

Videncentre busser rundt

Der bliver gjort en ihærdig indsats for videndelingen på lærerinstitutionerne i den danske autobranche. I det nye år arrangerer "superbrugerne" på de fem Autovidencentre en bustur rundt i landet for at suge og dele ny viden.

Side 6



Hæderkronede Vauxhall

Britiske Vauxhall fejrer 100 års jubilæum med den legendariske grif som symbol. På Gms samlefabrik i København blev der samlet næsten 600.000 biler frem til lukningen i 1974.

Side 23



Tæt på Bohnstedt-dynastiet

Keld Habroe ser tilbage på 45 år i autobranchen efter netop at være stoppet hos DaimlerChrysler. I sit tilbageblik på et spændende autoliv beskriver han blandt andet tiden omkring Bohnstedt-Petersens storhed og fald.

Side 25

Tæt på Bohnstedts storhed og fald

Keld Habroe ser tilbage på gode Mercedes-minder i autobranchen gennem 45 år. Nu har han taget hul på et nyt kapitel med et andet tysk firma, TÜV.

Af Michael Nørfelt



Det var en stor dag, da Bohnstedt-Petersen AS i 1984 købte MMC Automobiler Danmark A/S og dermed overtog det japanske Mitsubishi-agentur. Siddende ses Ole Damgaard Nielsen, MMC (tv), og Peter Bohnstedt-Petersen, mens Asger Murholt og Poul Refstrup fra Bohnstedt-Petersen bagved ser til.

Den 30. september stoppede 62-årige Keld Habroe hos DaimlerChrysler Danmark og sluttede dermed en karriere i autobranchen, som tog sin begyndelse helt tilbage i 1958, da han på sin 17-årige fødselsdag på sin knallert kørte til det store bilfirma Bohnstedt-Petersen AS i Hillerød for at komme i lære som automekaniker.

- Jeg har været utrolig heldig med min tid i autobranchen - jeg har nydt det og kan se tilbage på mange gode minder, konstaterer Keld Habroe, der allerede var barnsben blev vævet tæt ind i Bohnstedt-Petersen dynastiet. På tætteste hold oplevede han over flere årtier Bohnstedt-Petersen koncernens storhed og fald.

Keld Habroe var barndoms-kammerat med den et år ældre Peter Bohnstedt-Petersen, som han gik i klasse med på Marie Mørk Skole i Hillerød. Keld Habroe kom til at sætte stor pris på Peters forældre, som Peter Bohnstedt mistede, da han kun var henholdsvis 16 og 20 år gammel.

- Allerede da jeg kom i lære som automekaniker, vidste jeg, at jeg ville læse videre til produktionsingeniør, fortæller Keld Habroe, som skabte sin egen turnus på den store samlefabrik i Hillerød, og som kom rundt på alle funktioner.

- Dengang samlede vi 6-8 Mercedes lastbiler (312'ere) og 6-8 personbiler (180'ere og 190'ere) om dagen, inklusiv lørdag, så det blev til mange biler, erindrer Keld Habroe, der satte sig som mål at blive chef for produktionen. Samlefabriken i Hillerød virkede fra 1953 til 1966.

Uddannelsen til både automekaniker og ingeniør kom til at strække sig over syv år, og i 1965 fik han samtidig sit sven-debevis og sit ingeniør-diplom.

Han kom også til at arbejde under den senere nok så berømte Nic. Christiansen, der kom til Bohnstedt-Petersen som prokurist i 1959 for allerede året efter at overtage direk-

Siden gik Nic. Christiansen sine egne veje med blandt andet BMW.

- Et meget væsentlig emne i mine studier som produktionsingeniør var ledelsesteori, og jeg lærte meget om ledelse som praktikant i virksomheden, som Nic. Christiansen bragte frem til en moderne virksomhed, siger Keld Habroe, som imidlertid forlod autokoncernen i 1966 for i syv år at virke som produktions- og udviklingschef hos den store producent af tekstilmaskiner, Peder Mortensen i Hillerød, som i sin storhedstid beskæftigede 150 medarbejdere.

