

Farvestrålende reklame fra Bedford's første år i Danmark. Bedford's oprindelsesland taler for sig selv.

Slægtskabet med de amerikanske GM-modeller fornægtede sig ikke. Den nye Bedford var på mange måder identisk med den samtidige Chevrolet Six. Bl.a. havde begge en 6-cylindret benzinmotor med 3,177 l slagvolumen, der ydede 64 HK.

Vægtbetegnelsen angav ikke totalvægten, men efter datidens engelske skik den omtrentlige lasteevne med fast åbent lad, og ifølge fabriksgarantien kunne den nominelle lasteevne overskrides med indtil 50%.

Ikke bare vægtbetegnelsen var speciel, men også det fast indbyggede startsving, der stak ud foran køleren. Nogle engelske vognmænd forlangte at chaufførerne om morgenen skulle starte motoren med håndsving for at skåne batteriet...



Denne WS blev anvendt af Nakskov Fiskeeksport i midten af 1930'erne. På køleren står "British Bedford". (Arkivfoto Johnny Gert Jensen)

På et marked, der allerede var domineret af tunge køretøjer var en "letvægter" på 2 tons usædvanlig. Bilbranchen mente ikke, der var behov for en så let lastbil, men den tog fejl. Vauxhall's succes med de lette Bedford-køretøjer var ubetinget fra starten.

I starten af 1932 – på mindre end et år – havde fabrikken i Luton produceret og solgt ca. 12.000 Bedford-køretøjer. Tallet er inkl. varevogne, som man også startede produktion af 1931. Den største konkurrent var Ford – både på hjemme- og på eksportmarkedet.

Næste nyhed var introduktionen i 1932 af typen WS 30 cwt – en let lastbil på omkring 1,5 tons med enkel dækmontering på bagakslen og samme motor som i 2 tons udgaven. Cwt er en engelsk måleenhed (hundredweight), der svarer til ca. 50,8 kg.

Og udviklingen fortsatte. På "Commercial Motor Show" i London i november 1933 introducerede Bedford endnu en model (type WT), der kunne laste 3 tons. Den kunne fås i en kort udgave (WTH) og i en lang (WTL). Modellen tilføjede et nyt "look" til mellemstore lastbiler og dens udse-

ende tjente som inspiration for Bedford-modeller helt op til 1950'erne. Også andre fabrikker blev inspireret af WT-modellen. Førerhuset var delvist frembygget og motorhjelmen var derfor kort. Motoren var fortsat den samme som ved introduktionen af mærket i 1931.



WT'er leveret til Tuborgs Bryggerier her med gasgenerator under anden verdenskrig. (Foto Carlsberg/Tuborg arkivet)



WT'er anvendt af Premier Is i Esbjerg. (Arkivfoto Jens Funch Jensen)



Også Falcks Redningskorps havde behov for firehjulstrukne køretøjer til bjærgningsopgaver. Falck i Køge havde denne R-model med dobbel dækmontering på bagakslen. (Foto Steen Taber Rasmussen)



Så sent som i 2003 var denne R-model i civil udgave i aktiv tjeneste hos Dansk Autohjælp i Helsingør. (Foto Ole Gold)



Endnu et eksempel på civil anvendelse: El-selskabet SEAS (Sydøstjællands Elektricitets Aktieselskab) i Haslev anvendte denne R-model med dobbeltkabine, når elmastere med videre skulle vedligeholdes. (Foto GM Danmark)

A-SERIEN - 1953

Efter 15 år og mere end 412.000 eksemplarer blev K, M og O-serierne i 1953 erstattet af en ny serie.



Brochureforside

Nyheden blev generelt kendt som A-serien, men samtidig begyndte man at tilføje "T" (= truck) i typebetegnelsen som præfiks for lastbiler. Helt korrekt skulle den altså hedde TA-serien. Et efterfølgende tal identificerede køretøjets vægtklasse, mens suffiks i form af bogstaver beskrev akselafstand og evt. også karrosseri. Ikke desto mindre var brugen af T-et ikke særlig konsekvent - heller ikke hos Bedford selv.

