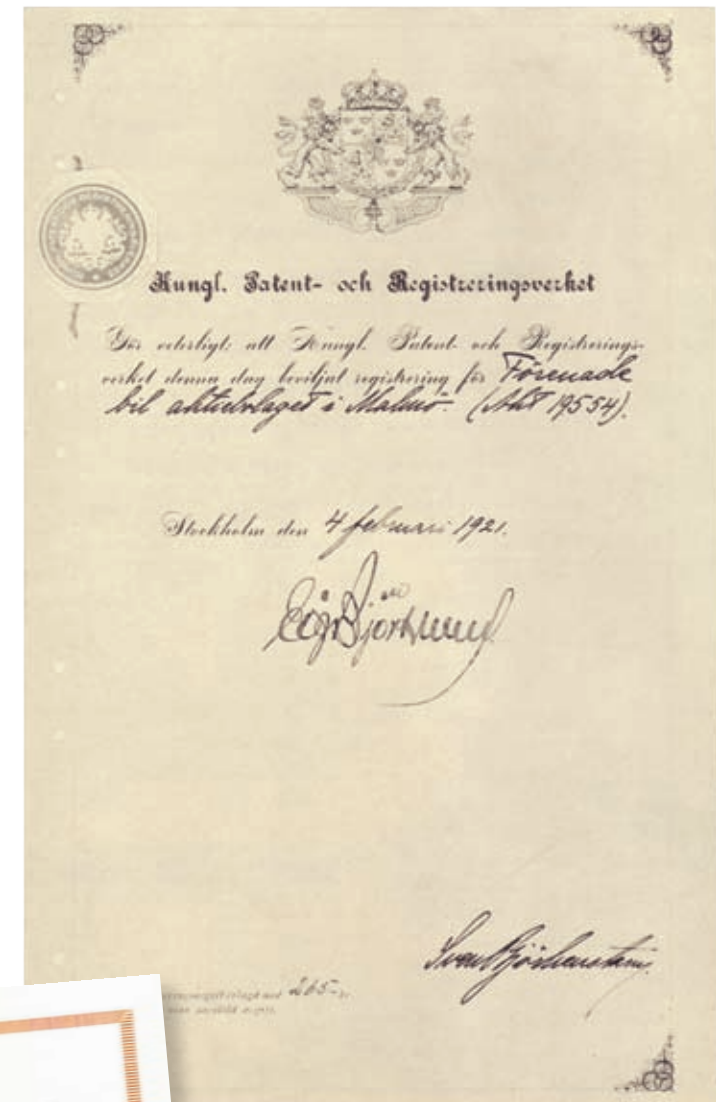
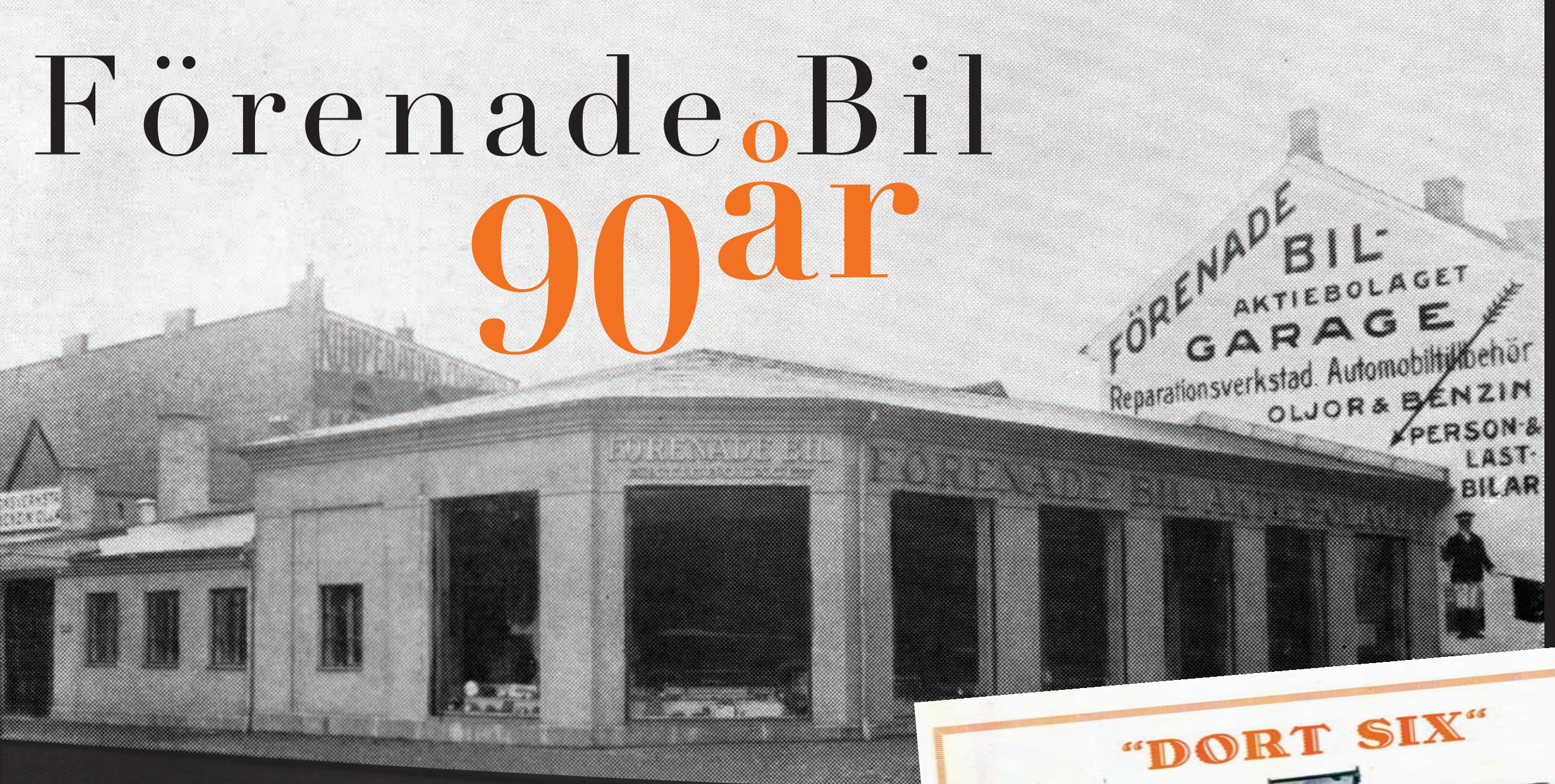


