



AKTUELT

DU OG MØLLER

TEKNOLOGI OG FRAMTID

NYTT TIL NYTTE

GODE KOLLEGAER

SAMFUNNET OG MØLLER

1



Nå har vi solgt 1 million biler i Norge.

DU SELGER IKKE ÉN MILLION BILER UTEN DE RETTE FOLKA!



Kai Robert Solheim
direktør Volkswagen
Personbil



Håkon Fergestad
direktør Volkswagen
Nyttkjøretøy

«Én million – 1.000.000 – er ufattelig mange biler», skriver Ivar Engerud lenger bak i *Aktuelt*. Det er vi helt enig i, men det er altså den milepælen Harald A. Møller nå passerer med Volkswagen siden importen startet sent i 1948.

Ivar Engerud skriver videre: *«Suksess kommer svært sjelden av seg selv. Den består oftest av en kombinasjon av evne og vilje – både til å satse og å arbeide hardt over lang tid – samt kanskje noen doser med flaks eller tilfeldigheter som bidrar positivt.*

Men hvor ofte opplever vi ikke at det er de dyktige som også har «flaks»? Det er ikke bare «flaks» som gjør at noen har evnen til å være på rett sted til rett tid – gang etter gang. Da handler det også om «teft» - en egenskap som kan være nyttig i mange sammenhenger.»

Vi tror Ivar er inne på noe her. Og vi tror vi vet noe om hemmeligheten bak den ene millionen Volkswagen som vi nå har passert i Norge. Ett stikkord er selvsagt: Merkevaren. I Volkswagen har vi en merkevare som har en helt enestående posisjon i Norge, både i personbilmarkedet og for Nyttkjøretøy. Slik har det vært fra Boblas og de tidlige Golfenes tid, fra tiden T1, T2 og LT'en rullet på veien. Nå er vi midt oppe i overgangen

til en bilflåte som om kort tid vil være helt ladbar, en periode der modellporteføljen består av en miks av fossile og elektriske modeller. Men med en miks der alle modellene er det beste man finner på markedet. Det gir hele organisasjonen topp modeller å jobbe med. Vi er virkelig på vinnerlaget med Volkswagen AG.

I den ladbare æraen har fabrikken gitt oss som jobber med personbiler fantastiske modeller å jobbe med. Dette, kombinert med gunstige insentivordninger, har gitt oss en kraftig vekst i privatmarkedet for ladbare biler. Denne posisjonen skal vi utvikle og styrke.

Innenfor Nyttkjøretøysegmentet er markedsbildet tilsvarende. 2016 ga et rekordår for alle våre modeller og vi har fått en svært god start for vår siste nykommer Volkswagen Crafter. Med den på plass har vi en helt ny modellrekke på plass. Selv om vi ennå ikke har ladbare modeller, har det sannelig skjedd ting også innenfor Nyttkjøretøysegmentet.

Men, sterke merkevare er bare en del av bildet. Vi har i tillegg en knallsterk organisasjon som virkelig evner å levere, både hos importør og i forhandlerleddet. Det er noe eget med kulturen vår. Hvis en halv million Volkswagen skyldes merkevaren og

gode produkter, skyldes den andre halve millionen Møller-kulturen – enkelt sagt: Du selger ikke en million Volkswagen uten de rette folka! Vi har kompetente medarbeidere i alle ledd, vi evner å bygge kompetansen på de rette stedene og passer også på å spre den utover i organisasjonen. Det er i tillegg en kultur for at ledere roterer i jobbene sine, og også skifter mellom importør og forhandler. Det er også en viktig del av bildet og viser at det er mulig å avansere, hvis man ønsker det. Vi er kjent for å være flinke. Vi leverer. Hver dag. Og når tallene summeres, viser det seg år etter år at det er nettopp vi som er både best og størst. *Våre 1 million fantastiske kunder bekrefter nettopp dette.*

Vi har derfor lyst til å gratulere alle i Volkswagen som medlemmer av «millionklubben»!

Volkswagens direktør Mathias Müller har lansert fabrikkens strategi «Together 2025». Der satses det offensivt på nye mobilitetsløsninger – på tvers av alle merkene. Mobilitet, digitalisering og bærekraftige løsninger er industriens viktigste drivere fremover – i tillegg til bilsalget slik vi kjenner det i dag. Det at fabrikken er tidlig ute med å gå nye veier gjør at MøllerGruppen er godt rustet til å møte endringene. Vi kan bare si: Bring it on.

