også efter Hanomag mærket udgik, nu blot som Mercedes-Benz forhandlere.

Efter importen blev samlet hos Bohnstedt-Petersen A/S spurgte man tyskerne - halvt i spøg, halvt i alvor - om ikke de kunne levere de nærmest identiske transportere uden navn og logo. Asger Murholt, der på det tidspunkt var salgsdirektør erindrede episoden og supplerede: "Dem kunne vi jo selv sætte på afhængigt af hvad kunderne ønskede, hvilket kunne gøre logistikken meget lettere."¹⁴

I længden var det ikke rentabelt med to mærker, så da Mercedes-Benz i 1977 introducerede sin nye T1 transporter var det alene med stjernen på køleren.

Tranbergs hovedkontor på Sjællandsvej i Kolding blev udlejet til Bohnstedt-Petersen A/S, der anvendte den i nogle år, inden ejendommen blev solgt til Nic. Christiansen, der her indrettede hovedkontor til hans egen bilimportvirksomhed.



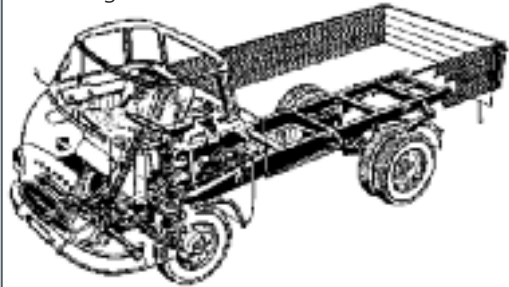
Fra dengang Hanomag fremstillede personbiler:
 Annonce fra Motor nr. 2/1927.

HANOMAG

Historien om Hanomag - eller Hanoversche Maschinenbau AG - går tilbage til 1835. Virksomheden byggede bl.a. lokomotiver inden den første traktor blev fremstillet i 1912, siden fulgte biler.

Allerede i 1920'erne blev Hanomag importeret i Danmark - en økonomisk limousine, billigere at køre end sporvognen, var budskabet i en Hanomag annonce. Efter Anden Verdenskrig slog Hanomag ind på mindre erhvervskøretøjer og udvidede med et fabriksanlæg i Bremen, da bilfabrikken Borgward lukkede i 1961. Tempo, der producerede mindre erhvervskøretøjer blev indlemmet i 1966 og herefter fusionerede Hanomag med lastbilvirksomheden Henschel inden bilvirksomheden blev overtaget af Daimler-Benz AG.

Hanomag Kurier.



Hanomag overtog selv en række bilfabrikker før virksomheden blev indlemmet i Daimler-Benz AG. En af dem var Tempo, bl.a. kendt for sine trehjulede erhvervskøretøjer. (Daimler AG Archive).

HANOMAG

Forhandler for København:

INGENIØR, CAND. POLYT.
POUL MATHIESEN
 Vestre Boulevard 40

Telefon
 Central
4573



Den lille Hanomag, fremstillet af den gamle ansete Lehnardt-fabrik

Hanoversche Maschinenbau Aktiengesellschaft, Hanover

Startet 1870,
 Overensvorte Diggstedt er en Garanti for Hanomag Automobilens Kvalitet.

Den lille Hanomag Limousine er den største Succes paa Automobil-Markedet. — Vi opglver
 veddenfor Kørsels-Omkøstningerne pr. dansk ML. Disse bevæiser, at en Tur i Hanomag Limou-
 sinen til Klampenborg for 2 Personer er 30 pCt billigere end med Sporvognen.

Forbrug pr. dansk ML:	
Benzin (28 Hrc pr. l. 14 l. pr. 100 km)	6,4 Øre
Olje (1,20 Kr. pr. l. 10,46 l. pr. 100 km)	2,8 —
Gummi (1. Stik 20.000 km) 15 Stk. à 80 Kr. = 900 Kr.)	7,5 —
Skat: (50 Kr. pr. Aar) (22.500 km pr. Aar)	2,0 —
Reservdel: (1,20 Kr. pr. Aar) (22.500 km pr. Aar)	6,0 —
Garage (50 Kr. pr. Maaned) (22.500 km pr. Aar)	6,0 —
Forsikring (120 Kr. pr. Aar) (22.500 km pr. Aar)	6,0 —
Afretning: (100 Kr. pr. Aar) (22.500 km pr. Aar)	10,0 —
pr. km 6,33 Øre	42,5 Øre
Sporvogn 2 Personer til Klampenborg	100 Øre
Hævnings 2 — — — — —	70 —
	30 Øre

Generalagenturet for Danmark:
HARALD LANGKJÆR • KØBENHAVN • TELEF. 4573





Bohnstedt-Petersen A/S overtog i 1971 Poul Rasmussens forretning i Hørsholm (opført 1969). I dag drives forretningen af Daimler Biler AS.