Förenade Bil 90 år



"DORT SIX"

Ekonomisk i drift.

Vibrationsfri gång.

Idealiskt smörjnings-system.

Topp-ventiler.

Ensamförsäljare:
FÖRENADE BIL AKTIEBOLAGET I MALMÖ
ÖSTRA TULLGATAN 6

Telefoner: Försäljningsavd. och chefen ... 8043
Kassa och bokföring 8766
Lagerexp., verkstad och garage 8533

Telegramadress: FÖRENADEBIL

DORT-Automobil

FULLANDAT TEKNISKT UTFÖRANDE — BILLIG BÅDE I INKÖP OCH DRIFTSKOSTNADER — ENASTÅENDE BÄCKTAGARE.

ATERFÖRSÄLJARE ANTAGAS A PLATSER DÄR VI FÖRUT EJ ÄRO REPRÉSENTERADE.

FULLSTÄNDIGT SORTERAT LAGER AV RESERVDELAR.

Förenade Bil-Aktieföretaget

Tel. 8766, i MALMÖ, Telegramadress 8533. F. D. A.-B. Wilh. Sonesson & Co: automobilavdelning och A.-B. Motorindustri.

Första annonsen i Sydsvenska Dagbladet Snällposten 1921

Grunden till ett av Sveriges största och mest välrenommerade bilföretag lades i och med att Förenade Bil AB i Malmö den 4 februari 1921 skrevs in i Kungliga Patent och Registreringsverket. Förenade Bils aktiekapital skulle uppgå till mellan en halv och en och en halv miljon riksdaler, en för tiden ansenlig summa. Det var bl.a. den väletablerade företagaren Wilhelm Sonesson och riksdagsledamoten Nils Winkler som var grundarna till bilimperiet. Bägge hade redan tidigare agenturer för bilar och tillsammans kunde de nu under Förenade Bils tak representera märkena Dort, Brennabor, Marmon och NAG.

Adressen, där verksamheten med försäljning och reparation av bilar skulle bedrivas, var Östra Tullgatan 6 i det område i Malmö som på 1900-talet räknades till det mest centrala och händelserika med nära kontakter till kontinenten. Flera andra bilbolag etablerade sig här i anslutning till det då pulserande Drottningtorget. Det var här Allan Söderström några år senare började som bilförsäljare och 1927 fick anställning som disponent för företaget och redan 1929 var han den tredje största aktieägaren i företaget.

Allan Söderström föddes år 1900 i Karlstad men växte upp i Göteborg där hans stora intresse för affärer och motorfordon fick honom att först sälja ost och senare, som 24-åring, ta anställning som bilförsäljare hos Ostermans.