KOLOFON



Redaktør **Jon Sverre Ruder**

Tips oss! aktuelt@moller.no

Internmagasinet «Bedre kontakt» for MøllerGruppen ble første gang utgitt i 1964. Magasinet fremstod i ny drakt om med nytt navn i september 2000. Nytt design i april 2008 og i april 2015.

Ansv. Redaktør: Paul Hegna

Redaktør: Jon Sverre Ruder

Redaksjon

Jannecke Jensen, Jan Erik Haugen, Tryggve Magnusson, Grethe Overvik, Erik Staavi, Anita Svanes, Ingvild Øversveen og Øyvind Rognlien Skovli.

Utgiver: MøllerGruppen AS

Adresse: Postboks 6671
Etterstad, 0609 Oslo.
Telefon 24 03 33 00

Design og redaksjonell rådgivning:

Itera Gazette

Trykk: RK Grafisk

Opplag: 4500 eks.



Hektisk aktivitet i Drammensveien 145 hvor Skøyen-anlegget ble Norges største i 1956.

EN MILLION VOLKSWAGEN

Én million – 1.000.000 – er ufattelig mange biler. Det er den milepælen Harald A. Møller nå passerer med Volkswagen siden importen startet sent i 1948. Det begynte med én lånt bil første året. Men i løpet av de snart 69 årene som har gått har suksessen vokst til proporsjoner ingen hadde i sine villeste tanker den gang.

Tekst og foto: Møllerarkivet og Ivar Engerud

Suksess kommer svært sjelden av seg selv. Den består oftest av en kombinasjon av evne og vilje - både til å satse og å arbeide hardt over lang tid – samt kanskje noen doser med flaks eller tilfeldigheter som bidrar positivt.

Men hvor ofte opplever vi ikke at det er de dyktige som også har

«flaks»? Det er ikke bare «flaks» som gjør at noen har evnen til å være på rett sted til rett tid – gang etter gang. Da handler det også om «teft» – en egenskap som kan være nyttig i mange sammenhenger.

Det er nok mye som tyder på at både konsernets grunnlegger, Harald Aars

Møller var utstyrt med – eller raskt hadde opparbeidet seg, akkurat det.

Allerede som 25-åring flyttet han sørover fra fødebyen Vadsø til Trondheim i 1920 og kom inn i bilbransjen, før ferden gikk raskt videre til hovedstaden, ansettelse og videre karriere hos Kolberg, Caspary & Co.

Vi tillater oss å meddele at vi har overtatt representasjonen for Norge for

VOLKSWAGEN-WERK WOLFSBURG

som fremstiller den tyske Folkevogn. Det er vårt håp at valutaforholdene snart må tillate import av denne populære og rimelige vogn.



HARALD A. MØLLER A/S
Stortingsgt. 30
Centralbord 41 73 55

Beskjedenhet var en dyd den gang da Møller ble Volkswagen-importør...

Eget selskap

Og 18.04.1936 var dagen kommet da Harald A. Møller kunne starte sitt eget selskap, Strømmen Auto AS, sammen med ingeniør K. Kolberg og diplomingeniør J. De Caspary.

Firmaet hadde engros-salget av Dodge og DeSoto personbiler for hele Norge, og overlevde krigsårene, sammen med forhandlerne, med salg av reservedeler, bilreparasjoner og Strømmen vedgassgeneratorer gjennom AS Autoindustri, et annet selskap opprettet av Møller.

Ved freden sto det klart for Møller og hans nære medarbeidere at det skrikende behovet for nye biler måtte dekkas av mindre og rimeligere biler for folk flest.

Sonderinger i Tyskland

Utover i 1947 ble det klart at det utbombede Volkswagenwerk i Wolfsburg på imponerende måte var i ferd med å bygges opp igjen for endelig å kunne produsere Folkevognen som for en stor del var konstruert før krigen.

Harald A. Møller hadde sett bilen allerede på Berlin-utstillingen i 1938, og han var overbevist om at dette kunne være bilen som kunne bringe selskapet videre i Norge.



Det var viktig å få frem at dette var Folkevognen. Logoer og navn skiftet litt fra annonse til annonse.

Møller var langt fra den eneste av aktørene i norsk bilbransje som hadde lyst på Folkevogn-agenturet. Møller og hans menn fikk audiens og god kontakt med Volkswagen-toppene i Tyskland. Spesielt var Volkswagens fabrikkdirektør Heinz Nordhoff og ledelsen opptatt av hvilken erfaring Møller hadde med personbiler og service.

Hadde ikke satsingen med Dodge og utbyggingen av forhandlerne før krigen vært så vellykket, hadde Møller vært uaktuell i kampen om importrollen. Men både Møller og hans menn hadde gjort godt inntrykk på Volkswagen-ledelsen, så 21.10.1948 ble en av de viktigste merkedatoene i firmaets historie.