A-serien havde en helt ny type førerhus med en meget bredere front end hidtil set. Køleren havde vandrette lameller, og forlygterne var indbyggede i forskærmene. Motorhjelmene var hængslet bagest, men med den høje front var det stort set kun muligt at kontrollere f.eks. vandstanden stående på jorden.

En lille detalje blev dog hurtigt ændret på A-serien, nemlig placeringen af parkeringslysene. Fra at være placeret på siden af forskærmen blev de flyttet op på en lille "pind" oven på selve skærmen. Herved kunne man bedre manøvrere, idet parkeringslysene nogenlunde markerede frontens hjørner, der kunne være svære at se fra førersædet. Desuden fik motorhjelmene en bredere forhøjning på midten.



A-model fra vognmand J. Hansen, Espergårde. Bemærk parkeringslygterne på skærmene. (Arkivfoto Uffe Mortensen)



Vognmand Olaf Jensen, Føllenslev, anvendte denne A-model, der her gør klar til at komme af med et læs jord. Den nedklappede trekant på taget afslører at bilen havde anhængertræk. Og parkeringslysene på siden af skærmene afslører, at der er tale om en tidlig model. (Arkivfoto Johnny Geert Jensen)



Falck anvendte i høj grad Bedford til mange formål – også som kranvogne. Her er det en D-model fotograferet i Stege 1967. (Foto Steen Taber Rasmussen)



Annonce for D-serien



D-model og anhænger lastet med korn i sække. Vogntoget tilhørte vognmand Holger Nielsen, Bjerrede. (Arkivfoto Jens Funch Jensen)

TJ-SERIEN - 1958

”Commercial Motor Show” i 1958 bød på en ny serie kaldet TJ-serien, som skulle afløse D-serien. Den byggede teknisk set på D-serien med normalt førerhus, men udseendet var markant anderledes. Modellerne til og med 4 tons lasteevne havde kasketskygger (eller eyebrows = øjenbryn, som de blev kaldt på engelsk) over forlygterne og lodrette kølerlameller. Modellerne over 4 tons havde vandrette kølerlameller, og kasketskyggerne manglede. Alle modeller havde en lavere og mere skrå motorhjelms, samt en forrude der var større. Begge dele var medvirkende til at give et bedre udsyn fortil, og udsynet bagtil var også forbedret takket være større bagrude og to hjørnevinduer.



Laboratorieudstyrsfirmaet Buch & Holm anvendte denne J-model. Kasketskyggerne over forlygterne og de lodrette kølerlameller kendetegnede de mindre J-modeller. Denne har desuden enkel dækmontering på bagakslen. (Foto GM Danmark)



Brochureforside

Vognmand Jens Konrad i Silkeborg havde denne J-model som ”betonbadekar”. De vandrette kølerlameller kendetegnede de større J-modeller (Arkivfoto Jens Funch Jensen)



C- og D-serierne (vejledende oversigt)

Type	Akselafstand mm/inches	Omtrentlig lasteevne	Produceret
C4	3354/132	4 tons	1957-1960
C5	3354/132	5 tons	1957-1960
C6	3962/156	6 tons	1957-1960
C7	3962/156	7 tons	1957-1960
CA	2184/86	10 tons sættevognstrækker	1957-1960
D1	3022/119	25-35 cwt *)	1957-1958
D2	3022/119	2 tons	1957-1958
D3S	3022/119	3 tons	1957-1958
D3L	3632/143	3 tons	1957-1958
D4S	3048/120	4 tons	1957-1958
D4L	4242/167	4 tons	1957-1958
D5S	3048/120	5 tons	1957-1958
D5L	4242/167	5 tons	1957-1958
D6S	3927/155	6 tons	1957-1958
D6L	4556/179	6 tons	1957-1958
DA	3048/120	8 tons sættevognstrækker	1957-1958

*) Cwt er en engelsk måleenhed (hundredweight), der svarer til ca. 50,8 kg.

