

FORD I DANMARK

Den første Ford kom til Norden i 1904 importeret privat af den norskfødte generalkonsul E.C. Gjestvang i Stockholm. Han solgte hurtigt bilen videre for 4.500 kr. Det svarede i 1904 til flere almindelige årslønninger. Gjestvang så fra starten mulighederne i Ford og importerede fra 1908 til 1922 hele 14.000 Ford T til Norden.

Den danske udvandrer William S. Knudsen, som var produktionschef hos Ford, foretog efter første verdenskrig rejser rundt i Europa for at finde egnede steder til etablering af samlefabrikker. Et af stederne Knudsen besøgte, var - ikke overraskende - København. William S. Knudsen forlod senere Ford og fik ansættelse hos rivalen General Motors (GM) - men det er en helt anden historie.

Ved første verdenskrigs afslutning i 1918 var Danmark et velstående land med stabile politiske forhold. Ydermere havde landet en central geografisk placering i den nordlige del af Europa.



Distributionen fra samlefabrikken til forhandlerne foregik i 1930'erne bl.a. med tog. Her er en personbil og et chassis på vej. (Foto fra Automobilet og dets Mænd)

Danmark havde heller ingen national personbilindustri af betydning, som kunne skabe hindringer for etablering af en samlefabrik. Og forhandleren F. Bülow & Co., der allerede fra 1907 forhandlede Ford-biler i Danmark, havde gjort sit til, at Ford var blevet udbredt her i landet.

Disse forhold gjorde, at det var naturligt at etablere en samlefabrik i København. I 1919 åbnede således en samlefabrik i Heimdalsgade på Nørrebro i København. Her blev Nordeuropas Ford T'er samlet og sendt videre til de utålmodigt ventende markeder i Sverige, Norge, Finland, Tyskland og Polen.

En af de mange bemærkelsesværdige ting ved Ford T var bl.a., at prisen faldt dramatisk over tiden. Det skyldtes Henry Fords indførelse af samlebåndet. Prisfaldet betød, at endnu flere fik råd til at købe bil - også i Norden.

Kapaciteten på samlefabriken var efterhånden blevet for lille, og i 1924 åbnede en helt ny samlefabrik i Københavns Sydhavn. Fabriken var tegnet af den amerikanske arkitekt Albert Kahn og var den første fabrik med samlebåndproduktion i Danmark. I 2006 blev fabrikken med det karakteristiske vandtårn revet ned som et led i saneringen af det gamle havne- og industriområde i Københavns Sydhavn.



Ved indvielsen af samlefabrikken i Københavns Sydhavn i november 1924 deltog en del fremtrædende politikere heriblandt statsminister Thorvald Stauning, der var tiltrådt tidligere på året. Ved åbningen havde Ford det princip, at så mange råvarer som muligt skulle leveres af lokale leverandører. Det gjaldt f.eks. glas, maling og indtræk. Udover dem fabrikken direkte beskæftigede, blev der således også skabt arbejdspladser hos flere underleverandører. Her forlader en række af de ansatte fabrikken ved fyraften en gang i 1930'erne. (Foto fra Automobilet og dets Mænd)

I 1923 havde GM åbnet en samlefabrik i København, og Ford fik for alvor konkurrence på det skandinaviske marked. Ud over GM meldte også Citroën sig på markedet.

I 1924 var 84 danske forhandlere klar til at tage kampen op med konkurrenterne. I årene herefter kunne F. Bülow & Co. og Ford ikke blive enige om forhandler-nettet, og Bülow blev i stedet forhandler for GM.

Hidtil havde samlefabrikken i København været direkte kontrolleret af Ford i Dearborn, men fra 1929 overgik kontrollen til Ford i England i forbindelse med en reorganisering.

Efterdønningerne af børs krisen i Wall Street i 1929 viste sig hos Ford i Danmark i starten af 1930'erne, hvor salget faldt markant.