Da ble Harald A. Møller AS importør av Volkswagen for Norge, som den syvende importøren i verden som fikk avtale med Volkswagen.

Sped start

Men det var ikke bare å sette i gang. Det trengtes importtillatelse, og selv det å få ta inn én demonstrasjonsbil viste seg nærmest umulig. Løsningsen ble å låne en bil fra sin danske kollega.

Like før jul 1948 rykket man inn den første annonsen for Volkswagen i Norge i Aftenpostens morgennummer. Budskapet var like kort og konsist som det var nøkternt:

«Vi har overtatt representasjonen

“

MED 400 TONN AV OSTESTOFFET KASEIN SOM BETALINGSMIDDEL FIKK MAN GODKJENT IMPORT AV NESTEN 200 FOLKEVOGNER I 1949.

i Norge av Folkevognen. Harald A. Møller AS»

Allerede året etter ble det mer fart i sakene – på en i ettertid merkelig måte! Tyskerne var interessert i å kjøpe kasein, et ostestoff som kunne brukes til å produsere knapper, kammer og lignende. Norske myndigheter var opptatt av eksport for å skaffe valuta.

Så med 400 tonn kasein som betalingsmiddel fikk man godkjent import av nesten 200 Folkevogner i 1949. Prisen på bilen var kr. 9.300,-.

Kraftsatsing

Folkevognen hadde startet som en todørs Boble til persontransport, men allerede i 1950 kom Volkswagen inn på nyttekjøretøymarkedet med Transporter Type 2. I 1951 kom de første 24 slike bilene til Norge.

Bilen var fortsatt betraktet av myndighetene som ren luksus, og det var det ikke rom for når landet skulle bygges.

Men fra 1952 økte salget igjen, og i 1953 ble det for første gang importert mer enn 1.000 Bobler. Først i 1957 begynte det å «ta av», da salget økte til imponerende 2.183 Bobler.

Harald A. Møller visste godt fra sin lange erfaring i bransjen hvor viktig det var å ha et godt grep om nyttekjøretøymarkedet. Yrkesbilene ble brukt mye, og ofte hardt, slik at de trengte mer service og vedlikehold, hvilket betydde høyere omsetning per bil. Derfor ble det satset på varebiler og minibusser som ble importert i en størrelsesorden av 400 – 500 biler i disse årene.



Volkswagen nr. 100.000 blir tatt i mot på kaia i 1966. Bilen ble gitt til "Den Røde Fjær"-aksjonen for handicappede.



Folkevognen ga det norske folk en helt ny mobilitet, og den ble benyttet flittig av unge og gamle som ønsket å gjøre seg kjent i landet.



Volkswagen Transporter Type 2 ble raskt et populært nyttekjøretøy i små og store bedrifter. Her en leveranse på hele tre biler fra Østbye Pedersens Auto A/S i Skien.

Mot en ny tid

Selv ti år etter krigen var behovet for nybiler langt fra dekket, men så sent som i 1956 var personbilmarkedet i Norge på svært moderate 10.782 biler. 1.518 av disse var Folkevogner, noe som gjorde bilen til markedsleder foran Pobeda, IFA, Skoda og Moskvich – Østblokk-biler som kunne kjøpes uten kjøpetillatelse.

I 1956 passerte Boble-bestanden i Norge 6.000 biler, og da ble Skøyen-anlegget tatt i bruk. Det var Norges klart største og flotteste serviceanlegg med salg av deler, verkstedtjenester, oppretting og lakking, samt sentralt delelager for hele Norge. Salg av biler i Oslo foregikk fortsatt bare i Stortingsgaten.

Mot slutten av 1950-tallet økte importen år for år til 4.082 biler i 1959. I løpet av de ti årene som var gått fra lanseringen hadde prisen på Bobla økt til 13.650,-, og bilen hadde inntatt posisjonen som klar markedsleder.

Sterk vekst

Fra 1960 ble endelig slutt på kjøpetillatelse for alle bilkategorier i Norge, og med 7.059 nyregistrerte Boble person-



SOMMEREN 1966 KUNNE MAN MARKERE IMPORTEN AV VOLKSWAGEN NR. 100.000 TIL NORGE. FOLKEVOGNA VAR SELVE DEN NØKTERNE NORSKE FOLKESJELEN PÅ HJUL.

biler, var man nesten dobbelt så stor som nest mest solgte bil det året: Ford Anglia.

Samtidig nådde Volkswagen en viktig milepæl med 25.000 importerte biler til Norge.