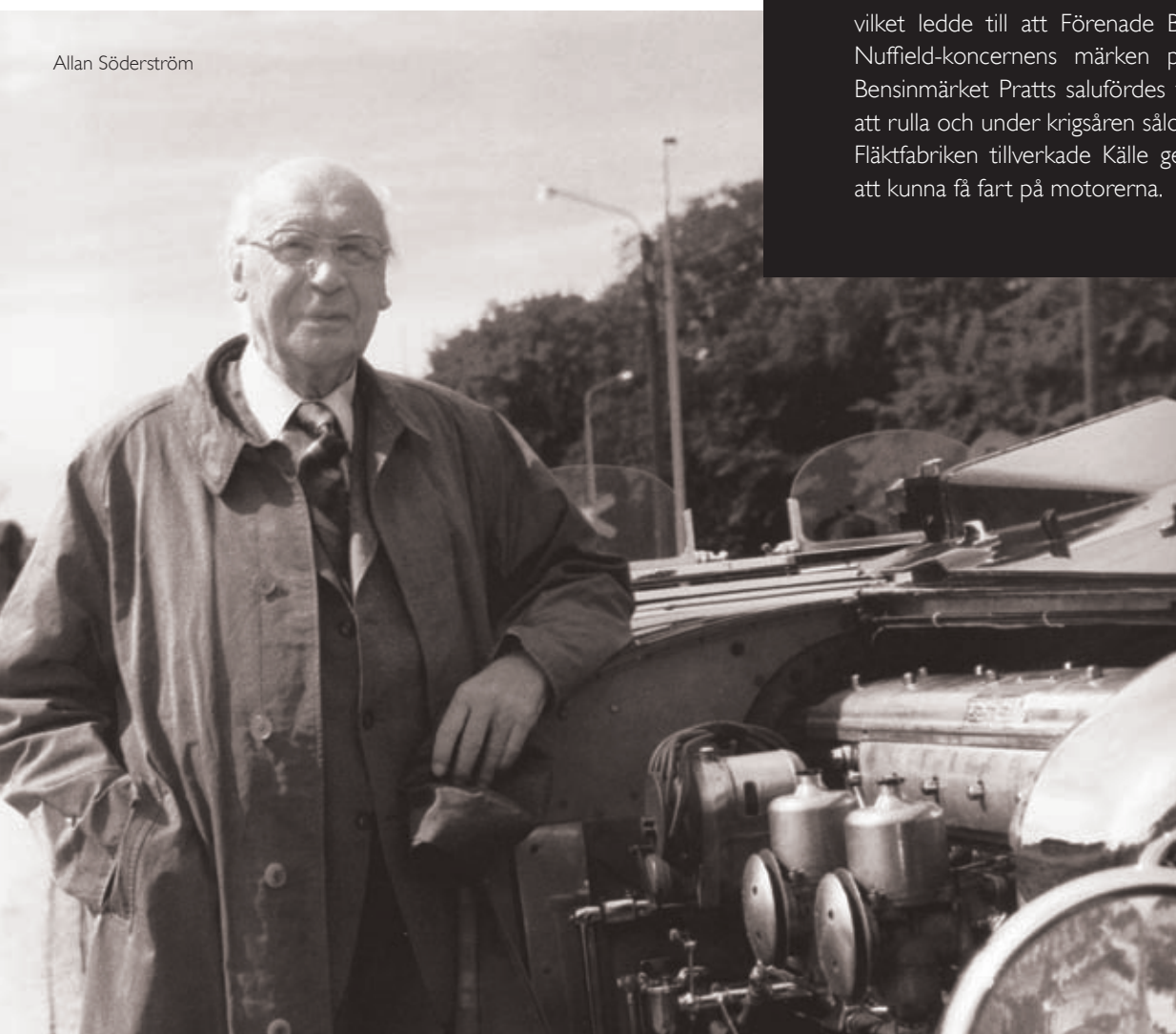
Under tjugotalets första år tillverkades alltmer täckta bilar och de sufflettförsedda med lösa dragiga sidorutor blev snabbt omoderna i det nordliga Sverige.

Allan Söderström har berättat hur Osterman vid hans tillträde hade ett stort lager av begagnade öppna bilar och hur hans första uppdrag blev att köra till Lysekil för att genom en förmedlare visa upp en sådan bil för en kund. Vid en okulärbesiktning av bilen upptäcktes en cigarettfimp i askkoppen vilket synnerligen förargade förmedlaren varför Allan Söderström inte ens gavs tillfälle att demonstrera bilen för kunden. Djupt besviken av att ha misslyckats med sitt uppdrag vände Allan i ett rusligt snöoväder åter mot Göteborg. Vid ett stopp vid en järnvägsövergång gick han över till en bil som stannat in bakom hans och frågade i desperation föraren om denne ville köpa försäljningsbilen. Det ville han inte men hans granne sökte en bil och kunde säkert vara intresserad. Men timman var sen så Allan tog in på pensionat och tappade ur kylarvattnet i en medhavd dunk för att inte motorn skulle frysa sönder på natten. På morgonen efter fyllde han åter på vattnet och körde upp till sin nyvunna bekantskap. Tillsammans for de över till grannen, bilen blev såld och Allan återvände till Göteborg med väl utfört uppdrag och med äran i behåll.