Efter 1934 og indtil udbruddet af anden verdenskrig kom afsætningen igen op på et tilfredsstillende niveau. Men ærkerivalen GM havde nu den største markedsandel. Det skyldtes til dels, at GM havde købt Opel, hvis biler var populære i Danmark.

Efter den tyske besættelse af Danmark i 1940 fortsatte produktionen med faldende tendens, og i 1943 forlod den sidste bil samlebåndet. Det lykkedes for den danske ledelse at holde fabrikken fri for produktion af krigsmateriel for den tyske besættelsesmagt. Helt fri for tysk samarbejde blev man dog ikke, idet fabrikken under besættelsen for det tyske firma Imbert fremstillede gasgeneratorer og tilbehør hertil.

Hertil kom en planlagt produktion af bugserbåde til tyskerne, men en sabotageaktion i efteråret 1944 forhindrede dette. Uagtet dette måtte Ford dog tilbagebetale noget af fortjenesten til den danske stat efter besættelsens ophør.

I kølvandet på afslutningen af anden verdenskrig i 1945 fulgte en reorganisering af Ford's aktiviteter, og Ford i Danmark kom nu (igen) til at referere til Ford i USA.

Efterkrigstiden var præget af restriktioner og mangel på råvarer. I årene efter befrielsen blev bilproduktionen så småt genoptaget i København, og op gennem 1950'erne steg produktionen.

Endnu en organisationsændring i 1960, medførte at Ford i Danmark nu kom til at referere til Ford's europæiske hovedkvarter i Bruxelles. Restriktionerne var for længst væk, og levestandarden i Danmark var højere end nogen sinde. Ford solgte igen biler for fuld kraft. Det gjorde konkurrenterne også.

Flere og flere bilmærker konkurrerede om kundernes gunst. De økonomiske fordele ved en centraliseret produktion blev efterhånden større og større, og lukning af samlefabrikken i København skete som konsekvens heraf i 1966. I alt blev der produceret omkring 325.000 Ford biler i Danmark i perioden 1919-1966.

Ford's traktordivision rykkede i stedet ind i den gamle samlefabrik i Københavns Sydhavn, hvilket betød, at en del af de ansatte i et vist omfang fortsat kunne beskæftiges.

I årene efter lukningen af samlefabrikken i København blev alle Ford-biler importeret. Også forhandler-nettet er blevet justeret gennem årene, og i 2006 er omkring 40 forhandlere (med omkring 90 udsalgssteder) i Danmark.

Efter lukningen holdt Ford i Danmark fortsat til i administrationsbygningen i Københavns Sydhavn. Her blev man indtil 1993, hvor man flyttede til Glostrup. Siden 2004 har Ford haft sine danske aktiviteter placeret i Ballerup.

I årenes løb er der således samlet og solgt mange Ford-biler af alle typer i Danmark. De følgende sider handler om een af de mange modeller - Ford Transit, der dog ikke nåede at blive samlet her i landet.