Sommeren 1966 kunne man markere importen av Volkswagen nr. 100.000 til Norge. Mens det hadde tatt 12 år å selge de første 25.000 bilene tok det bare seks år å selge tre ganger så mange. Folkevogna var selve den nøkterne norske folkesjelen på hjul.

Volumene var nå blitt så store at det var behov for et nytt, større importanlegg på Bekkelagskaia i 1968.

Bobla på hell

Det økte behovet kom ikke av den nye Volkswagen 411 som ble introdusert samme høst. Det var fortsatt Bobla som dro lasset med årlig salg på 10.000 – 11.000, selv om bilen begynte å dra godt på årene.

Men fortsatt hadde man ikke sett toppåret for Folkevognen. Det kom utrolig nok så sent som i 1969. Prisen hadde krøpet opp på 17.750,- kroner, og med varslede avgiftsøkninger ville prisene krype godt over 20.000,- kroner for 1970. En smått utdatert Folkevogn til en slik pris var en selvmotsigelse, så kundene løp til butikene og kjøpte bil før avgiftsøkningen.

Den offisielle registreringsstatistik-

ken viste utrolige 16.699 Bobler i 1969 – en rekord vel ingen bilmodell har slått i Norge hverken før eller senere.

En ny tid

Om salgshallene for Bobla spesielt og Volkswagen totalt var rekordhøye i 1969, kom 1970-tallene som en iskald dusj. Salget stupte med to tredjedeler, og nå var det ingen ting som kunne få Bobla tilbake til gamle høyder, selv ikke nye motorer, friske farger eller spesialvarianter.

Behovet for «noe helt annet» var overhengende, og bilen som skulle markere den nye tiden var Volkswagen K70 som ble introdusert høsten 1970.

Dette var den første Volkswagen med motoren foran og forhjulstrekk, noe som skulle skape store utfordringer i alle ledd fra salg til service. Fra å ha taktet med en markedsandel over 20 prosent i personbilmarkedet og nær 40 prosent i varebilmarkedet, ble andelene nær halvert nærmest over natten.

Ved utgangen av 1971, etter å ha ledet firmaet siden starten i 1936, overlot Harald A. Møller daglig lederrollen til sin sønn, Jan H. Møller.

Høsten 1972 passerte man Volkswagen nr. 200.000 til Norge, men hverken salgsvolumene eller markedsandelene holdt tritt med tidligere nivåer, selv med en stadig utvidet produktpalett. Folkevognepoken var definitivt over, og for å avlære organisasjonen å bruke ordet Folkevogn, ble det en bot på kr. 1,- for hver gang man brukte det internt: Nå var det Volkswagen som gjaldt!

I dag er vi inne i innfasingen av åttende generasjon Golf, som har blitt en gigantsuksess på linje med Bobla, men utover 1970- og 1980-tallet var Golf ikke i nærheten av å bringe Volkswagen tilbake til topps på salgstatistikken slik Bobla hadde gjort. Det skulle gå helt fra 1969 til 1995 før Volkswagen igjen var Norges mest solgte bilmerke.

Ved inngangen til 1980-tallet passerte man VW Transporter nummer 50.000 til Norge, en orange Pick-up som ble behørig feiret ved ankomst. Etter hvert som Volkswagen-historien ble lengre kom også merkedagene tettere, og våren 1982 kom Volkswagen nr. 300.000 til Norge. En 2-dørs Golf fikk æren av å være den jubileumsbilen.

Underveis på 1970- og 1980-tallet ble servicekonsepter utviklet og innført i takt med innføringen av datastøtte på alle områder innen salg og service, og i 1984 ble Harald A.



16 år etter hans far hadde tatt i mot Volkswagen nummer 100.000 kunne Jan H. Møller ta i mot nr. 300.000 i 1982.



Volkswagen Passat skulle bli starten på veien fra Boble-epoken til en moderne produktportefølje utover 1970-tallet.



Passat har vært gjenstand for en voldsom utvikling siden introduksjonen i 1973, her i Alltrack-versjon fra 2012.

Raskere enn Saab Turbo!

Kjenner du Golf GTI? "Supergolfin" legger de fleste bak seg. Når den har hastverk, blir selv en Saab Turbo liggende etter 0-100 km i på 8,8 sek. I Norge 110 HK DIN. Toppløp nærmere 200 km i. Vannskjøtt, fireveilstrekket motor med K-Jetronic innspenningsystem, 5-trinns gearkasse, bakaksel med ekstra kjerneingestabilisator. Forsterkede støtdempere foran og bak. Innvendig lufting av skivebremsene foran, ekstra kraftig bremseservo. Her har du sportsbilen i Golf-familien: Golf GTI.