Allan Söderströms kontakter med Malmö ligger så långt tillbaka i tiden som 1920. Redan då för Allan tillsammans med en god vän på varsin motorcykel till Berlin för att gå på kabaré och uppleva storstadens puls. Vännen hade en kvinnlig bekant i Malmö som skulle besökas och hon hade i sin tur en väninna vid namn Lillemor Neergaard som Allan fann behag i. Motorcykelresorna mellan Göteborg och Malmö blev allt fler efter hand som det ömsidiga tycket mellan Lillemor och Allan spirade. Motorcykelåkandet föregick också i en del tävlingssammanhang och Allan sågs ofta delta i framförallt backtävlingar. Så småningom ersattes motorcykeln med en bil och Allan företog sina Malmöbesök med en fransk Amilcar sportbil.

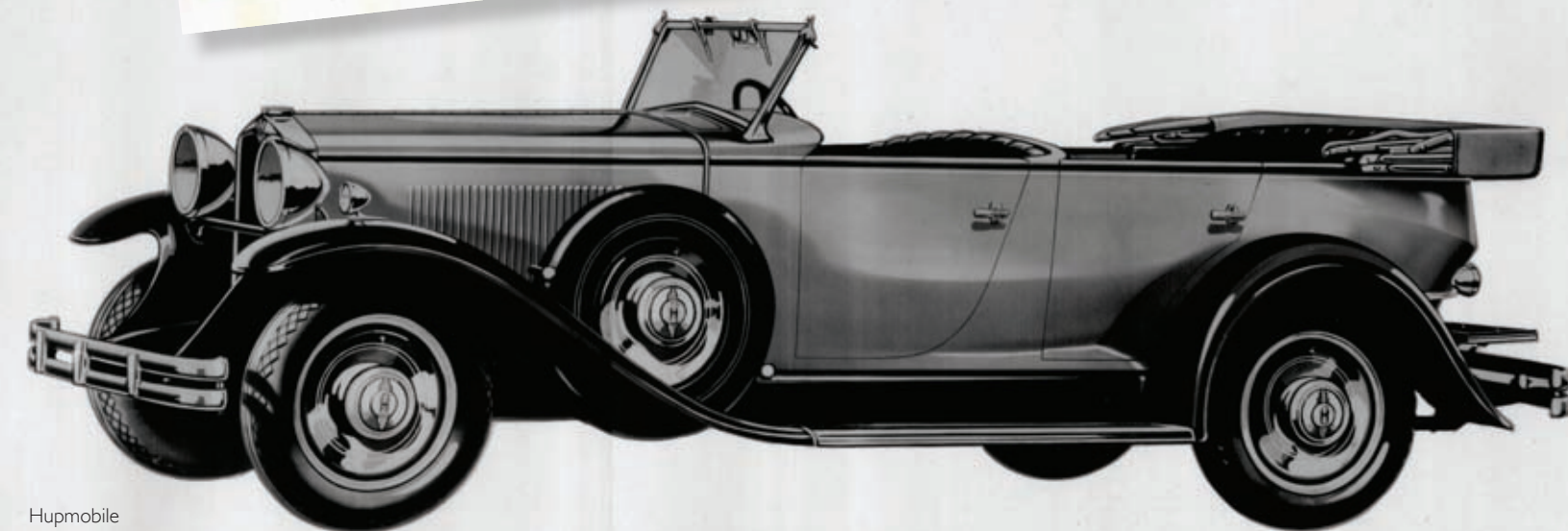
Även om agenturerna hela tiden blev fler hade, när Allan Söderström i mitten på tjugotalet anställdes som försäljare, Förenade Bil en del inkuranta begagnade saluvagnar, däribland en Stanley Steam ångbil om vars vidare öden är okända. I nybilsrepertoaren ingick numera förutom tidigare nämnda Dort, Brennabor, Marmon och NAG också Hupmobile, Indiana, White och Pierce-Arrow. Läget på Östertull var strålande för bilhandel och flera nya aktörer på marknaden etablerade sig i samma område. När Förenade Bil anställde en disponent 1927 föll valet mycket lätt på Allan Söderström. Han hade genom idogt arbete, sitt stora intresse för bilar och teknikens utveckling och framförallt genom sin entusiasm och ansvar för ekonomi och affärer visat sig vara en ytterst duglig 27-åring och gavs Sonessons och Winklers fulla förtroende att driva Förenade Bil vidare. Han fick också familjen Neergaards välsignelse att äkta deras dotter. Samma år ingicks förlovning mellan Lillemor och Allan vars äktenskap blev livslångt och lyckligt.

Allan Söderström



Tidig Motormässa

Fler agenturer tillkom under trettioalet, från enkla Asea-elbilar till Mercedes-Benz. 1932 ordnade Allan Söderström ensamrätt för försäljning åt Morris-Motors Limited för södra och västra Sverige, vilket ledde till att Förenade Bil snart hade hela Nuffield-koncernens märken på försäljningslistan. Bensinmärket Pratts salufördes för att få fordonen att rulla och under krigsåren såldes det hos Svenska Fläktfabriken tillverkade Källe gengasaggregatet för att kunna få fart på motorena.