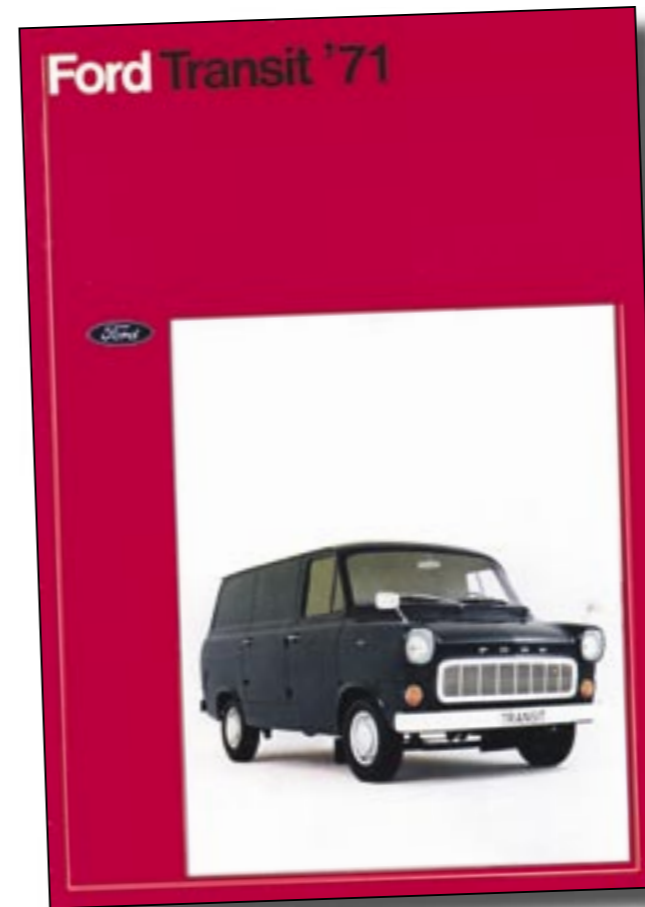
Ud over de danske aktiviteter var Ford naturligvis repræsenteret i mange lande verden over. Alle Fords aktiviteter var styret fra hovedsædet i Dearborn i USA. Hvor stram denne styring har været, har varieret hen over årene, og det er klart, at en så stor og verdensomspændende organisation som Ford's har undergået mange ændringer i årenes løb.



Vognmand Finn Zachariassen i Holbæk (der også kaldte sin virksomhed Z-busserne) havde denne Ford Transit i kort udgave. Af "snuden" på fronten ses, at bilen har dieselmotor. Holbæk 1973. (Foto Jens Birch)



At Ford Traque denne bil med opbygning beregnet til transport af grise eller kreaturer. Det er Regnar Pedersen t.h. i billedet. (Foto Steen Taber Rasmussen)



Brochureforside fra 1971, hvor bl.a. fronten på benzinudgaven var ændret i forhold til den oprindelige model.



Førerplads i typen fra 1971. (Foto fra Ford-brochure)



Annonce fra efter 1971. Fronten er nu en smule anderledes i forhold til ved lanceringen i 1965. Den rektangulære ramme er nu fremtrædende. I annoncen slår Ford på fleksibiliteten.



I 1976 var denne Ford Transit i brug hos Falck i Taastrup som redningsvogn. Rammen omkring kølerlamellerne afslører, at modellen er fra efter 1971. (Foto Hans Aage Jensen)



1986 - STRØMLINET FRONT



Typen fra 1986 er her illustreret med et eksemplar fra vognmandsfirmaet H & E Sejersen ved Køge. Firmaet betjener sig mest af tunge køretøjer, men til mindre kørselsopgaver anskaffede man denne Ford Transit. Her ses den i Høje Taastrup 2001. (Foto Ole Gold)

Brochureforside fra introduktionen af den strømlinede type fra 1986.



Efterhånden var Ford Cargo kommet godt i vej, og der kunne nu afses ressourcer til udviklingsarbejdet med en ny generation af Ford Transit. Omkring 1982/83 kom der for alvor gang i udviklingsarbejdet. Det første designudkast blev udarbejdet af et uafhængigt designfirma i Frankrig, men dette arbejde blev forkastet til fordel for et design udarbejdet af Ford selv. En sådan proces kan tage lang tid og er ikke blot et spørgsmål om udseende, men også om praktik. Hvor skal batteriet være, kan dørene hængsles stabilt nok, er der nem adgang til motoren og andre vitale dele, kan læsehøjden forbedres og så videre.



Førerplads i typen fra 1986. (Foto fra Ford-brochure)

Konkurrencen fra andre mærker begyndte også at spidse til. Andre havde fået øjnene op for det store marked der var for varevogne, minibusser o.s.v. I flæng kan nævnes Toyota, Fiat, Mercedes Benz og naturligvis VW.