Den ble laget fordi smaken er forskjellig. Den ble laget til deg som vil ha en real sport-bil og som samtidig vil ha plass nok til å ta med familie.

Golf GTI

VAG Importør: Harald A. Møller A/S.

Golf GTI slo ned som en bombe i det norske markedet da den ble lansert i 1976. Her var ytelser man tidligere måtte opp i råde nye sportsbiler for å få.

Møller AS kåret til «Volkswagen Audi importør of the Year» i Europa av Volkswagen AG.

En tittel som ikke var mulig uten innsatsen til alle de ansatte som jobbet i Volkswagen-organisasjonen i alle ledd direkte mot kunde og mer back office og i administrative støttefunksjoner – både hos importør og ute i det velutviklede forhandlerapparatet.

Vekst og fornyelse

Mot midten av 1980-tallet var norsk bilbransje i en enorm vekst, med stadig nye salgsrekorder, noe som også påvirket Møller-organisasjonen. Gjennom årene hadde Møller både kjøpt og solgt forhandlere rundt om i Norge og etablert seg som en stor forhandlergruppering i tillegg til importvirksomheten.

Samtidig som bilbransjen i Norge opplevde sitt desiderte toppår i 1986 kunne Harald A. Møller AS feire 50 år. Volkswagen hadde ennå ikke kommet helt tilbake til toppen i personbilmarkedet, selv om Golf stadig fikk bedre forfeste, men på nyttekjøretøymarkedet var man helt i tet.

Mens bransjen hadde vært enormt volumfokusert mot midten av 1980-tal-

let, kom jappetiden mot slutten av tiåret som et kaldt gufs og et bevis på at intet tre vokser inn i himmelen. Personbilmarkedet falt i løpet av bare tre-fire år fra en toppnotering på over 167.000 i 1986 tilbake til volumer man ikke hadde sett på flere tiår på like over 50.000 i 1989.

Nå gjaldt det å behandle de få kundene som var i markedet med ydmykhet og profesjonalitet, og serviceledelse og kundetilfredshet ble stadig sterkere fokusområder både internt og i markedet. Også for 1992 fikk Harald A. Møller anerkjennelsen som beste

“**DET HADDE TATT 46 ÅR Å IMPORTERE DEN FØRSTE HALVE MILLIONEN, MEN DET SKULLE BARE TA HALVPARTEN SÅ MANGE ÅR Å IMPORTERE DEN NESTE HALVE MILLIONEN FRA 1994 TIL NÅ I 2017.**

"The Never Ending Story"

En stor takk til politiet. Det gjelder oss at dere har innsett at det å redde menneskeliv ikke er noen fullst, og dermed har redusert avgiften på sikkerhetsutstyr.

Vi som jobber med Volkswagen i Norge er svært glade for å presentere en bil som kan gjøre hverdagen tryggere for alle som sitter bak rattet. Eller ved siden av for dem som skyld.

Volkswagen Golf, Vento og Passat leveres nå med airbag, etter sikkerhetsutstyr, som standard både på fører- og passasjeriden. Og det uten tillegg i prisen.

Men en airbag gir aldri mer sikkerhet enn den bilen den sitter i. Vi vil derfor undersøke at Volkswagen selv faktisk setter høyere krav til sikkerheten norske myndigheter.

Volkswagen Golf, Vento og Passat tilfredsstiller allerede i dag, som airbag, det strengeste av alle kollisjonskrav i den såkalt «US-93» normen som blir ventet i USA i 1993.

Og for ordens skyld: Hvis noen skulle sveve i den vilkårlige å trost AS Norge kommer til å tape penger på at trykthet på sikkerhetsutstyr er redusert, kan de la det hett med seg.

En rekke menneskeliv kunne vært spart, og antallet alvorlige skader redusert, dersom alle personbiler var utstyrt med airbag. Noe som igjen vil gjøre samfunnet for enorme kostnader.

Hvis det da overhodet er mulig å beregne menneskeliv i kroner og øre.

Volkswagen
velges med hode og hjerte

Ved inngangen til 1990-tallet hadde Volkswagen etablert en fin palett for alt fra single til kjernefamilien med Polo, Golf, Jetta og Passat.

europiske importør av Volkswagen og Audi.

Selv om det tok lang tid før nybilmarkedet normaliserte seg, hadde både Audi og nyervervede Skoda fremgang sammen med Volkswagen. Totalvolumene på import økte vesentlig utover 1990-tallet, og våren 1994 ble bil nr. 500 000 (av alle våre bilmerker) importert til Norge, en rød Golf TDI. Bare to år senere ble den samme milepælen nådd for Volkswagen alene.