Unimog til Forsvaret

Han bevarede dog kontakten til Bohnstedt-Petersen - blandt andet som underleverandør af pladebearbejdning til chassissrammer til lastbiler. - og i 1972 fik en samtale med Peter Bohnstedt-Petersen ham til at vende tilbage. Først kom han til salgsafdelingen for det særlige terrængående Unimog-køretøj, hvor han kunne glæde sig over at være med til at skaffe en ordre til Forsvaret, som gennem årene resulterede i levering af flere tusinde Unimog-køretøjer. Først et halv år senere, da købet af Hanomag-importøren Tranberg Biler i Kolding var offentliggjort, fik Keld Habroe stillet sin egentlige arbejdsopgave ved sin tilbagevending, nemlig at gennemføre den administrative strukturering af Bohnstedt-Petersen ekspanderende filialnet.

- I den periode havde jeg et inspirerende og lærerigt samarbejde med direktør E. Wagner Christensen, som senere blev direktør for MAN-organisationen, fortæller han. På toppen af sin storhedstid i 1986, hvor Bohnstedt-Petersen AS kunne



Keld Habroe har sagt farvel til autobranchen efter 45 år.

målt på ansatte og omsætning - staben talte 1300 medarbejdere. Det sluttede med, at selskabet havde 30 detailforretninger og beskæftigede hele 700 mekanikere. Samtidig beskæftigede firmaet 200 lærlinge og elever, oplyser Keld Habroe.

- Jeg har været heldig at repræsentere en virksomhed som både var importør og detailforretning med mange forskellige værkstedsfunktioner som f.eks. lakering, el, diesel og chassis. Jeg har altid haft svært ved at forstå, hvorfor man i branchen ikke kunne finde sammen i de forskellige led. Det gik jo netop godt for Bohnstedt-Petersen, fordi man repræsenterede både import og detailled. Strategien var jo at gøre det så godt i Danmark, at Mercedes ikke selv ville gå ind, og at opbygge sin egen importorganisation, og det gik jo også i 30 år, konstaterer han.

Andre udfordringer

nede og værkstedsprissætning, ligesom han i 1986 overtog jobbet som personalechef efter sin bror, Hans Otto Habroe, som døde i 1986. I 1988 blev han desuden medlem af direktionen.

- På det tidspunkt syntes jeg, at jeg havde nået alle mine mål, og siden kom det i stigende grad til at handle om at bevare sin position. Det førte også til, at jeg søgte andre udfordringer i blandt andet Dansk Industri, Motorbranchens Arbejdsgiverforening (i dag Bilbranchen), Autobranchens Affaldsservice ABAS og Autobranchens BST.

Således var Keld Habroe i 13 år frem til maj i år formand for Autobranchens BST, ligesom han i 12 år var bestyrelsesmedlem i Bilbranchen. Autobranchens Arbejdsmiljøråd er han fortsat medlem af frem til nytår.

- Arbejdsmiljø har aldrig haft den store prestige i autobranchen, men mig har det altid interesseret, siger han.

Ulykkeligt

Fra jubilæet i 1986 gik det til gengæld ned ad bakke for Bohnstedt-Petersen, og fem år senere var det slut. Mitsubishi-importen, som kom til i 1983, sluttede i 1990, mens tyske Daimler selv tog over med Mercedes i Danmark i foråret 1991.

