**Fra Boble til Buzz – 75 år med Volkswagen i Danmark**

**Det er 75 år siden, at den første Volkswagen blev importeret til Danmark. Det var Boblen, der efter 2. verdenskrig fik mobiliseret danskerne, og gennem mere end syv årtier har Volkswagen sat et tydeligt præg på bilparken i Danmark. Her får du en køretur gennem historien fra den første Boble til den elektriske ID. Buzz.**

Omgivelserne var yderst beskedne, når man tænker på den historiske vigtighed af dette øjeblik set med danske øjne. På et lille værelse på Volkswagen-fabrikken i Wolfsburg, der kun lige var stort nok til at rumme en seng, et bord og en stol, blev der den 1. juli 1948 skålet i champagne for ind-gåelsen af en kontrakt, der gav Skandinavisk Motor Co. retten til Volkswagen-agenturet i Danmark. De tre personer i værelset var tyskeren Heinz Nordhof, der af de britiske besættelsesstyrker var sat til at lede Volkswagen, ingeniør Christian Mourier og Axel Sem-ler, grundlægger af Semler-koncernen og Skandinavisk Motor Co. Axel Semler havde i flere år været på jagt efter en prisbillig bil, der kunne sælges i en stor volumen og udgøre fundamentet for firma-ets fremtid. En prisbillig bil, der kunne sælges i en efterkrigstid, hvor der var økonomisk smalhals, en bil, der kunne sætte Hr. og Fru. Danmark på hjul.

De indledende forhandlinger med Volkswagen startede allerede i 1947, hvor Axel Semler besøgte Wolfsburg første gang. Her så han en enorm fabrik, hvor 60-70 % stadig lå i ruiner efter de allieredes bombninger i 2. verdenskrig. Alligevel blev der i 1946 produceret 10.020 Volkswagen, men de gik alle til de allierede styrker.

Nu var Volkswagen langsomt ved at omstille sig til produktion af bi-ler til civil brug, men selv om Axel Semler stod med en underskrevet kontrakt, fik han kun en modelbil med hjem den dag i 1948. Årsagen var, at Danmark havde mange importrestriktioner, og der skulle først indhentes tilladelse til import af biler. Det blev kun til fem Bobler i 1948, og de måtte kun bruges som demobiler.

Først i 1951 blev importreglerne lempet, og salget steg støt til 600 Bobler det år, men et lille forhandlernetværk var en begrænsning i forhold til at øge volumen yderligere. Under krigen havde man grun-det et næsten ikke-eksisterende bilsalg mistet mange forhandlere, men i løbet af to år gik Volkswagen fra at have under 20 forhandlere til omkring 100, og vejen var nu banet for at give Folkevogn sit ende-lige gennembrud i Danmark. I løbet af 1950 havde Volkswagen også introduceret Type 2, en lille kassevogn bygget på chassiset fra Boblen, der i størrelse og pris passede perfekt til efterkrigstidens erhvervsliv i Danmark. Den fik qua dens form kælenavnet Rugbrødet, og sammen med Boblen havde Volkswagen to stærke kort på hånden, og på kort tid blev de to henholdsvis den mest solgte varevogn og personbil. Salget nærmest eksploderede op gennem 1950’erne og gik fra 118 biler til 13.062 biler i 1959 og en markedsandel på op til 20 %. Dan-skerne havde taget Folkevognen til sig. Både blandt de private bil-købere og erhvervslivet.

**De glade 60’ere var Boblens årti**

Volkswagen kørte ind i de glade 60’ere i højeste gear og satte ny salgsrekord med et samlet salg på 18.302 enheder, da det første år var afsluttet. Det store salg stillede nye krav til Volkswagen-im-portøren, der måtte udvide kraftigt for at kunne klargøre, sælge og servicere så mange nye biler, og man udvidede Skandinavisk Motor Co's bygninger på Østerbro i København og etablerede samtidig en stor modtagecentral i Glostrup med egen banegård, så bilerne kunne køres på tog direkte fra Wolfsburg til Skandinavisk Motor Co.

I 1964 blev Volkswagen igen danskernes foretrukne bilmærke, og i 19 ud af de første 25 år toppede mærket bilsalget. Boblen endte på en klar førsteplads med over 13.000 solgte og blev den mest solgte model for 9. år i træk.