Det hadde tatt 46 år å importere den første halve millionen, men det skulle bare ta halvparten så mange år

Volkswagens genistrek.

Nå har Volkswagen airbag som standard både på fører- og passasjeriden. Uten tillegg i prisen.

En stor takk til politiet. Det gjelder oss at dere har innsett at det å redde menneskeliv ikke er noen fullst, og dermed har redusert avgiften på sikkerhetsutstyr.

Vi som jobber med Volkswagen i Norge er svært glade for å presentere en bil som kan gjøre hverdagen tryggere for alle som sitter bak rattet. Eller ved siden av for dem som skyld.

Volkswagen Golf, Vento og Passat leveres nå med airbag, etter sikkerhetsutstyr, som standard både på fører- og passasjeriden. Og det uten tillegg i prisen.

Men en airbag gir aldri mer sikkerhet enn den bilen den sitter i. Vi vil derfor undersøke at Volkswagen selv faktisk setter høyere krav til sikkerheten norske myndigheter.

Volkswagen Golf, Vento og Passat tilfredsstiller allerede i dag, som airbag, det strengeste av alle kollisjonskrav i den såkalt «US-93» normen som blir ventet i USA i 1993.

Og for ordens skyld: Hvis noen skulle sveve i den vilkårlige å trost AS Norge kommer til å tape penger på at trykthet på sikkerhetsutstyr er redusert, kan de la det hett med seg.

En rekke menneskeliv kunne vært spart, og antallet alvorlige skader redusert, dersom alle personbiler var utstyrt med airbag. Noe som igjen vil gjøre samfunnet for enorme kostnader.

Hvis det da overhodet er mulig å beregne menneskeliv i kroner og øre.

Volkswagen
velges med hode og hjerte

Introduksjonen av airbag høsten 1992 var en av de store sikkerhetsfremskrittene, i den forbindelse ble Møller «oppfinner» av det norske begrepet kollisjonspute.

å importere den neste halve millionen fra 1994 til nå i 2017. Det viser på alle måter hvilken reise ulike generasjoner av Møller-medarbeidere har vært med på og bidratt til av suksess i ulike epoker.

Hard kamp på toppen

I 1995 var Volkswagen igjen tilbake i toppen som Norges mest solgte bilmerke. For første gang på vel 25 år, men langt fra siste. Der året markerte også første – og foreløpig siste – gang Transporter/Caravelle var Norges mest solgte bilmodell – foran Golf.



I årene som fulgte mot slutten av forrige årtusen og inn i dette var kampen mot spesielt Toyota hard og jevn, både på personbil- og varebilsektoren. I 1999 og 2000 tok Volkswagen hjem seieren på personbilsektoren, før Toyota gikk av med tittelen frem til 2007, på det minste med kun vel hundre biler når registreringsstatistikken ble talt opp etter heftige innspurter i romjulen.

Underveis kunne man også feire 50-årsjubileum som Volkswagen-importør med forhandlertur til Mexico for å hente gaven fra Volkswagen: En

gul Beetle med brodert norsk flagg i seteryggene.

Inn på 2000-tallet tok Volkswagen en stadig mer ledende rolle i norsk bilbransje med de høyeste markedsandeler både på personbiler og varebiler. Tiden da man kunne være markedsleder med kun én toppselger var forbi, og Volkswagens produktprogram dekket store deler av de ulike segmentene som skaper volum. Ved siden av Golf, har også Passat vært helt oppe i toppen (og sågar foran Golf et par år), samtidig som modeller som Polo og Tiguan har bidratt godt i så vel småbilsegmentet som det voksende SUV-markedet og Touran i MPV-markedet.

Og med høyt salg år for år utover 2000-tallet ble den ene milepælen etter den andre rundet inntil bil nummer en million totalt av alle merker ankom Norge våren 2009.

Underveis har man også fått den høythengende tittelen som beste Volkswagen-importør i Europa for tredje

Kompakte SUV-er har blitt enormt populært i Norge, hvor Tiguan har vært blant de fremste aktørene i det segmentet i mange år.



Etter at Bobla hadde fått lov å herje i markedet i det norske markedet i nesten 20 år uten store endringer har Golf overtatt – dog med noe større forandring i snart åtte generasjoner.

gang i 2007. Et bevis på organisasjonens profesjonalitet i alle ledd, både på import- og forhandlersiden.

For uten et sterkt og dedikert forhandlerapparat er det lite en importør kan gjøre alene for å oppnå suksess. Og uten kompetente og servicevillige medarbeidere, gode systemer både i front og administrasjon er ikke noen av leddene mye verd.