Hupmobile

De senare åren av trettioalet sålde Förenade Bil både Studebaker och DeSoto och vid krigsslutet köptes Förenade Bil AB upp av AB Nyköpings Automobilfabrik som hade egna sammansättningsfabriker. De bilar som monterades hos ANA var Chrysler, DeSoto, Plymouth och lastbilen Fargo. Chryslers representant ville att DeSoto skulle säljas separat, avskilt från övriga Chrysler-produkter och ordnade så att Allan Söderström kunde köpa Förenade Bil AB av ANA. Detta skedde 1946 och sedan dess har Förenade Bil varit i familjen Söderströms ägo.



Bärgning till verkstaden på Österportsgatan

Allan Söderström hade genom sitt genuina intresse och genom sin verksamhet som bilimportör kontakt med ledande personligheter vid flera bilindustrier ute i världen. Det gav honom goda vänner bland företagsledare, tekniker och ekonomer på alla nivåer. Dessa kom med tips och goda råd när Allan började samla bilar till sitt museum men han ställde också upp för sina samarbetspartner och höll t.ex. en del patent säkrade åt Mercedes Benz under krigsåren. Det var inte lätt att under kriget och åren strax efter ha affärskontakter på både tyskarnas och de allierades sida och då främst engelsmännen. Men med elementär hushållsdiplomati lyckades det att hålla kontakterna igång. I den Söderströmska Villa Västanfläkt i Bjärred kunde både tyska och engelska representanter sitta samlade runt Lillemors matbord.

1948 hade Mercedesproduktionen kommit igång och Förenade Bil fick en leverans om 100 bilar till Malmö. Det togs emellertid inte så väl emot av Nuffield-koncernen, vars bilar, Morris, Morris-Commercial, MG, Riley och Wolseley, Förenade Bil också var importör för. Man ville inte se tyska bilar under samma tak. Därför bildade Söderström ett nytt bolag, Continental Motor, under vars flagg Mercedes såldes. Något senare övertog dock Philipsson Mercedes-agenturen även för södra Sverige.

Det var inte enkelt att få hjulen att rulla efter kriget. Det saknades inte kunder i det relativt välmående Sverige, utan det var bristen på nytillverkade bilar som var det stora problemet och då speciellt svårigheten att få leveranser av folkbilen Morris Minor från England. Men Allan var hela tiden på jakt och öppen för nya samarbetspartner. Vid en kombinerad semester- och affärsresa, där både fru Lillemor och de bägge sönerna Jan och Lars var med gick turen genom ett krigshärjat och sönderbombat Tyskland.

Först till Mercedes i Stuttgart för att hälsa på affärskontakter. Genom de vänner Söderström hade fått på bilföretagen tipsades han hos Mercedes, där han just förlorat agenturen, att BMW i München hade intressanta saker på gång. Färden gick vidare till München och med familjen sittandes kvar i bilen steg Allan in på BMW:s huvudkontor. Två timmar senare blir fru och söner inkallade av dir Grewenigs sekreterare. Förutom att grunden till Förenade Bils nuvarande utseende lades var mötet starten till ett livslångt vänskapsförhållande mellan familjen Söderström och herr och fru Grewenig. Direktör Grewenig kunde tyvärr ännu inte erbjuda några bilar, BMW hade precis fått igång motorcykel-tillverkningen, men 1951 körde Grewenig från München upp till Sverige för att visa upp prototypen av den sexcylindriga BMW 501. Lars Söderström minns med stolthet hur han som trettonåring fick förtroendet av Grewenig att backa in bilen på villatomten i Bjärred. Det är inte så konstigt att den stora femtiotalens BMW ligger Lars så varmt om hjärtat och har en given plats i museet han driver vidare efter sin far. Året efter, när tillverkningen kommit igång, åkte Allan och Lillemor till München och körde själva hem de två första exportbilarna till Sverige.



BMW var ett välbehövligt tillskott hos Förenade Bil för det var hela tiden problem med engelsmännen leveranser. Förenade Bils återförsäljare i södra Sverige var otåliga för att utlova bilar inte levererades. Engelsmännen tvingade dem också under en tid att ta en svår såld Morris-Commercial skåpbil för var fjärde Morris Minor. För att hålla lojaliteten vid liv bjöd Nuffield-koncernen alla återförsäljare till Berns i Stockholm på en stor gala där Josephine Baker underhöll. Samtliga blev lovade bilar men strax efter drogs leveransen in till förmån för någon annan marknad. Sedan upplöstes Nuffield-koncernen i och med att ett stort antal engelska bilmärken, där Morris och Austin var de största, slogs ihop till BMC, British Motor Corporation. BMC delade Sverige söder om Norrköping och 1959 strax efter introduktionen av Morris/Austin 850, Hundkojan-Minin, övertog Ostermans i Stockholm agenturen för hela Sverige. Ingen större förlust, tyckte servicechefen Arne Ljung. Många av de Kojor som hade skeppats över till Malmö och stod på frihamnsområdet var så otåta att de blev vattenfyllda. Arne Ljung föreslog att bilarna kastades i hamnen och de som flöt kunde ju bärgas och säljas.