Volkswagen manglede en model til dem, der var vokset ud af deres Boble, så i 1961 introducerede mærket den større Type 3 VW 1500. Den havde det svært i starten. I første omgang på grund af begræns-ninger i produktionen, men bilens konstruktion med en motor bagi og tanken foran resulterede i to små bagagerum, hvilken reducerede modellens appeal. Det ændrede sig med introduktionen af Type 3 VW 1500 Variant, der blev mærkets første stationcar. En model, der blev populær både som personbil og som varevogn. Det gav Volkswagen mod på at introducere en endnu større model, og i 1968 introducere-des VW type 411, men den vandt ikke samme genklang hos hverken kunder eller motorpressen, der sagde om den, at den hed 411, fordi den havde fire døre og var kommet 11 år for sent.

Boblen klarede sig stadigvæk godt og opnåede en førsteplads i 1969 med 11.563 solgte og hele 4.618 biler ned til nummer to på listen. Men faktum var, at alderen var begyndt at trykke Volkswagens modelpro-gram, og samtidig blev konkurrencen hårdere i slutningen af 60’erne. Der var brug for noget nyt fra Wolfsburg.

**1970'erne – en ny tids Volkswagen**

Volkswagen kørte videre med det eksisterende modelprogram i yderli-gere et par år, og mærket tabte markedsandele, før man i 1973 kunne præsentere den første Passat – samme år, som Skandinavisk Motor Co. kunne fejre 25-års jubilæum som Volkswagen-importør. Den nye Passat var et teknologisk kvantespring for mærket og repræsentere-de starten på en ny epoke for Wolfsburg. Princippet med en luftkølet motor bagi og baghjulstræk blev pensioneret og afløst af en moder-ne konstruktion med frontmotor og forhjulstræk, der gav bedre kø-reegenskaber og mere plads i interiøret. Bilen vakte begejstring hos både presse og bilkøbere, men Passat var en bil i den dyrere ende af prisskalaen, og man ventede stadigvæk på en model, der skulle tage over for den elskede, men aldrende Boble.

**”Med i alt 204.000 styk er Boblen den mest solgte Volkswagen i Danmark”**

Året efter stod den klar. Den første Golf. En kompakt, men rumme-lig og fleksibel familiebil i stilrent design af italienske Giugiaro med frontmotor og forhjulstræk ligesom i den store Passat. Forventninger-ne var – som arvtager til Boblen – enorme til Golf, og begejstringen var stor både blandt bilkøberne og den danske presse, der kårede den til Årets Bil i Danmark 1975. Alligevel havde Golf det svært i starten, men det skyldtes først og fremmest, at den var markant dyrere end Boblen, alligevel eksploderede salget og landede i 1975 på 5.271 styk. Men man savnede stadigvæk en billigere model til de danskere, der måske ikke kunne få budgettet til at strække til den dyrere Golf. Den kom i 1975 med introduktionen af første generation Polo – en kom-pakt velkørende 3-dørs bil.

Med introduktionen af Polo, Golf og Passat var Boblens skæbne be-seglet, og den blev taget af modelprogrammet i 1975. Den havde tjent mærket godt og havde udfyldt den rolle, som Axel Semler havde drømt om tilbage i 1948. Den havde givet Skandinavisk Motor Co. et solidt fundament på det danske bilmarked, og den havde leveret et væsentligt bidrag til at mobilisere danskerne. I løbet af de 27 år havde danskerne købt ikke mindre end 204.000 styk af den elskede og påli-delige bil, der i 1975 var produceret i 23 millioner eksemplarer. Den første og den sidste Boble solgt i Danmark blev doneret til Teknisk Museum i Helsingør, hvor de står den dag i dag.

Produktionen af cabriolet-versionen fortsatte på Karmanns fabrik i Tyskland frem til slutningen af 1970’erne, og da den gik ud af pro-duktion, blev der arrangeret et protesttog i Wolfsburg med masser af gamle Boble Cabriolet’er. Den fik en afløser i Golf Cabriolet, der hurtigt blev populær, og som i flere år var den mest solgte af denne karrosseritype.