TK-SERIEN - 1960

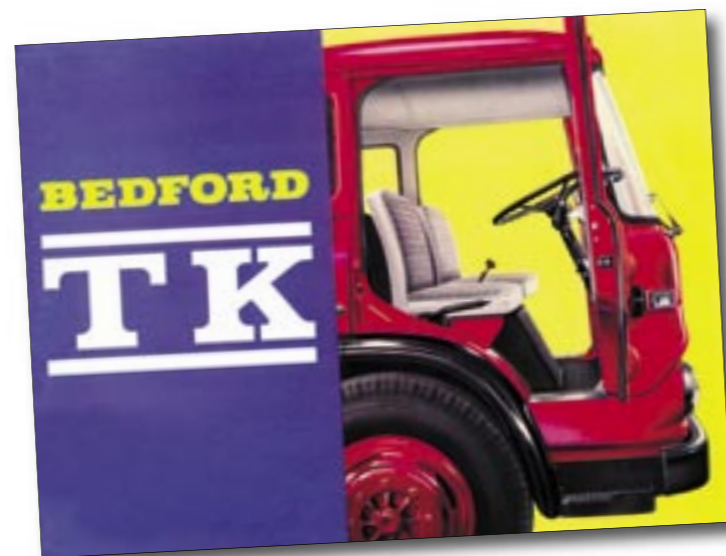
Det var efterhånden på tide at introducere en afløser for C-serien, der jo havde sine rødder tilbage i 1950. Kunderne opfattede den som lidt gammeldags, og designet var måske ikke længere top-moderne.

Ved indgangen til de glade 1960'ere startede en ny æra for Bedford, og den største succes i bilmærkets historie indtraf. Konkurrenten Ford havde siden slutningen af 1950'erne haft rimelig succes med sin Thames Trader, og måske var det også denne konkurrence, der inspirerede Bedford til en nyskabelse.

Nok det største fremskridt i datidens lastbil-design så nemlig dagens lys i form af TK-serien i 1960. I det fuldt frembyggede førerhus sad føreren og passageren nu foran motoren i stedet for på hver sin side af den. Indstigningsforholdene var også forbedret. Udsynet fra førersædet var også bedre på grund af den store for- og bagrude, og støjniveauet var reduceret betydeligt. Arbejdsforholdene for chaufføren var blevet markant bedre med TK-serien i forhold til Bedford's hidtidige sortiment.

Selv om mange måske havde forventet et tipbart førerhus på den nye model, så kom denne facilitet dog ikke med på TK-serien. Bedford vurderede, at der via hængslede paneler i siden var tilstrækkelig adgang til motoren for den daglige vedligeholdelse. Og ikke mindst ville et tipbart førerhus have været dyrere at producere...

Selv om designet var helt nyt, kan det nok ikke udelukkes, at man havde skævet til USA, hvor Ford havde udviklet en lignende lastbil (Ford D), der dog havde tipbart førerhus.



Brochureforside



Brochureforside

Ejeren er ukendt, men denne TK-model med læssekran, har utvivlsomt været leveret til brug ved entreprenørkørsel. Bilen er her fotograferet på samlefabrikken i Aldersrogade. (Foto GM Danmark)



Fronten på første TK'ere så sådan ud. Griffen er forkromet på sort baggrund. (Foto Carlsberg/Tuborg arkivet)

TK-model er her anvendt som mælketankvogn hos Remkolde Andelsmejeri ved Vordingborg. (Foto GM Danmark)





Valby Autotransport i København svægede til Bedford, og deres meget velholdte Bedford'er kunne ses i mange år efter, at bilmærket ellers var gledet ud af gadebillede. Valby 1994. (Foto Ole Gold)

Slakteriet Wenbo, der anskaffede denne TL-model, blev dannet i 1970 af slagterierne i Hjørring, Sæby, Brønderslev, Vrå og Frederikshavn. (Foto GM Danmark)



TL-serien (vejledende oversigt)