Hur som helst påverkade förlusten av de engelska bilarna Förenade Bils ekonomi och 1960 var den så ansträngd att Allan samlade sin familj och revisorn för en allvarlig diskussion. Förenade Bil förlorade en miljon om året och revisorn föreslog att bolaget skulle gå i likvidation för att Allan och Lillemor ändå skulle kunna ha en ekonomiskt trygg framtid. Allan fann för gott att lägga ner Förenade Bil och åkte till München på BMW:s bolagstämma för att säga upp agenturen. BMW-ledningen förstod Söderströms dilemma, den stora BMW 501/502 började bli omodern och de små BMW 700 med motorcykelmotor hade också svårt i konkurrensen med de många vattenkylda fyrcylindriga småbilarna. Men BMW hade något stort på gång, hela dess framtid stod bakom dörrarna till utvecklingsavdelningen. Dess chef Hofmeister tog med sig Allan Söderström och visade upp "die neue Klasse" bilen som är grundpelaren till BMW:s nuvarande existens, BMW 1500. Hofmeister kunde berätta att bilen skulle visas upp följande år på Frankfurtmässan och 1962 skulle serieproduktionen komma igång. Söderström garanterades 3 bilar till 1962 och därefter hur många som helst.



BMW 501 lossade i Malmö hamn



Med den kunskap och den erfarenhet som Allan hade skaffat sig såg han klart potentialen i den nya bilen. Förenade Bil skulle få leva vidare och den 23 augusti 1962 anställdes Lars Söderström i företaget och tillsammans med Gösta Sommer åkte de runt hela Sverige för att skapa kontakter med gamla och nya återförsäljare. Återförsäljarnätet var väl uppbyggt och också serviceverkstäderna svarade i god Allan Söderström-anda upp mot högt ställda krav, när de nya BMW 1500 gick ut på marknaden. Borgward Isabella hade precis försvunnit från marknaden och lämnat ett tomrum där BMW:n föll in som handen i handsken. Betydligt mer påkostad och avancerad än Ford Taunus/Opel Rekord och lite billigare och mycket sportigare än Mercedes. Försäljningen gick strålande och affärerna blomstrade åter hos Förenade Bil.

De ursprungliga enväningslokalerna på Östra Tullgatan var sedan länge ombyggda till ett modernt bilkomplex. På nästan en fjärdedel av kvarteret uppfördes i flera våningar en av Malmös elegantaste och mest funktionella bilanläggningar. Byggnaden som i sitt första utförande stod klar 1951 inhyste i källarvåningen verkstad och lagerutrymmen, i markplan fanns mot Östra Tullgatan en ytterst inbjudande utställningshall med reception och försäljningskontor. Utmed Österportgatan fanns reservdelsförsäljning och Europas modernaste bilverkstad. På våningen ovanför tillkom begagnathallar och kontoren från vilka koncernens allt fler bolag styrdes.

Allan Söderström såg alltid till att ha de bästa medarbetare omkring sig och var mån om att de skulle trivas. Redan 1938 anställde han Henning Wendel som verkstadschef, en uppgift som han med sitt stora tekniska bilintresse skötte med den äran tills han på sextioalet öppnade egen firma för bl.a. Aston Martin och Lotus. Han ersattes av Stig Lester, som tävlat med BMW 700 i Förenade Bil Racing. I de avskilda verkstads utrymmena där Allans alltmer växande bilsamling av gamla Bugatti, Talbot och många andra fina märken och sådana som ingått i försäljningskartan stod, huserade Mäster Nils. Nils Carlsson hade varit fabriksör, haft egna verkstäder för bil, båt och motorer, och var en alldeles utmärkt lekkamrat till Allan när det gällde bilen som hobby. Hans roll att sköta veteransamlingen övertogs så småningom av Rolf Kronkvist.