Fællesmarked og nye filialer

I 1972 kom Danmark med i Fællesmarkedet, en situation man hos Bohnstedt-Petersen A/S havde forberedt sig på siden Daimler-Benz AG i begyndelsen af 1960'erne tilkendegav, at man indenfor 10-15 år selv ønskede at varetage importen i de lande, der var med i EF. Udviklingen hen imod Fællesmarkedet blev taget alvorligt. Da Bohnstedt-Petersen A/S i 1970 planlagde bygning af et stort distributions- og servicecenter i Sønderjylland lagde direktør Aagaard Jensen ikke skjul på anledningen: "... planen med dette center er simpelt hen (---), at vi vil forhindre tyskerne i at rykke handelsgrænsen nord for statsgrænsen, når vi til sin tid kommer i Fællesmarkedet. Vi vil være klar med vor bilvirksomhed i grænseområdet, når Danmark kommer med i "De seks". Ellers frygter vi, at Mercedes-vognene syd fra vil trænge ind i Sønderjylland uden om importvirksomheden."¹⁵

Det var eksportchef Oeser, der i 1964 havde fortalt om de fremtidige planer i Stuttgart. Denne mulige udvikling var årsag til, at Peter Bohnstedt-Petersen blev en ivrig fortaler for filialernes oprettelse, så Bohnstedt-Petersen A/S kunne fortsætte med at detailsælge biler fra Mercedes-Benz, uanset om virksomheden mistede agenturet.¹⁶

Allerede i 1963 var den første Bohnstedt-Petersen filial blevet etableret i Vejle, herefter fulgte Odense (1964), Århus og Gladsaxe (1965) samt Esbjerg (1967). Flere steder var etableringen af egne filialer et resultat af et generationsskifte, men det skete også, at Bohnstedt-Petersen A/S ud fra en ren forretningsmæssig synsvinkel ønskede sin egen repræsentation.

Filialen i Ringsted

Da forhandler Jørgen Nielsen i 1969 valgte at skifte til Volvo stod Ringsted pludselig uden Mercedes-Benz forhandler. Bohnstedt-Petersen A/S trådte som forventet til med etablering af egen filial. På Bragesvej 9, i byens nye industrikvarter, erhvervede man en 24.500 kvadratmeter stor grund. Under sommeren 1970 stod udstillingslokale og kontorer klar, mens værkstedshal og reservedelslager først kunne indvies i maj 1972.

Ved rejsegildet for det nye byggeri i 1972 understregede direktør Erling Wagner Christensen, at værkstedet var stærkt påkrævet, da det var en forudsætning for, at man kunne betjene kunderne i det midtsjællandske område, som de kunne forvente sig det af Mercedes-Benz.¹⁷ Det havde tydeligvis været en udfordring, siden Jørgen Nielsen var stoppet som forhandler.

Mercedes-Benz og Hanomag blev i 1970'erne solgt side om side, bl.a. her i Odense, hvor Bohnstedt-Petersen A/S havde overtaget den tidligere Tranberg afdeling.



Det blev ved indvielsen påpeget, at der var tale om en ejendom af høj håndværksmæssig standard, der opfyldte de store funktionelle, æstetiske og kvalitetsmæssige krav, som Bohnstedt-Petersen A/S havde stillet. Der er ingen tvivl om, at importørens egne filialer dengang var forud for sin tid. Filialerne var tillige meget ens i opbygning og funktion, således var Ringsted og Esbjerg filialerne nærmest identisk byggeri.