Efter flere energikriser var bilindustrien begyndt at interessere sig for bilernes luftmodstand, og den nye generation Ford Transit udmærkede sig da også ved at have en mere strømlinet form. Hermed var brændstofforbruget lavere, hvilket gav mindre forurening og en bedre økonomi.

På den nye model, der fik den interne betegnelse VE6, var det da også fronten der havde gennemgået den største fornyelse. Motorhjelmen og frontvinduet havde nu samme skrå vinkel på ca. 45

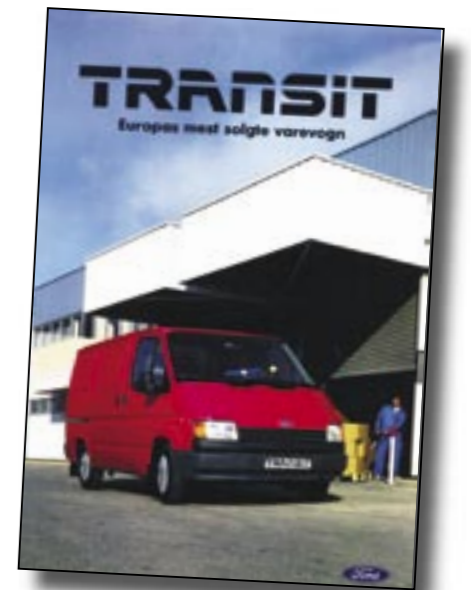
grader. Det gav ikke bare mindre luftmodstand, men også bedre udsyn og et mere moderne "look".

Den nye model blev introduceret i januar 1986 og blev godt modtaget, dels på grund af designet og dels på grund af forbedrede køreegenskaber. Af yderligere forbedringer kan nævnes bedre adgang til motoren, større fordøre og ruder (lavere rudekant) og bredere bagdøre. Og endeligt var varerummet samlet øget med omkring 10 %.

Motorerne i de nye modeller var groft sagt de samme som hos forgængerne, og i 1988 kom en anden generation af DI-motoren.

Som et lille kuriosum skal det nævnes, at der i en periode blev opbygget køretøjer med nostalgisk udseende på Ford Transit. Det var

de engelske firmaer Asquith og Newark, der stod for opbygningen, og nogle af køretøjerne fandt vej til Danmark, hvor de hjalp til med at profilere forskellige virksomheder på en lidt anderledes måde.



Brochureforside fra slutningen af 1980'erne.



Til brug for "siddende patientbefordring" brugte Falck denne Ford Transit i minibusudgave. Frederikssund 1990. (Foto Torben Høyer Hansen)

KTAS (Københavns Telefon Aktieselskab) brugte Ford Transit flittigt. Her gør en model med højt tag holdt ved et telt i forbindelse med kabelarbejde i Københavns Sydhavn i 1991. (Foto Ole Gold)



2000 - NU OGSÅ MED FORHJULSTRÆK



I starten af 1990'erne besluttede Ford, at der skulle designes en helt ny Ford Transit. Den klassiske Transit med den forholdsvist lange snude og baghjulstræk havde været på markedet længe, og Ford's konkurrenter havde rebet sejlene. I 1993 begyndte man så småt med udviklingsarbejdet, der denne gang hovedsageligt skulle have hjemsted hos Ford i USA, da man dér rådede over flere avancerede udviklingsværktøjer end i Europa.

For at amerikanerne skulle få bedre indtryk af europæiske forhold, deltog de i slutningen af 1994 i en del prøvekursler, hvor den nyeste udgave af Ford Transit blev sammenlignet med sine konkurrenter.

Fra projektets start var det tanken, at der skulle udvikles to udgaver, en forhjulstrukket udgave til de lettere modeller og en baghjulstrukket til de tungere modeller.

Begge udgaver skulle baseres på de samme grundelementer. Fordelen ved nu også at kunne tilbyde en forhjulstrukket udgave var, at køre- og manøvreegenskaberne blev bedre og ikke mindst et lavere placeret varerumsgulv.