I 2011 solgte man for første gang over 10.000 varebiler i klassen opp til 3,5 tonn. Markedsandelen har vært i meget positiv utvikling helt opp til 30–35 prosent i de beste årene, og oftest langt over det dobbelte av nærmeste konkurrent!

Transporter/Caravelle og Caddy, samt Crafter og Amarok er alle ledere i sine segmenter i markedet og bidrar til at hele nyttebildelen av organisasjonen har moderne og attraktive produkter å jobbe med i markedet.

Harde prøvelser

Hvor viktig det er å ha jobbet opp kundetilfredsheten og kundenes tillit til hele organisasjonen over lang tid fikk man til fulle bevisst høsten 2015, da «Dieselgate» slo ned som en bombe i hele Volkswagen-organisasjonen over hele verden, inkludert Norge.

Hele saken representerte en kombinasjon av en kjempetrussel og en mulighet for organisasjonen. Dette var en sjanse til å vise kundene hva man var gode for, og en sjanse som bare måtte benyttes.

Forhandlerne skjønte alvoret og

taklet kundene på en glimrende måte. Samtidig ble saken en katalysator for å intensivere den digitale satsingen mot kundene med utstrakt direkte kommunikasjon og nye løsninger i den forbindelse. Sammen med satsingen på elektriske biler og tett kundeoppfølging i alle ledd holdt Volkswagen posisjonen som Norges mest solgte bil med klar margin også i 2016.

Det er kanskje det beste beviset på at kjerneverdiene med stikkord som åpen, ærlig, vise initiativ, omtenkksomhet, tillit og langsiktighet ikke bare har satt seg i organisasjonen, men også blitt oppfattet og satt pris på av kundene.

Et nytt skifte

At man allerede flere år før de første

e-Golf og e-up! kom på markedet i 2013 hadde bestemt seg for å bli ledende på ladbare biler i Norge, var også en stor og viktig beslutning som ga miljøratsingen legitimitet.

Volkswagen i Norge tok ikke bare en ledende rolle i landet, men det er det desidert største markedet for merkets elbiler. Nå spiller Norge en viktig rolle i merkets videre satsing mot å bli ledende på elbiler. Erfaringene herfra skal bidra til å fatte riktige beslutninger i Volkswagens satsing på å produsere og selge en million elbiler i året innen 2025. Nå er altså millionen nådd for Volkswagen i Norge. Ikke noe annet merke er i nærheten av å ha importert og solgt så mange biler hit til lands, så det vil gå mange år før noen andre



I 2009 kunne Harald A. Møller feire bil nr. 1.000.000 av alle merker. Åtte år senere når Volkswagen alene den milepælen – mange år før noe annet merke er i nærheten.



Folkevoign-Bobla markerte starten på Volkswagen-eventyret, mens Golf overtok og førte arven videre inn i vår tid, og nå står vi på terskelen til en elektrisk fremtid hvor Volkswagen vil være ledende med sine I.D.-modeller.

importører engang trenger å tenke på et slikt jubileum.

Neste år er det også hele 70 år siden Heinz Nordhoff og Harald A. Møller satte sine signaturer på den opprinnelige kontrakten. Selv om importørkontrakten juridisk sett er oppsigelig med to års varsel vitner hele denne epoken om profesjonelle og langsiktige aktører med respekt for hverandre og hverandres roller.

Det er også et vitnemål om at Volkswagen ikke ser noen bedre løsning enn å ha Møller som importør i Norge. Og det er et mål å jobbe videre mot: At fabrikken ikke kan tenke seg noen bedre importør i Norge.

DEL BILDER OG FILMER PÅ FACEBOOK!

I starten av uke 10 lanserer Volkswagen en Facebook-aktivitet i forbindelse med feiringen av 1 million solgte biler. Her oppfordres det til å dele egne bilbilder eller filmer fra 1948 og frem til i dag. Målet er å samle bidrag fra hvert år som vil bli en del av Volkswagens offisielle 1 million solgte biler-kavalkade. Alt materialet blir samlet i album på Volkswagens Facebook-side for Personbil og Nyttkjøretøy så alle kan ta en titt på de bidragene som har kommet inn.

Aktiviteten går helt til 30. mai da man vil trekke en heldig vinner som får en tur for to til Wolfsburg med en fantastisk omvisning på Volkswagen-fabrikken og en tur innom spennende Autostadt.

«Vi gleder oss til å se hva folket der ute sitter på av godbiter når det gjelder bilde-materiell av våre modeller fra 1948 og frem til i dag» sier Thea Øvre-Johnsen, markeds-konsulent i Volkswagen Personbil.



