

De satte Danmark på hjul

Historisk set er det en lille håndfuld danskere, der har lagt grunden til udbredelsen af personbilen og skabt den danske bilbranche, som vi kender den i dag. De var ihærdige forretningsfolk, som i de fleste tilfælde handlede med mange ting, men alle var de pionerer med en særlig begejstring for bilen. Mød dem og deres forfædre

TEKST MICHAEL EISENBERG FOTO PR



Frem til 1980 var bilforretningen på Østerbro i København K.W. Bruun-koncernens stolthed. Foto: 100 år med biler, 2013.

Hvis man for mellem 100 og 120 år siden anskaffede sig en bil i Danmark, var man pioner. Vejene var elendige, bilerne var spinkle og skrøbelige og kørte ikke meget hurtigere end en hestetrukket vogn. Endnu større pioner var man, hvis man dengang begyndte at importere biler til Danmark. Udover at håndtere de ovennævnte problemer skulle man også opdyrke et helt nyt marked og overbevise skeptiske kunder om, at bilen kunne blive nyttig for dem.

Flere danske pionerer havde modet og gik i gang med at importere biler, og de dannede fundamentet for, at de private bilimportører i dag står så stærkt i forhold til de fabriksejede. Gennem deres arbejde skabte de grundlaget for, at hele 57 procent af den danske bilimport den dag i dag varetages af fem store familieejede virksomheder, hvis persongalleri er ukendt for de fleste.



Med Volkswagen Type 1 realiserede danskerne deres drøm om frihed på hjul. Billedet her er fra Østerbro i midten af 1950'erne.

Semler og Bruun – to store personligheder

De to helt store personligheder i tiden omkring Første Verdenskrig var Axel Semler (1889-1979) og K.W. Bruun (1897-1980). Begge kom fra erhvervsaktive, producerende familier, henholdsvis bygningsstøbegods og maskinfabrik. Allerede som 17-årig var K.W. Bruun aktiv på Lolland, hvor han købte bøndernes på grund af krigen oplødsede biler, som han solgte til zaren af Rusland, og på samme tidspunkt oprettede Axel Semler sammen med sin bror Johannes og sin far Eiler Skandinavisk Motor Co. Man fik importen af Hudson, Dodge og Firestone dæk. I selskabets første år solgte man 44 biler og 38 motorcykler.

I 1920'erne gik bilen fra opfindelse til industriprodukt, men det gjorde den ikke til hver mands eje. Kunderne var få, importaftaler skiftede ofte, og både Semler og Bruun havde mange andre aktiviteter end bilen. Med Anden Verdenskrig lukkede bilbranchen helt ned, og efter krigen kom økonomien kun langsomt i gang. Men i 1948 sikrede Axel Semler sig en aftale, der skulle ændre bilens fremtid i Danmark: efter langvarige forhandlinger med VW-fabrikken og den engelske besættelsesmagt i Nordtyskland fik Skandinavisk Motor Co. tildelt importen for Danmark af Volkswagen. VW 1200 eller boblen, som den blev kaldt, skulle blive bilen, der for alvor satte Danmark på hjul.

K.W. Bruun havde en række engelske bilmærker fra Rootes-koncernen, som solgte godt, herunder Hillmann, og i 1952 fik man importen af franske Peugeot samt senere østtyske Trabant. Selskabets store scoop kom i 1970, hvor man blev importør af de japanske Datsun-biler, som var på langt højere industrielt niveau end de skrantende engelske biler fra en industri plaget af strejker og dårlig samlekvallitet. Datsun-modellerne 1600 og 100A var solide salgssucceser. Fra 1985 kom der for alvor gang i salget af Peugeot, hvor man med model 205 fik kontakt til et ungt publikum, og hermed stod man efterhånden stærkt blandt de danske bilimportører.