Storkøbenhavn

Storkøbenhavn var de uafhængige forhandlere efterhånden alle lukket eller opsagt af Bohnstedt-Petersen A/S. Særlig stor opmærksomhed skabte det da forretningen Super Service A/S i 1967 blev opsagt efter 32 års samarbejde. Ejeren Axel Greulich udtalte sig i den forbindelse til dagbladet Politiken: "Det er ikke uden vemod, vi haler flaget ned for et bilmærke, vi har forsvaret med overbevisning i så mange år."¹⁸ Den officielle forklaring på afviklingen var, at Super Service A/S ikke ønskede at etablere sig i en af Københavns omegnskommuner. Det gjorde derimod Poul Rasmussen, der byggede en ny stor forretning i Hørsholm. Da Bohnstedt-Petersen A/S i 1971 købte Poul Rasmussens forretninger i København og Hørsholm blev Peter Bohnstedt-Petersen af Dagbladet Børsen spurgt, om det var meningen, at importselskabet systematisk skulle overtage forhandlernettet.

Hertil svarede Peter Bohnstedt-Petersen: "Nej, det er sandelig ikke meningen. Så kunne vi få nok at gøre. Der er 34 forhandlere og ni kontraktværksteder, der ikke sælger, men kun yder service. Men det er svært at få forhandlere, og det er især svært at få finansieret den kapitalkrævende handel med lastbiler, der er vort største område. Der er jo ingen penge i brugte lastbiler."¹⁹

Man etablerede da også på samme tid samarbejde med andre forhandlere, således vakte det opsigt,



Et kig ind i lastbilværkstedet hos Bohnstedt-Petersens filial på Bragesvej 9 i Ringsted midt i 1970'erne. I dag er det Ejner Hessel A/S, der driver forretningen. (Jan Nielsen).

da det i 1972 blev meddelt, at den store General Motors forhandler Andersen & Martini A/S var blevet tilknyttet som forhandler i Storkøbenhavn.²⁰ Samarbejdet kom nu ikke til at vare længe. I stedet blev den anden store Opel forhandler i hovedstadsområdet, Oluf Svendsen A/S, tilknyttet som forhandler af Mercedes-Benz transportere og personbiler.

Selv om samarbejdet med mange af de tidligere Hanomag-Henschel forhandlere blev afviklet, så var der i 1978 over 60 Mercedes-Benz forhandlere i Danmark, hertil kom underforhandlere og kontraktværksteder, så der var mange om buddet. Bohnstedt-Petersens egne filialer udgjorde i antal næsten $\frac{1}{3}$ af forhandlernettet, men en langt større del af omsætningen, da filialerne især var placeret i de større byer. Udbygningen af filialnettet betød, at Bohnstedt-Petersen A/S i 1970'erne havde egne afdelinger i Esbjerg, Gladsaxe, Glostrup, Hjørring, Horsens, Hørsholm, København (Sundkrogsgade og Valby), Nykøbing F., Odense, Padborg, Randers, Ringsted, Slagelse, Vejle, Åbenrå, Århus samt i Godthåb på Grønland.

Total transport

Midt i 1970'erne lancerede Bohnstedt-Petersen A/S en ny fællesbetegnelse for sin palette af erhvervs-køretøjer: Mercedes Total transport. Med til at hjælpe på det markedsføringsmæssige område valgte man en af datidens førende reklamefolk: Morten Jersild (1936 - 2009). Mange havde ellers vendt hans bureau ryggen, fordi det havde udviklet EF-modstandernes kampagne. Bohnstedt-Petersen gik dermed den anden vej og antog bureauet til sin markedsføring. Total transport var naturligvis betegnelsen for et

Brochure-
forside fra
1976.



bredt program af køretøjer - fra hyrevogne og små transportere over specialkøretøjer af enhver afskygning til tunge lastbiler.

Selv om ingen konkurrenter kunne tilbyde et lige så omfattende program var der lastbiltyper, der ikke blev produceret af bilfabrikken. Mercedes-Benz fremstillede således kun to og treakslede lastbiler. Så da



Den danskudviklede Mercedes L 2626 betonkanon til KH Beton havde en totalvægt på 31,5 ton. (Henrik Lange).

Bohnstedt-Petersen A/S i 1977 blev stillet overfor muligheden at levere en fireakslet lastbil med blandemaskine til cement til KH Beton, så fik man i samarbejde med ingeniør Kurt Jacobsen forsynet et treakslet 2626 (6x4) chassis med en fjerde tvangsstyret aksel, så opgaven kunne løses. Albert Andersens Maskinfabrik i Aalborg stod for opbygningen.²¹ Efterfølgende har Mercedes-Benz været ledende herhjemme på markedet for de såkaldte betonkanoner.