I dag er Volkswagens elbiler ledende i det norske markedet, men de færrest vet at man eksperimenterte med elbilen CitySTROMer på Golf-basis allerede på slutten av 1980-tallet.



Crafter er Volkswagens største modell og en markedsleder blant de store varevognene.

DET STORE VANNSKILLET

Volkswagens modellutvalg inn på 1970-tallet var en ren katastrofe – håpløst foreldet og teknisk sett gått ut på dato.

Produktprogrammet spriket i alle retninger, kanskje bortsett fra fremover: Boble, Transporter 1600 og 411, samt særegenheter som 181 og VW Porsche 914. Alle luftkjølte med motoren bak, men uten særlig publikumsappell og fremtid slik de fremsto i 1970.

Etter 20 år med nærmest kontinuerlig suksess med Bobla var folk lei, og det hjalp knapt med mildt sagt friske farger og andre øvelser for å holde liv i storselgeren som var blitt for dyr og overmoden for utskiftning.

Redningen skulle være Volkswagen K70, som ble lansert i 1970. Den var imidlertid utviklet som en NSU-modell året før. NSU hadde store finansi-

elle problemer og Volkswagen trengte en ny modell, så Volkswagen handlet og brukte tiden til 1970 til å gjøre den til den suksessen de hadde så stort behov for.

Det ble den ikke. Bilen var i en prisklasse over tidligere modeller, og selgerne fikk både nye konkurrenter og kunder å forholde seg til, med nye og langt dyrere innbyttebiler enn man hadde vært vant til. K70 hadde helt ny og krevende teknikk for verkstedene, som hadde problemer med å kurere barnesykdommene når de kom på de første årgangene. Organisasjonen var kort og godt ikke moden for overgangen som hadde skjedd.

Problemene var langt fra løst for Volkswagen – selv med en bil med vannkjølt motor montert foran. Det var regelrett krise, og ingen visste om selskapet var i stand til å overleve inntil den nye Passaten begynte å vise vei ut av uføret i 1973.

Da Scirocco og Golf gjorde entre i 1974 begynte det virkelig å bli håp for fabrikk, importør og forhandlere. Dette var virkelig noe nytt, praktisk og frisk, både i design og ytelser!

Etter hvert som nyhetene sto i kø utover 1970-tallet, ble det klart for alle at Volkswagen-toget igjen var tilbake på sporet på vei mot nye høyder og en lys fremtid – også i Norge.



NORGES ELDSTE BOBLE

Kun én av de opprinnelige nær 200 Boblene som ble importert til Norge i 1949 eksisterer fortsatt i registrert og er i flott forfatning – i Møllers egen samling.



Da Sommerstad oppdaget at han hadde funnet en av de første 50 Boblene Harald A. Møller tok hjem til Norge sommeren 1949, la han alt annet hobbyarbeid til side i tre vintre for å få den historiske bilen på veien.

Den meget tidlige 1949-modellen ble registrert første gang 11. august det året på A-21013.

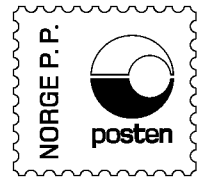
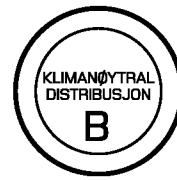
Etter å ha gjort tjenesten ble den satt bort og overlatt til naturens gang med rust og forfall – inntil den ble reddet og restaurert av Folkevogn-eksperten Knut Sommerstad på Skollenborg.

Da Sommerstad oppdaget at han hadde funnet en av de første 50 Boblene Harald A. Møller tok hjem til Norge sommeren 1949, la han alt annet hobbyarbeid til side i tre vintre for å få den historiske bilen på veien. Resultatet ser du her – en genuin,

Rundt 2004 var alt klart etter et grundig og omfattende arbeid. De manglende delene var kommet på plass, først og fremst fra Norge, men noe også fra Sverige og Tyskland. Norges eldste registrerte Boble var klar for veien igjen på sitt opprinnelige nummer etter en brokete eierhistorie frem til Knut overtok.

Norsk Brenselimport som kjøpte bilen ny, var så fornøyd med bilen at de beholdt den til 1957, da den ble overtatt av en ansatt på Kjeller Flystasjon som hadde den kun et år. Etter et par eierskifter ble den avskiltet i

Det er en KDF-wagen det er min den. Det er riktignok bremsen etter krig, dobbeltcl Siden er den blitt bortsett sten i va «Ra-bar Fra 2 egen bil



MøllerGruppen AS
Postboks 6671 Etterstad
NO-0609 Oslo