Type	Akselafstand mm/inches	Omtrentlig bruttovægt	Produceret
TL 570	2921/115	5690 kg	1980-1986
TL 750	3429/135	7490 kg	1980-1986
TL 860	3429/135	7490 kg	1980-1986
TL 860	3835/151	7490 kg	1980-1986
TL 1000	3835/151	10000 kg	1980-1986
TL 1020	3835/151	10200 kg	1980-1986
TL 1260	3048/120	12550 kg	1980-1986
TL 1260	3505/138	12550 kg	1980-1986
TL 1260	3835/151	12550 kg	1980-1986
TL 1260	4241/167	12550 kg	1980-1986
TL 1260	4902/193	12550 kg	1980-1986
TL 1470	3403/134	14700 kg	1980-1986
TL 1470	4140/163	14700 kg	1980-1986
TL 1470	4800/189	14700 kg	1980-1986
TL 1500	3400/134	15000 kg	1980-1986
TL 1630	4013/158	16260 kg	1980-1986
TL 1630	3759/148	16260 kg	1980-1986
TL 1630	4420/174	16260 kg	1980-1986
TL 1630	5283/208	16260 kg	1980-1986
TL 1630	5690/224	16260 kg	1980-1986
TL 1630	2438/96	16260 kg sættevognstrækker	1980-1986
TL 1930	2438/96	19310 kg sættevognstrækker	1980-1986

FORHANDLERNETTET I DANMARK

Fra starten havde GM i forvejen et rimeligt tæt forhandlernet i Danmark. Ud over Bedford forhandlede man også lastvogn- og busprogrammerne fra Opel og Chevrolet. Og naturligvis de respektive personbilprogrammer.

I takt med at kravene til specialisering steg, delte GM i midten af 1960'erne sin danske forhandlerorganisation op i "rene" Opel-forhandlere og Vauxhall/Bedford-forhandlere. Mange forhandlere valgte at fortsætte som Opel-forhandlere, idet dette mærke var mest efterspurgt.



Kort fra reklame med forhandlernet omkring 1965.

BEDFORD PÅ TILBAGETOG I DANMARK

Omkring 1970 begyndte forhandlere og kunder i Danmark så småt at beklage sig over, at Bedford rent udviklingsmæssigt ikke fulgte med konkurrenterne.

I 1972, hvor Bedford var på vej til at miste sin store danske kundekreds, sadlede GM helt om, og tillod forhandlerne at sælge hvilket som helst



Et eksempel på en Bedford-flådeejer var Jægersborg Alle's Mejeri i Charlottenlund. Her er forskellige Bedford-modeller opstillet til fotografering. Et syn der efterhånden blev sjældnere og sjældnere. (Foto GM Danmark)

bilmærke ved siden af GM's egne. Nogle af de Bedford-forhandlere, der var bedst gearet til salg og reparation af lastbiler, slog sig sammen og startede import af DAF og andre optog forhandling af f.eks. MAN og Mercedes. Dansk Lastvognsimport A/S blev således stiftet i 1972 af 12 danske GM-forhandlere med henblik på import af DAF-lastbiler.

Dermed mistede Bedford også sine egne forhandleres interesse, og markedsandelen faldt år efter år.

Bedfords hovedprincip havde gennem tiden været, at lastvognene skulle være billige i anskaffelse, have en lav egenvægt i forhold til lasteevnen, og en motor med tilstrækkelig, men ikke overdådig ydeevne. Kunderne var dog efterhånden af en anden mening, idet flere og flere lagde større vægt på ydeevne og førerhuskomfort – også selv om der skulle betales mere for bilen.

Dertil kom, at efterspørgslen på tungere vogne med kraftigere motorer steg. Og disse kom først med i sortimentet i 1974, da TM-serien blev introduceret.

Resultatet var, at Bedfords markedsandel for diesellastvogne i Danmark i 1980 var 4,3 % mod 30 % i midten af 1960'erne.

Når en stor organisation som GM affandt sig med tilbagegangen ikke bare i Danmark, men også i andre vestlige lande, skal det ses i lyset af, at man betragtede hele verden som sit marked. Tilbagegangen i Europa blev opvejet af fremgang i andre verdensdele, hvor lav anskaffelsespris og enkel konstruktion var vigtigere end ydeevne og komfort. Derfor kunne man – i hvert fald for et stykke tid – fortsætte den hidtidige produktion uden større produktudvikling.