Så betegnelsen Total transport, som Bohnstedt-Petersen A/S fortsatte med at anvende som slogan til ind i 1980'erne blev taget alvorlig: Man leverede hvad man kunne af køretøjer til både det private og offentlige erhvervsliv.



MB TRAC

I 1972 udviklede Mercedes-Benz med afsæt i den succesrige Unimog en egentlig traktor. MB Trac var kendetegnet ved firehjulstræk og fire lige store hjul. Den kom også til Danmark, hvor den supplerede det i forvejen brede Mercedes-Benz sortiment. MB Trac kunne udstyres med en lang række aggregater, der gjorde traktoren anvendelig indenfor både landbrug, skovdrift og ved forskellige entreprenøropgaver.

Det var et forretningsområde Bohnstedt-Petersen A/S satsede på, hvilket også blev bemærket i Tyskland, så i 1980 fik den danske importør tillige



agenturet for MB Trac og Unimog i Sverige, hvor en afdeling med 15 medarbejdere blev etableret i Husqvarna.²² Driftsmæssigt var traktorerne kendetegnet af den sædvanlige Mercedes-Benz kvalitet, hvorfor en meget stor del af MB Trac køretøjerne stadig er rullende. Derimod blev MB Trac aldrig den helt store salgssucces, så efterfølgende blev denne nicheproduktion sluttet sammen med landbrugsmaskinerne fra Deutz AG.

MB Trac i aktion i Danmark - en ud af de ca. 40.000 MB Trac der blev produceret.



Mercedes Unimog U 416 Falck bjergningsvogn stationeret i Frederikssund, 1981. Modellen var i produktion mellem 1963 og 1988. (Foto: Torben Høyer Hansen).



Mercedes 608 D fra Dalgard Busser, 1979. (Jens Birch).



Mercedes L 1617 til korn og foder, 1976. (Niels Fennet).



Mercedes L 2232 BP tankvogn, 1978. (Henrik Lange).



Mercedes 407 D brødbil, 1977. (Henrik Lange).



Det var naturligt at Falck-Zonen valgte en Mercedes som illustration af en ambulance, da korpset lavede et legeark til børn. I en årrække var Falck ambulancer sorte med hvidt tag, men i 1973 blev en ny sikkerhedsfarve i form af hvid med fluorescerende rød indført.



En af Københavns Brandvæsens første dieseldrevne ambulancer: En Mercedes 220 D ambulance stationeret på brandstation Tomsgården i 1971. (Københavns Brandvæsen/Leif Nielsen).

Ambulancer og blå blink

Op gennem 1960'erne og 1970'erne blev Mercedes den mest udbredte ambulance på de danske veje – uanset om det var Falck eller kommunale brandvæsener, der stod for udrykningerne. I det samlede regnestykke indgik ombygning til ambulance samt udstyr, så der var en god anledning til at vælge en god grundkonstruktion fra starten.

Ud af de 2.480 køretøjer Falck rådede over i 1975, så var de 551 ambulancer. Foruden personbiler også sengeambulancer som de større Mercedes 408 D og

508 D, der bl.a. kunne bruges, når patienter skulle overføres fra et hospital til et andet og med plads til læge, sygeplejerske og relevant udstyr, der dengang bl.a. bestod af elektrisk sug og iltapparat, genoplivningskuffert, trykbandager, forbindsstoffer og kuvøsestik.²³

Senere i årtiet fulgte nye ambulancer baseret på modeller som Mercedes W123 modellen og T1 transporteren. Køretøjer, der også var med til at gøre en forskel, hvor syge og ulykkesramte mennesker hurtigt og sikkert skulle bringes til behandling.



Forskellige ambulancer fra Falck i Slagelse: Fra venstre 240 D (W123) herefter to "stregotte" 240 D (W115); helt til højre en Mercedes 508 D specialambulance. (Arkiv Søren Rislund).



En Mercedes LF 1113 automobilsprøjte opbygget af Ziegler til Horsens Brandvæsen i 1973. (Carl-Johan Semler).