Den luftkølede boxermotor fra Boblen levede også videre i en an-den og mere kuriøs model. Det var VW 181 eller Jagtwagen, der var i produktion frem til 1978 og var Wolfsburgs svar på en Jeep. Det blev ikke nogen udbredt model i Danmark, da den udelukkende blev solgt til det danske forsvar, hvor den optrådte i camouflagefarver. Et enkelt eksemplar blev dog solgt som civilbil til en godsejer på Hor-sens-egnen. Jagtwagen ville næppe være blevet en storsællert, da det var den dyreste Volkswagen, alligevel var den spartansk udstyret og havde fx. ikke noget varmeanlæg.

Midten af 1970’erne og resten af årtiet var hårde på grund af oliekrisen, der fik danskerne til at tøve med at investere i ny bil, og samtidig gjorde valutauro bilerne dyrere. Resultatet var faldende bilsalg, men Volkswagens salg lå stabilt resten af årtiet.

**Bilsalget nede i fart i fattigfirserne**

Det hed ikke fattigfirserne for ingenting. Stigende stats- og ud-landsgæld, underskud på betalingsbalancen og mange lovindgreb gav masser af uro og meget lidt købelyst. Bilsalget får en katastrofal start på årtiet og falder med næsten 41 % i 1980 til kun 73.800 bi-ler. Volkswagen lander på 6.335 biler – samme niveau som i 1956. Bilsalget falder yderligere i 1981, men derefter går det fremad igen. Volkswagen introducerer i 1981 anden generation af Polo, der af den danske motorpresse kåres til Årets Bil i Danmark 1982. Den blev bl.a. valgt på ”sin gode kvalitet, sine fine køreegenskaber og på, at den som den eneste 82-model er udformet som en stationcar” og at ”alt bare fungerer let og sikkert og uden narrestreger.” Timingen er god, og Polo bliver et hit i en tid, hvor danskerne holder på pengene. I 1983 følger introduktionen af anden generation Golf, der vokser med 17 cm i længden og byder på et nyt niveau af kvalitet, komfort og sikkerhed for en bil i denne klasse. Den nye Polo og Golf gik rent ind hos danskerne, og de to modeller var i Danmark primusmotor i Volkswagens salg i de efterfølgende år.

I 1985 indregistreredes Rugbrød nr. 100.000 i Danmark, og kunden var KTAS eller Kjøbenhavns Telefon Aktieselskab, der også var kunde til den allerførste Volkswagen solgt i Danmark tilbage i 1948. 1980’erne startede katastrofalt, og efter et par hæderlige år i mid-ten af årtiet strammede det til igen fra 1987-1990, hvor politiker-nes ”kartoffelkur” sætter sine spor i bilsalget, der gik 43 % tilbage.

1989 var derfor måske ikke det mest optimale tidspunkt at introdu-cere en ”Folkevogn” med en startpris på den forkerte side af 500.000 kr. Nu var det også mere en sportsvogn end en Folkevogn. Det var den nye Corrado sportscoupé, og for de 500.000 kr. fik du forføren-de design og en sublim køremaskine, der tålte sammenligning med dyrere Porsche-modeller. Timingen var som sagt ikke optimal, og der blev da også kun solgt 14 styk i de fire år Corrado var på modelpro-grammet i Danmark. Senere blev Corrado et ikon blandt entusiaster.

**Volkswagen kører i højt gear i 90'erne**

I 1990 rundede Volkswagen 500.000 solgte biler i Danmark siden starten i 1948, hvilket blev markeret på fabrikken, da bilen – en Polo CL – rullede af samlebåndet.

Bilsalget var i bedring, og Volkswagen skød halvfemserne i gang med et par store nyheder. En af de – i bogstaveligste forstand – største nyheder kom fra Volkswagen Erhvervsbiler, der introducerede den nye T4 Transporter. Det betød et endegyldigt farvel til hækmotoren og baghjulstræk og goddag til frontmotor og forhjulstræk – ligesom Volkswagens personbiler gjorde 17 år tidligere. Den nye T4 Trans-porter satte nye standarder og bragte hurtigt mærket tilbage til den førerposition, som man måtte give slip på i de sidste år af T3 Trans-porterens levetid.