Allan var fortfarande aktiv i sina kontakter med branschfolk. Så var t.ex. Mercedesföraren Rudolf Carraciola hans vän sedan uppvisnings Grand Prixet i Saxtorp och sågs tillsammans med sin fru ibland i hemmet i Bjärred, han hade mött både Walter Owen Bentley och Walt P. Chrysler; han hade haft både Grewenig och Herbert Quandt, från BMW, som sina goda vänner. Så hade han också haft kontakt med Rolls-Royce angående agenturen för märket. Inte så mycket för den eventuella tjänstens skull utan mer för den ytterligare goodwill som det kunde tillföra Förenade Bil. Det skulle lyckas 1972 då dåvarande importören av Rolls-Royce produkter, Sahlén & Wikander, köpte Göta Verken. Kanske tyckte de inte att det var passande att sälja lyxbilar till de kapitalstarka samtidigt som de skulle vara ledare för 5000 varvsarbetare varför de erbjöd Rolls-Royce bilavdelning till Förenade Bil och behöll agenturen för fartygsmotorer. Gert-Olle Persson fick förtroendet och utbildningen för att hålla Rolls-Royce och Bentley i ordning på Förenade Bils verkstad.



Direktör Allan Söderström vid sitt skrivbord

Sjuttioalet rullade på bra med framförallt BMW-bilar men import av engelska Chrysler/Sunbeam och åtminstone Honda var också en viktig del. Dessa märken handlades genom dotterbolaget Förenade Motor som var en vidareutveckling av tidigare nämnda Continental Motor. Under sjuttioalet drog sig Allan gradvis tillbaka från ledningen och ansvaret vilade helt på sönerna Lars och Jan. Allan Söderström gick bort 1978 och året efter stod Lars ensam efter Jans alltför tidiga bortgång.

1983 blev BMW plötsligt rubrikernas bil i pressen. Det hade skett ett antal olyckor i det hala vinterväglaget där BMW 3-serie bilar var inblandade och journalister ville skylla på att bilen var dålig i vinterväglag. På löpsedlarna stod att läsa: "Vågar du köpa den här bilen?". Det påverkade försäljningen så väsentligt att Förenade Bils ekonomi urholkades. Lars Söderström sökte då kontakt med Subaru i Japan och kunde ta upp importen av märket i Sverige vilket skulle bli Förenade Bils räddning den gången.

Men 1990 kom den stora finansiella krisen. Nybilsregistreringarna i Sverige rasade från 350.000 till cirka 125.000 på bara ett par år. Förenade Bil hade 8 - 9000 bilar ståendes osålda i frihamnen, fastighetslån för anläggningar över hela landet skulle betalas och de anställda krävde sina löner. Bankerna drog ner krediterna och Göta Banken gjorde konkurs. Förenade Bil var tvungna att börja sälja ut. Förenade Bil i Stockholm såldes till Bayerische Motoren Werke i München och så småningom övertog BMW själva hela importorganisationen. Lars och sönerna Peter och Joakim som nu ingick i ledarskapet såg sig nödgade att dra ner på alla utgifter och sålde undan flera av de orenoverade veteranbilarna och resten av samlingen placerades ut i mindre kostnadskrävande lokaler. Än en gång lyckades man rida ut stormen och efter att ha lämnat över Honda-importen 1994 och KIA 2004 har man kunnat koncentrera sig helt på BMW-försäljningen.



Redaktören i Barockängel

Foto: Björn Tiedemann

1 Kuggsegmentsstyrning ger utomordentligt exakt styrning och oöverträffade styregenskaper i kurvor. 2 Stabil och styv djupbäddram vars balkar drogits ut till full karosseribredd. 3 3-punktsupphängd bakaxel med hypoiddriv. Torsionsfjädring och teleskopstöttdämpare. Ingen spörviddsförändring. 4 Ekonomisk sexcyllindrig toppventilmotor på 72 hk. 5 Justerbara torsionsstavar ger vagnen den bästa tänkbara fjädring och vöghållning. 6 Helysnykroniserad, styrgående växellåda med hydrauliskt påverkad koppling.

B M W

W 126 s 4 11: 54

B A Y E R I S C H E M O T O R E N W E R K E A G M Ü N C H E N

Genom estniska familjerelationer, stort engagemang och intresse för utveckling i de baltiska staterna, etablerade sig Lars Söderström redan 1993 i Estland. Här har han bedrivit BMW import och försäljning fram till 2004 då BMW själva tog över importen. United Motors som Förenade Bils dotterföretag i Estland heter har idag fem försäljningsställen och en årsvolym på 1000 bilar. Verkställande direktör är numera Kaljo Karilaid. Lars Söderström har såsom konsul tagit på sig hedersuppdraget att leda Estlands Honorär Konsulat i Malmö.