Held i brandsprøjten

Mercedes med dieselmotorer havde allerede fra 1950'erne markeret sig som et alsidigt redningskøretøj til bl.a. ambulancer og kranbiler ligesom Civilforsvaret anvendte diesellastbiler. Alligevel gik der yderligere en årrække før de danske brandkorps skiftede til dieseldrift. Der var ganske enkelt skepsis blandt brandfolk om hvorvidt dieselmotorerne havde den nødvendige driftspålidelighed. Desuden blev benzinmotorer anset som bedre til acceleration og tophastighed.²⁴

Tyske brandvæsener havde allerede fra midten af 1930'erne anvendt dieseldrift, så da Silkeborg Brandvæsen i 1964 stod overfor anskaffelse af en ny automobilsprøjte tog man på studietur til brandvæsenet i Hamborg og kunne her konstatere at tunge brandkøretøjer og dieseldrift gik fint i spænd. Silkeborg Brandvæsen viste derfor vejen og anskaffede i 1965 gennem firmaet Ole Rafn en automobilsprøjte baseret på en Mercedes LF 1113 (med F for Feuerwehr, d.v.s. chassiset var forberedt og forstærket til opbygning som brandkøretøj). Selve sprøjten var bygget hos Albert Ziegler i Giengen, Tyskland.

Det følgende årti blev snesevis af sprøjter opbygget på Mercedes LF 1113 chassiset, der fra 1968 kom som et fornyet B-chassis. Nogle af de første havde dansk

karrosseri, men da Dansk Brandinspektørforening i 1966 angav, at man - som i Silkeborg - kunne anvende tyske standardsprøjter, var det efterhånden slut med opbygning af unikke danske karrosserier helt fra bunden. I stedet blev tyske standardkarrosserier fra Metz, Bachert og Ziegler udbredt herhjemme.



Brandbiler er røde eller hvordan er det nu....? Det vakte opsigt, da Birkerød Brandvæsen malede deres brandbiler gule. Trods farven var der dog stadig tale om klassiker: 30 m Magirus automobildrejestige på Mercedes-Benz LF 1113/P årgang 1973. (Søren Rislund).

"Den kan vel ikke gøre for at den er kedelig"

Så skarp var vurderingen, da syv af Motor's journalister i 1976 foretog en gruppetest, hvor den nye firecylindrede Mercedes 200 (W123) blev testet op mod BMW 528, Ford Granada 3.0 GL, Peugeot 604, Austin Princess 2200, Renault 30 TS og Volvo 264 GL - alle sekscylindrede biler. Der manglede ellers ikke rosende ord om den nye Mercedes. Motor konkluderede bl.a.: "Betragter man Mercedes'en gennem de mere objektive brilleglas, ser man en bil i et aldeles tidløst design. Et højt forædlet industriprodukt der nu, som før, fungerer efter hensigten. Og næsten perfekt."

Selv om den firecylindrede motor og sikkerheden også blev rost, så foretrak alle syv testkørere en af de sekscylindrede konkurrenter - for Mercedes'en blev trods alt også anset som en "ret så ufestlig, ja nærmest kedelig bil."²⁵

Motor havde endda beregnet, at prisen pr. kilometer ved 15.000 km årligt i fem år gjorde Mercedes'en til feltets næstbilligste bil (efter Austin Princess) med en omkostning på 2,19 kr/km. Med en introduktionspris på 100.971 kr. for en model 200 var det ellers uigenkaldeligt forbi med en ny Mercedes-Benz til under 100.000 kr.

W123-modellen var allerede ved lanceringen forberedt til montering af airbags - hvilket fik Motor (nr. 5/1976) til at konstatere: "Daimler-Benz er nok i



Denne flotte Mercedes 230 CE Coupé er blandt

dag eneste europæiske bilfabrik, der ser en fremtid for disse air-bags" og selv om journalisten vist ikke helt kunne se fidusen, så anerkendte han dog bilfabrikkens indsats på området: "Normalt ved Daimler-Benz godt, hvad bilsikkerhed er. Bedre end nogen anden bilfabrik har Daimler-Benz formået at følge udviklingen og har, meget ofte, ført an i udviklingen af biler med den til enhver tid realistisk mulige aktive og passive sikkerhed for fører og passagerer."²⁶



En Mercedes C123 Coupé var en sjældenhed i Danmark i de år modellen blev produceret. Enkelte kom dog til landet, som denne der står foran Henning Nielsens forretning "Tikanten" i Hillerød, mens en W123 sedan står bag i udstillingslokalet. (Kent A. Hansen).



de mange som efterfølgende er importeret til Danmark. Bilen tilhører Johnny Nielsen og er her malet af Michael Julin-Wallmoden.