Hos Skandinavisk Motor Co. havde man i 1975 sikret sig importen af Audi,



Axel Semler (tv.) var en pioner, der skabte Skandinavisk Motor Co. under Første Verdenskrig. I 1948 sikrede han sig importen af Volkswagen og blev dermed landets førende bilimportør. Her ses han med sin svigersøn Christian Mourier, der efterfulgte ham som direktør.



Karl Wilhelm Bruun (th.) var en innovator af stort format. Her er han med betroede medarbejdere og en Rambler, et mærke man i en årrække importerede til Danmark.

der med årene blev et premium-mærke, og med VW Golf fik man i 1974 afløseren til boblen: en bil der skulle danne grundlaget for koncernens dominans i mange år.

Problematiske generationsskifter

Både Axel Semler og K.W. Bruun var erhvervsfolk af en skole, man ikke ville kunne møde på en direktionsgang i dag. Egenrådige, skarpe, ikke højt uddannede, men innovative med et utroligt blik for nye forretningsmuligheder. Og da deres tid udrandt, havde ingen af dem gjort det let for deres efterfølgere.

K.W. Bruun omdannede sit firma til fondseje, hvorved det blev umuligt for hans søn Jørgen Bruun at overtage ejerskab og ledelse, da stifteren døde i 1980. På det tidspunkt var K.W. Bruun-koncernen plaget af økonomiske problemer, hvilket betød, at bankerne i mange år havde foden under bordet. Der skulle gå frem til 2003, før sønnesønnen Anders Bruun efter mange år i blandt andet dækbranchen og med en MBA-uddannelse i USA vendte hjem og lykkedes med at købe bankerne og andre aktionærer ud og dermed fik ejerskabet af fonden tilbage til familien.

I Semler Gruppen var situationen den, at koncernen var ejet af de tre familier Semler, Mourier og Christiansen. Der var derfor mange personhensyn til tage og mange munde at mætte. Axel Semler gik af som direktør i 1961, men han mødte stort set altid på kontoret helt frem til sin død i 1979 og tog del i selskabets drift, hvilket gjorde det vanskeliggere for den nye chef, hans svigersøn Christian Mourier, at sætte sig igennem.

Først efter Mouriers afgang i 1983 fik koncernen i Jørgen Christiansen, der var dattersøn til Axel Semlers bror Johannes, en stærk leder, hvor ord og beslutninger stod uantastede. Jørgen Christiansen fortsatte som koncern-direktør frem til 2002.

I dag er Semler Gruppen og K.W. Bruun & Co landets klart største bilimportører. Semler importerer Volkswagen, Audi, Skoda, Seat, Cupra, Porsche (som man har haft siden 1952) samt Bentley og Lamborghini. K.W. Bruun har Peugeot (siden 1952), Mitsubishi, Citroën, DS og Opel og i 2022 overtager man også importen af Fiat, Alfa Romeo og Jeep. Det vil sige alle mærkerne i Stellantis Gruppen, der er en sammenslutning af franske PSA (Peugeot/Citroën/Opel) og italienske Fiat.

“I Semler Gruppen var situationen den, at koncernen var ejet af de tre familier Semler, Mourier og Christiansen. Der var derfor mange personhensyn til tage og mange munde at mætte”

Vilhelm Nellemann – fra smedevirksomhed til samlefabrik

En anden stor, dansk bilpioner var Vilhelm Nellemann (1878-1961), der som ung smed i 1900 åbnede en cykelforretning i Randers. Han var ud af en landmandsfamilie, men kunne i ganske ung alder se mulighederne i samfundets industrialisering. Han fik næringsbrev, før han var myndig, så hans far måtte skrive under for ham, men da han også hed Vilhelm, var det ikke noget problem. Hermed var fundamentet skabt for Nellemann Gruppen, som også udviklede sig til en stor familieejet forretning. Allerede i 1904 solgte Vilhelm Nellemann sin første bil, en belgisk Minerva, og med årene havde han mange forskellige agenturer, hvoraf det vigtigste var engelske Morris fra 1929.