Efter sigende var udviklingen af både en forhjuls- og en baghjulstrukket udgave med samme grundelementer Ford's hidtil største investering i et erhvervskøretøj.

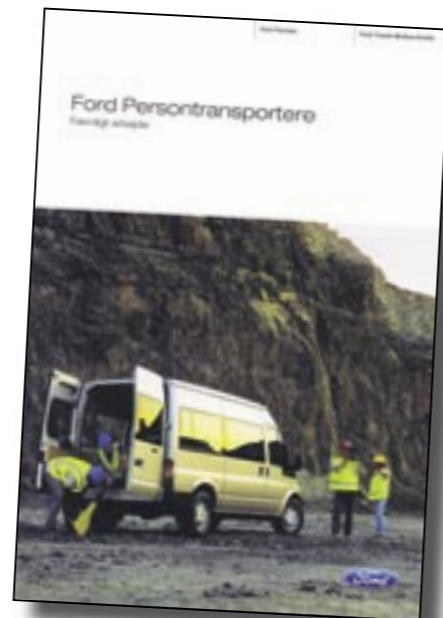
Omkring 3 år før produktionsstart blev prototyper testet af mange kunder for at klarlægge om behovene var opfyldt, og mange af erfaringerne fra disse tests blev indarbejdet i det endelige design.

Udseendet var måske lidt mere kantet end forgængerens, men forholdet mellem akselafstand, højde og længde gav den nye Ford Transit et harmonisk udseende, og modellen var stadig

Typen fra 2000 er her illustreret med en varevogn fra entreprenør Preben Johansen. Christiansfeldt 2006. (Foto Ole Gold)



Brochureforside med varevogne - typen fra 2000.



Brochureforside med minibusser og kombi-udgaver - typen fra 2000.



genkendelig som en Ford Transit. Og udsynet samt interiøret blev endnu en gang forbedret. Desuden blev sidernes hældning reduceret, hvilket gav mere plads i varerummet.

De nye udgaver blev internt benævnt VE185 (den forhjulstrukne udgave) hhv. VE184 (den baghjulstrukne udgave), og kunne leveres i tre forskellige akselafstande (heraf en ny mellem-lang) og tre forskellige højder samt i kombinationer heraf. Den baghjulstrukne udgave kom først på markedet, mens den forhjulstrukne kom omkring et halvt år senere.

Ydermere kunne visse modeller med den længste akselafstand fås med et ekstra langt karrosseri, benævnt "Jumbo". Det er i øvrigt et eksempel på, at en bil, som er specialbygget i Ford's SVO-program, er gået hen og blevet en del af det faste sortiment.

Samtidig med det nye design blev en ny type dieselmotor introduceret. Den fik det officielle navn "DuraTorq", men gik under udviklingsarbejdet under navnet "Puma". Benzinnmotor - nu af typen Duratec - kunne stadig tilbydes, dog kun til de baghjulstrukne modeller.

Alt arbejdet med den nye generation var ikke helt forgæves, for Ford Transit blev kåret som "International Van of the Year" i 2001. Denne udmærkelse uddeles af en ekspertjury, der består af redaktører fra Europas førende specialblade indenfor professionel transport.

I 2005 fejrede Ford Transit 40 års jubilæum. Her i Danmark blev det fejret med gratis aircondition i alle leverede køretøjer.

Ud over minibusudgaven kunne 9-sæders udgaven også leveres i Tourneo-version til transport af

mindre grupper. Foruden at være mere eksklusivt udstyret kan den bageste sæderække klappes sammen eller tages helt ud.

I 2003-2005 blev den belgiske produktion i Genk flyttet til Tyrkiet, og i denne periode rullede Ford Transit nr. 5 mio. af samlebåndet. Herefter sker produktionen til det europæiske marked på fabrikkerne i Southampton i England og Kocaeli i Tyrkiet.

Førerplads i typen fra 2000. (Foto fra Ford-brochure)