- Peter Bohnstedt-Petersens psykiske sygdom, som udviklede sig fra at være periodevis til at være hele tiden, var årsagen til at det gik, som det gik. Man kan jo ikke selv gøre for, når man er syg - det er blot ulykkeligt, når det sker for folk med mange penge og mange mennesker i sit brød. Vi i direktionen er ofte siden blevet spurgt, hvorfor vi ikke greb ind, men vi gjorde, hvad vi kunne, men kunne jo ikke fratage ham dispositionsretten over hans eget firma. Derfor endte det dybt

- Men ellers var Peter Bohnstedt-Petersen i sine lyse perioder en utroligt inspirerende leder - patriarkalsk og parat til at beskytte loyale medarbejdere, tilføjer han. Selv fulgte han med over i det nye Daimler-selskab, idet næsten alle centrale funktioner blev overført til tyskerne. Men det var kun cirka ti procent af styrken, idet alle detailforretninger, som tyskerne ikke ønskede, blev lukket eller solgt til private forhandlere. Det kostede mange job ved årsskiftet 1990-91.

Keld Habroe fungerede som vicedirektør for organisation og personale i det nye selskab med Karl Franke i spidsen.

Som formand for DI i Frederiksberg kom han desuden med i en gruppe nedsat af Hans Skov Christensen, som havde til formål at formidle erhvervs-samarbejde over Øresund i forbindelse med de muligheder, den kommende Øresundsbro ville skabe. Keld Habroe blev meget involveret i dette arbejde, idet han så mulighederne i en helt ny region, ikke mindst for Mercedes-Benz-organisationen. Det lykkedes at spore ledelsen i den retning, først i et tættere samarbejde mellem Sverige og Danmark, siden i 1999 med placeringen af DaimlerChrysler nye hovedkontorer i Øresundsregionen i henholdsvis København og Malmø.

Ny tysk virksomhed

Karl Franke gik på pension i 2000, men Keld Habroe har fortsat kontakt til ham. Siden 2000 har Anders Sundt Jensen været direktør.

80 års bilhistorie

Bohnstedt-Petersen dynastiets historie tog sin begyndelse i 1991, da den kun 17-årige Nørrebro-dreng Christian Bohnstedt-Petersen grundlagde cykelforretningen Ilford i Nørre Allé i København. Den motorsports- og flyveinteresserede indehaver udviklede forretningen til også at omfatte motorcykelimport. I 1929 indrettede han en dansk Chrysler samlefabrik på Sundkrogsgade i Frihavnen, og i 1934 blev firmaet også importør af de franske Renault biler og af Auto-Unions produkter, DKW, Wanderer, Audi og Horch samt ikke mindst af Mercedes-Benz.

I 1954 købte Bohnstedt-Petersen en 24.000 kvadratmeter stor grund i Hillerød med jernbane-adgang direkte til varemodtagelsen for at flytte alle aktiviteter hertil. I 1956 døde grundlæggeren, hvorpå sønnen Henry tog over. Indvielsen af den nye samlefabrik i Hillerød fandt sted i 1958, og året efter flyttede også serviceafdeling og administration til byen. På sin 21-års fødselsdag i 1961 blev Peter Bohnstedt-Petersen medlem af selskabets bestyrelse.

Allerede i 1966 blev det imidlertid urentabelt at samle personbiler i Danmark, og derfor blev montagen indstillet, hvorimod udbygningen af filialnettet fortsatte.

Stifterens store fly-interesse gik i øvrigt i arv til den yngste søn, Peter, som sikrede sig sit flyvecertifikat på sin 18-års fødselsdag, og samtidig udvidede familien flyvepladsen ved Grønholt, som også blev udstyret med hangar. I årene 1964-86 solgte Bohnstedt-Petersen AS tæt ved 100 fly.

I 1981 fratrådte E. Wagner Christensen som direktør, hvorpå Peter Bohnstedt-Petersen alene overtog den daglige ledelse, idet Aage Aagaard Jensen allerede i 1972 var gået på pension, og i 1982 døde den tidligere adm. direktør, broderen Henry.

Peter Bohnstedt-Petersen døde i begyndelsen af 2002 61 år gammel.

(Kilde: Jørgen Helme: 75 år til lands & i luften, en dansk virk-