Efter krigen var Nellemanns store datterselskab DOMI i perioden 1965-80 blandt landets største bilimportører med til slut alle mærkerne i British Leyland Gruppen, herunder Morris, Austin, Jaguar med mange flere. Morris Mini og 1300 var under navnene Mascot og Marina fint sælgende modeller. Allerede i 1933 samlede man Nash-biler på et lille anlæg på Østerbro, og på selskabets nye, store anlæg i Glostrup samlede man fra 1947-63 biler, primært Morris Minor, og havde senere et stort klagøringsanlæg.

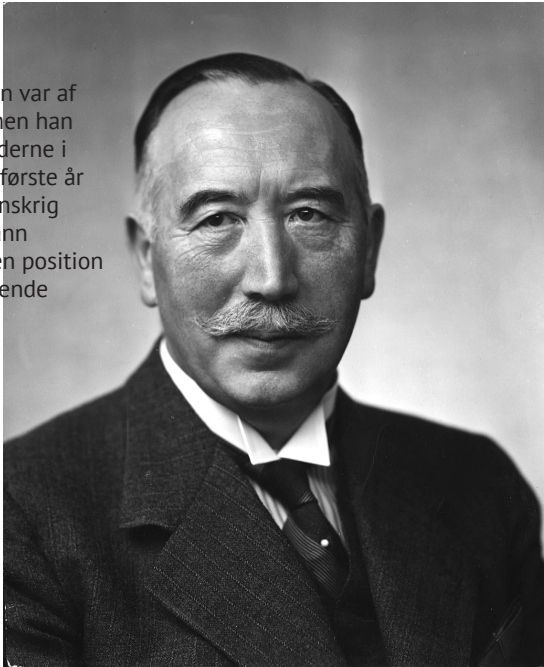
I 1926 var den 22-årige, ældste søn Svend Nellemann kommet ind i firmaet, og han blev øverste chef for ledelsen helt frem til 1970, hvor den udefra kommende komet Vagn Andersen blev administrerende direktør, en post han beholdt til 1980, hvor han forlod koncernen.

I England var samlebåndskvaliteten af britiske biler blevet meget dårlig i 1960'erne og 70'erne, en skæbne man i øvrigt delte med italienske biler, og publikum søgte efterhånden mod de nye japanske mærker, der var mere robuste i daglig brug. I tre år, fra 1979 til 1982 havde Nellemann tillige importen af Renault, men efter at have mistet den samt den stærke leder Vagn Andersen, skrumpede koncernen i 1980'erne.

I 1990'erne skulle 30 familiemedlemmer leve af selskabets resultater, men det slog ikke til. I 1996 fik familiens store iværksætter, racerkøreren og tidligere ejer af Den Blå Avis, stifterens barnebarn Jac Nellemann, mulighed for at købe familien ud. Jac Nellemann var altid gået sine egne veje og først og fremmest interesseret i motorsport. Han var meget tæt på at kvalificere sig til et Formel 1-løb, hvilket kun få danskere har været i nærheden af.

Med importen af koreanske Kia i 1996 blev grunden lagt til ny succes for den overlevende del af koncernen. I dag er Aston Martin selskabets absolutte premium brand, og med importen af kinesisk ejede MG, har man en ny elbil på programmet. Kia har – ligesom det andet koreanske mærke i Danmark, Hyundai – et moderne program med biler baseret på alle drivmidler.

Vilhelm Nellemann var af landbrugsslægt, men han så tidligt mulighederne i bilindustrien. I de første år efter Anden Verdenskrig førte han Nellemann Gruppen frem til en position blandt landets førende bilimportører.



Traditionen med frokost eller kaffe tæt op ad bilen fortsatte langt op i 1970'erne, hvor dette reklamefoto af far, mor og to børn ved en Fiat 127 er taget.