Airbag blev efterfølgende standard i Mercedes-Benz og siden til bilstandard, således som det har kendetegnet mange af de innovationer, der først så dags lys i en Mercedes-Benz.

Trods bilens sikkerhedsmæssige kvaliteter var det begrænset hvad der blev afsat til private - det var som taxi, ambulance og direktionsvogn den nye Mercedes model i første omgang fik anvendelse. Siden anskaffede

mange private den som brugt. Her var efterspørgselen så stor, at W123-modellen i en lang årrække var blandt de mest importerede brugtbiler fra Tyskland. Der er således i år 2010 stadig indregistreret over 1.000 Mercedes model W123 i Danmark. Så kan det godt være, at biljournalisterne i 1976 anså bilen som kedelig, men det tidløse design gælder stadig. Hvem har i øvrigt set en Austin Prinsess eller en Peugeot 604 for nyligt?

PÅ GULE PLADER



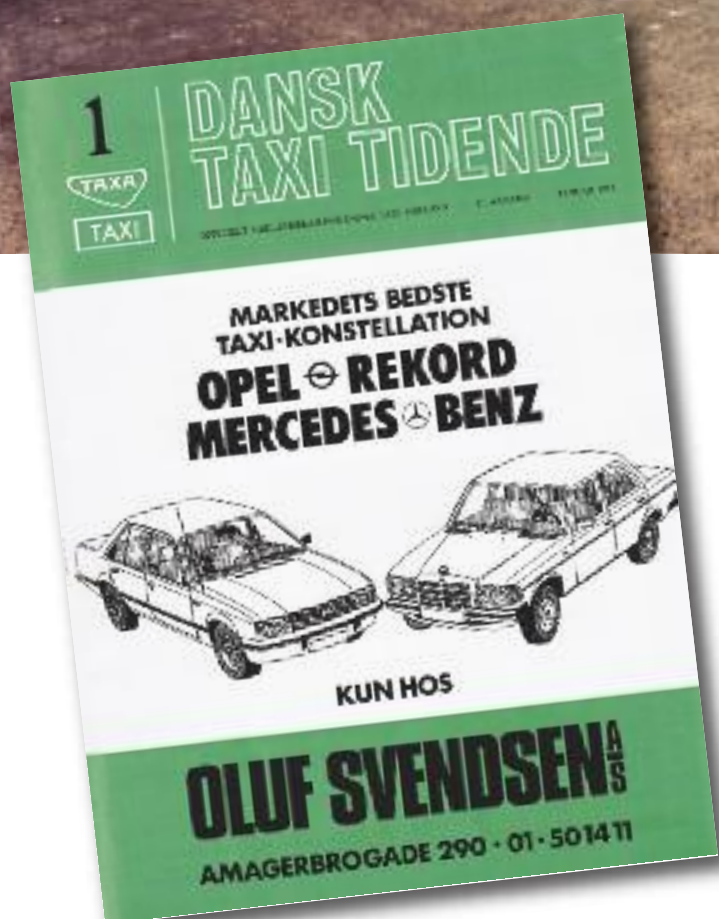
I foråret 1978 kunne Mercedes-Benz lancere sin første egenproducerede stationcar i nyere tid. Bilen var baseret på W123-modellen og blev hurtig eftertragtet blandt velhavere med familie, hund og habengut.

På det danske marked blev det dog på bagsædet af en hyrevogn, de fleste oplevede den nye variant. Prisstigninger og inflation gjorde, at der i 1979 skulle disket op med 238.482 kr. for en Mercedes 240 D station-

car, men Bohnstedt-Petersen A/S havde en løsning til nogle af de bilglade danskere, der gerne ville køre Mercedes, men netop ikke behøvede et bagsæde: En såkaldt van på gule nummerplader, betød at bilen kunne erhverves for 181.762 kr.²⁷ Det var 100.000 kr. mere end Volvo 245 Van, så det var trods alt begrænset hvad der blev indregistreret af W123-modellen på gule plader, men ideen med at beskære afgiften ved at fjerne bagsædet blev siden fulgt op med andre Mercedes modeller.