Lars Söderström

Foto: Björn Tiedemann

På hemmaplan var det Joakim Söderström som blev VD för Förenade Bil som fortsatte sin verksamhet från Östra Tullgatan där man sedan flera årtionden var ensamma om bilverksamhet. Flera stora aktörer på marknaden hade både hunnit etablera sig på Lundavägen, som blev sextio- och sjuttioalets stora bilgata, och hunnit flytta till Fosie och Agnesfridsvägen. Genom Förenade Motor, med Peter Söderström som dåvarande VD, nuvarande chef för övriga koncernbolag, har man också dragit sig till Agnesfridsvägen med försäljning av Honda, KIA och Subaru och man hade också under en tioårs period en BMW-filial i Fosieområdet. Men rocken var på väg att bli alldeles för trång och när Christina Carlsen anställdes som servicechef väckte hon nya idéer. Tillsammans med arkitekter och experter arbetade hon, marknadschefen Rolf Ramestam och Joakim Söderström fram förslag till det nya Förenade Bil. Lars Söderström hade redan tidigare köpt tomten längst bort från staden. På Djurhagegatan vid Fredriksberg trafikplats alldeles vid ringleden till Köpenhamn och E65 mot Sturup och Österlen. Nummer ett-läget på det som nu växer upp som Malmös nya bilhandlardistrikt. Bygget som stod klart 2006 kännetecknas av stora ytor som med glasväggar känns så befriande öppet. Närheten till den omgivande naturen tycks ha en lugnande inverkan på både personal och kunder. Och som Christina förklarar är det stora ljusinsläppet miljövänligt då det inte behövs så mycket elektriskt ljus vare sig i utställningshallen eller i verkstaden.



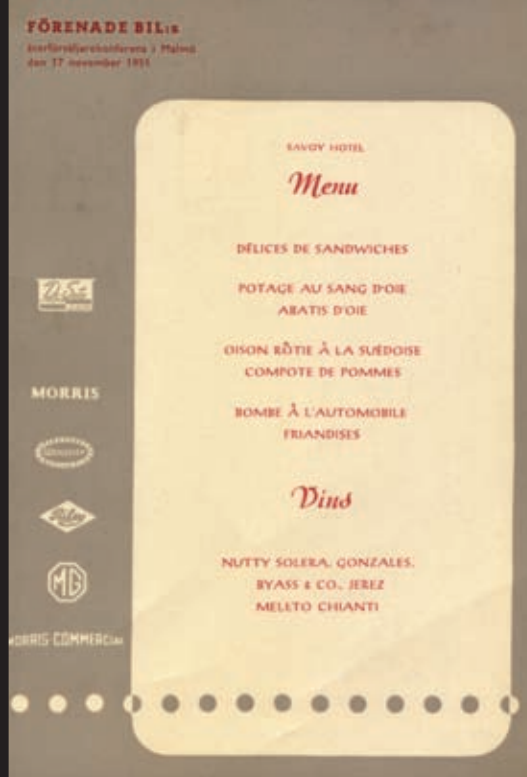
Ledningsgruppmöte på Förenade Bil 2009. Från vänster; Robert Johansson - chef för Skadecenter, Rolf Ramestam - marknadschef, Lars Corselli - försäljningschef, Joakim Söderström - vd, Laila Kjellin - ekonomichef, Anders Dworak - administrativ chef, Christina Carlsen - servicechef



Internationell BMW 507 träff 2010

Foto: Simeon Ogen

Foto: Björn Tiedemann



Nu slår klockan 2011 och det är 90 år sedan Förenade Bil AB grundades.



Allan Söderström med glada återförsäljare



Nu slår klockan 2011 och det är 90 år sedan Förenade Bil AB grundades. Även om "Pappa Allan" kom med i företaget först efter några år är Förenade Bil ett av Sveriges äldsta familjeföretag. Och kanske det bilföretag där intresset för bilen har varit den drivande kraften snarare än stora vinster. Motorsporten har alltid uppmuntrats och även om Allan aldrig ville att Lars skulle tävlingsköra sponsrade man tävlingsförare, där Rune Tobiassons framfart med BMW 3,0 CSL står i en klass för sig. Joakim har ofta delat förarstolen med Rune i historisk racing och Rune har stor respekt för hans talanger bakom ratten. Förenade Bil har också del i Ring Knutstorp. Förutom Förenade Motor med Honda, KIA och Subaru ingår också Förenade Bil i Göteborg, Paulssons Bil i Ängelholm och Helsingborg och Theanders BMW-försäljning i Lund i Söderströmgruppen. Här finns också United Motors i Estland, Förenade Bil Skadecenter, Lexus Göteborg, Fastighetsförvaltning, Jakobsson & Söderström Vinhandel, Förenade Bil Racing, Förenade Bil Finans och museet Allan Söderströms Automobiler.

Jag tackar Lars och Joakim och inte minst Rolf Ramestam som under åren gett mig tillfälle att provköra och testa många av museets bilar och Rolfs förmåga att leta fram bilder från Förenade Bils 30-årsjubileum för sextio år sedan där jag ser min far såsom återförsäljare av Nuffieldkoncernens produkter sitta medbjuden vid middagen på Savoy i Malmö 1951. Med förvisning om att intresset för motorfordon går igen även i nästa generation, bl.a. genom Joakims söners Gokart-körande, ser jag fram emot Förenade Bils hundra årsjubileum och gratulerar tills dess till de första nittio åren.

Text: Lars-Erik Larsson



Foto: George Cadfrey