Nic. Christiansen – fra fattig til entreprenør

En af de største pionerer i tiden efter Anden Verdenskrig var Nic. Christiansen (1917-2010). Han kom fra fattige kår i Sønderjylland og som de andre danske bilpionerer havde han en håndværksmæssig uddannelse, en blanding af maskinarbejder og mekaniker.

Under krigen arbejdede han for IBM og købte sideløbende den fodermelsfabrik i Sønderjylland, hvor hans far havde arbejdet. Senere kom han til General Motors, og efter nogle succesrige år der blev han i 1959 direktør for den danske Mercedes-Benz-importør Bohnstedt-Petersen. Her balancerede han mellem ledelsen af den tyske fabrik og den danske ejer Peter Bohnstedt-Petersen, indtil han valgte at forlade firmaet i 1965.

På det tidspunkt kendte han BMW's tyske direktør Paul G. Hahnemann, der drev BMW frem fra fallittens rand omkring 1960 til allerede midt i 1960'erne at være et respekteret premium brand i Tyskland. Men i Danmark havde mærket ikke være repræsenteret siden 1962. Efter at have hjulpet med at få gang i BMW's import til Sverige blev han nu tilbudt at være dansk importør af BMW, som han startede i 1967 og drev helt frem til 2003, hvor fabrikken valgte selv at overtage importen. En kort overgang var Nic. Christiansen også Datsun-importør, men den måtte han overdrage til K.W. Bruun, og senere fik han importen af Honda, der i mange år var en ganske velsolgt bil i Danmark.

I 1992 fik man importen af Hyundai, og lige som for Nellemann gruppen skulle et koreansk bilmærke vise sig at blive en perle for Nic. Christiansen, navnlig efter at man måtte slippe BMW.

Også i Nic. Christiansens tilfælde var der tale om et familieselskab. Hans ene datter, Birthe, var direktionssekretær og ejer i dag selskabet, den anden, Karin, var leder af ekspeditionen, og hendes mand, Henning Hansen, var i mange år selskabets salgsdirektør. Nic. Christiansen døde i 2010, 93 år gammel.



Vi er i en dansk sportshal i Kolding i starten af 1970'erne, den nye Renault 17 TL skal præsenteres, mens den ældre Renault 16 er med i baggrunden.



VW 1200 blev holdt i live helt frem til den blev afløst af VW Golf i 1974. Her hjælper den danske importør med at introducere en skrabet udgave af den elskede boble omkring 1970.

Kaj Andersen – den ukendte bilimportør

Kaj Andersen & Sønner var en forretning med detailsalg af biler, men i 1971 fik man importen af Mazda på det danske marked efter at have set Toyota og Datsun få gode salgstal. Op gennem 1980erne og ind i 1990erne havde man succes som Mazda-importør, men da Mazda i Japan kom under Fords ledelse, skulle Mazda selv stå for importen til Danmark. Det skete i 2003.

Heldigvis havde man i 1996 overtaget importen af Suzuki i Danmark. Allerede i første år solgte man 3.000 af det japanske bilmærke, der hurtigt blev mere populært end Mazda. I 2003 stiftedes så Andersen Motors A/S som moderselskab for Kaj Andersen & Sønner A/S og Suzuki Bilimport Danmark A/S.

I 2021 fik man importen af det kinesiske elbilmærke Aiways, og den nye model U5 er kommet godt fra start. Det vigtige Suzuki-brand er det ottende mest repræsenterede mærke på de danske landeveje.

Status 2022

Som helhed har det danske bilmarked været ekstremt konjunkturfølsomt, for eksempel i forbindelse med internationale kriser som oliekriserne i 1973 og 1979. Enhver bilimportør og deres forhandlere måtte derfor være forberedt på lidt af hvert.

Som bilimportør i Danmark kan man blive overrasket over mange uforudseelige hændelser på bilmarkedet, ikke mindst beskatningen af biler, som er ændret mange gange efter krigen. Her kan en fabriksejet importør undskylde sig over for moderselskabet med, at ingen kunne have forudset den slags ændringer, og man kan få tilgivelse for ikke at tjene penge hvert år. For en privat bilimportør findes den slags undskyldninger ikke; det gælder liv eller død hver dag.