Bohnstedt-Petersen A/S på Gl. Køge Landevej 84 i Valby var først med et særligt taxiværksted, pakkepriser og aftenåbent – det gav pote i taxibranchen.



Forhandler Oluf Svendsen A/S i Storkøbenhavn solgte både Mercedes-Benz og Opel. Markedets bedste taxi-konstellation kaldte man det - mon ikke det især var noget Opel kunne glæde sig over? (Dansk Taxi Tidende nr. 1/1978).

Udvidet taxiservice gav effekt

I 1970'erne cementerede Mercedes-Benz for alvor sin position som taxibranchens foretrukne: I årtiets første år blev der indregistreret 3.048 hyrevogne i Danmark, næsten hver fjerde taxi var en Mercedes-Benz. I 1973 var markedsandelen vokset til $\frac{1}{3}$ af salget og i 1979 nåede markedsandelen op på 46 % svarende til 1.140 Mercedes-Benz ud af 2.475 indregistrerede hyrevogne det år.²⁸

Det var ikke kun dieslbilerne, der fik andelen til at vokse. I 1977 indrettede Bohnstedt-Petersen i filialen i Valby et specialværksted til sine hyrevognskunder; her kunne man komme til med det samme og samtidig introduceredes aftenservice alle hverdage frem til kl. 22. Et værksted målrettet til hyrevogne var noget branchen med glæde tog til sig – det samme gjaldt de "pakkepriser", der fulgte med: Et 15.000 km eftersyn kostede 219 kr., mens bremseskiver/klodser på to af hjulene

kunne klares for 347 kr. Den ny service gav pote. Da man efter det første år evaluerede på det nye taxikoncept kunne det konstateres, at antallet af pakkeprisreparationer var vokset fra 30 til 250 på månedsbasis.

Selvtilliden fejlede heller ikke noget hos Bohnstedt-Petersen A/S, der annoncerede med budskabet "Mercedes er den fødte hyrevogn." Noget kunne tyde på, at konkurrenterne var af samme opfattelse, for de markedsførte sig stort set alle ved at anføre, at de var et godt alternativ til Mercedes-Benz – blot billigere. En af de mest aggressive var Audi, der i en annonce skrev om Audi 100 med dieselmotor: " "Den lille Mercedes" er blevet voksen og bruger ikke længere benzin". Mercedes-Benz fik med andre ord stor opmærksomhed. Et resultat af at næsten hver anden ny hyrevogn kørte med den tretakkede stjerne på køleren.

Herlufs taxi

I december 1978 erhvervede vognmand Herluf Kofod, Aarsballe Taxi, en Mercedes 300 D Lang hos Nyboes Auto i Rønne. Hyrevognen kørte her efter bl.a. som telebus til lufthavnen i Rønne og her passede den lange model med en ekstra sæderække godt. Vogn 22 var betegnelsen på bilen, der var lakeret hvid med en blå frise på siden og efterhånden blev bilen et kendt syn på Bornholm, eftersom Herluf og hans chauffører år ud og ind anvendte den til taxikørsel. I 1999 rundede bilen 2 mio. km – godt nok med en ny motor efter de første 1,1 mio. km. Desuden havde den fået nye dæk 60 gange og brugt 200.000 liter brændstof på at køre de mange kilometer, der svarede til at køre Bornholm rundt 20.000 gange.²⁹

Miljøorganisationen NOAH brugte Herlufs taxi som eksempel, da man i november 1999 skrev til Skatteministeren med krav om, at frikørselsreglerne for hyrevogne blev afskaffet eller betydeligt strammet. Organisationen argumenterede for, at de gældende regler kunne strammes, når en Mercedes kunne runde to mio. kilometer. Det fik nu ikke Folketinget til at ændre på reglerne...³⁰

Herluf Kofods 300 D Lang var i drift som taxi i over 20 år og kørte mere end to mio. km. (Kirsten Kofod og Jacob Ludvigsen).



Mercedes W123 blev et hit i taxibranchen fra modellen kom på markedet i 1976 og frem til den blev afløst ti år senere. Mange frikørte hyrevogne fra dengang er stadig kørende. (Niels Fennet).



Herluf Kofod, efter han havde fået 1. mio. km. mærke monteret på sin 300 D.