Måske er det en af årsagerne til, at de private danske bilimportører klarer sig så godt. De har tæft, situationsfornemmelse, stor fleksibilitet og hurtig reaktionstid. Og så forstår de hele tiden vigtigheden af at tilbyde særmodeller, spækket med udstyr, så køberne oplever at få værdi for pengene på det afgiftsplagede danske marked.

Ved indgangen til 2022 står de privatejede bilimportører stærkt, idet de importerede 57 pct. af de 185.000 personbiler, der i 2021 blev solgt i Danmark. Størst er Semler Gruppen med over 45.000 biler, heraf mere end 19.000 solgte VW, som for tiende år i træk er det mest solgte bilmærke. K.W. Bruun har solgt 32.000 biler, Nic. Christiansen 11.000 biler, Nellemann knapt 11.000 og Andersen Motors over 5.000.

Største fabriksejede importør er Toyota med knapt 15.000 solgte biler, hvilket gør dem tredjestørst i Danmark. Fabriksejede BMW er med 14.000 solgte BMW og MINI fjerdestørst, ikke mindst takket være et godt salg af hybridmodeller, som aktuelt er stærkt, nogle mener urimeligt, afgiftsbegunstigede.

Fremtiden byder på udfordringer og muligheder

Set i et større perspektiv er det først og fremmest Semler Gruppen og K.W. Bruun, der er de tunge privatejede importører.

Semler råder i dag med 14 forhandlere over en meget stærk bilforhandlerkæde. Gruppens bestyrelsesformand er Michael Pram Rasmusen, først og fremmest kendt som formand for A.P. Møller-Mærsk i perioden 2003-17. Koncernchef er siden marts 2021 den 43-årige Ulrik Dreisig, der har arbejdet for koncernen i 12 år. Han kommer fra reklamebranchen og beskrives internt som den helt rette til at bære det tunge lederansvar.

Hos K.W. Bruun er Anders Bruuns datter Maria Bruun-Lander efter nogle år som direktør for koncernen kørt i stilling til at overtage posten som bestyrelsesformand, når hendes far går på pension. Som koncernens direktør finder man siden 2015 den 51-årige Kenneth Hansen. Han kom til i 2004 gennem det daværende datterselskab SsangYong, og før det var han som Dreisig i reklamebranchen. Han beskrives internt som en gudbenådet sælger.

Blandt Ulrik Drejsigs og Kenneth Hansens største udfordringer i de kommende år bliver naturligvis at stå i spidsen for selskabernes grønne omstilling, hvor elbiler kommer til at få en altdominerende rolle. Måske bliver de også nødt til at se på, om ladenettets udvikling kan følge med. Det er ikke deres ansvar, men det kan blive deres problem. Og så skal de også holde et godt øje med det danske bilbeskatningssystem, som atter vil kunne overraske med store ændringer, der kan påvirke salget af hver eneste bilmodel på markedet i Danmark.

Nøjagtig de samme udfordringer står cheferne i de mindre, privatejede bilimportører naturligvis også over for. Fælles for dem alle er, at de vil kæmpe hårdt for at bevare deres gunstige positioner på det danske bilmarked. Men helt nye, aldrig før sete producenter af elbiler kan dukke op, som for eksempel den japanske mediekoncern SONY, der netop har præsenteret en ny elbil. Fra Vietnam vil der også komme nye elbiler. Og det kan skabe plads for atter andre private bilimportører i Danmark. Fremtiden byder på udfordringer og muligheder.

Racerkører Thorkild Thyrring låner en Ford Sierra af K.W. Bruuns datterselskab DANA Ford. Nøglerne overdrages af Birger Bøgeblad og stifterens barnebarn Anders Bruun.