En anden stor nyhed var introduktionen af tredje generation Golf i 1990, der blev lovprist for at sætte nye standarder for sikkerhed i denne bilklasse, og som den første Volkswagen blev Golf III kåret til Årets Bil i Europa (1992). Med et ønske om at bide skeer med premi-ummærker blev Golf III tilbudt i en topmodel med en 2,8-liters 6-cy-lindret motor, hvilket var helt unikt på dette tidspunkt.

**”Tidligere skatteminister Ole Stavad lagde navn til en Passat-kampagnemodel”**

Golf III blev den mest solgte Volkswagen de efterfølgende tre år, men den plads blev overtaget i 1994 af den nye tredje generation Polo, der i størrelse og pris passede danskerne rigtig godt. Timingen af den nye lille Volkswagen er perfekt, for bilsalget eksploderede og steg med 66 % fra 1993 til 1994, og Polo blev den bedst sælgende personbil i 1996 og i 1998 den mest solgte minibil. Det kørte også for Volkswagens erhvervsbiler, hvor T4 Transporter lagde sig i spidsen som den mest solgte varevogn i Danmark.

Volkswagen fortsatte sin strategi med at demokratisere teknologier og kvalitet med introduktionen af femte generation af Passat i 1996, der emmede af premiumappeal i en grad, så den blev sammenlignet med langt dyrere modeller fra de traditionelle premiummærker. Den blev så stort et hit i Danmark, at danskerne måtte væbne sig med tålmodighed og leve med lange leveringstider det første år.

23 år efter, at Boblen gik ud af produktion i Tyskland, fik den en arvta-ger i form af New Beetle. Den var bygget på platformen fra en Golf, men designet var en moderne fortolkning af den ikoniske Boble. Den emmede af nostalgi, og den kom sågar med en blomstervase mon-teret på instrumentbordet – ligesom de første årgange af Boblen.

00'erne med Lex Lupo og århundredets bil

New Beetle vakte uden tvivl varme minder om den ikoniske Boble, og da Motorjournalisternes Klub Danmark ved årtusindeskiftet lod publikum stemme om, hvilken bil var århundredets bil, var der ingen tvivl. Den ikoniske Boble vandt suverænt.

I starten af det nye årtusinde var det en anden Volkswagen, der løb med overskrifterne i Danmark. I 1999 introducerede Volkswagen en Lupo 3L TDI, der var den mest brændstoføkonomiske bil på marke-det. Den daværende regering ønskede at motivere danskerne til at vælge brændstoføkonomiske biler og indførte en lov, der gav en stor afgiftsrabat til økobiler, der kunne køre 29 km/l eller mere. Det var der kun én bil, der kunne på det tidspunkt – en Lupo 3L TDI. Derfor blev loven kaldt for Lex Lupo.

Det rekordlave forbrug og afgiftsrabatten gjorde Lupo 3L TDI til en populær pendlerbil, og det første år aftog Danmark cirka 15 % af Lupo 3L-produktionen, og det steg med årene til 60 %. I alt blev der solgt cirka 6.400 styk Lupo 3L, og Danmark var det land i verden, hvor der blev solgt flest.

Lex Lupo var ikke den eneste nye lov, der i 1999 havde betydning for bilsalget. Den daværende skatteminister, Ole Stavad ændrede beskatningen af firmabiler, så biler til over 487.500 kr. blev beskattet ekstra hårdt, mens der var en skattelettelse på biler fra 300.000 kr. til 487.500 kr. Volkswagen tilpassede prisen på topmodellen af Passat, så den kunne drage fordel af de nye beskatningsregler. I samarbejde med reklamebureauet DDB fandt den dansk importør på at lave en Passat Stavad Edition, der kom med 193 hk V6-motor, firehjulstræk, klimaanlæg og gratis udstyr for 58.961 kr. og et Stavad Edition-skilt i sølv på bagklappen.

up!-tur og elektrificering

Volkswagen kørte ind i et nyt årti med en ny og femte generation af Polo, der af den danske motorpresse blev kåret til Årets Bil i Danmark 2010. Polo skød til tops og blev den mest solgte bil i klassen i de ef-terfølgende to år, men det blev en helt anden Volkswagen-model, der kom til at stjæle opmærksomheden og sætte sit præg på et helt årti. Det var den lille up!, der blev introduceret i marts 2012. Den lan-dede i Danmark i kølvandet på en finanskrise, der betød, at mange danskere downsizede, når de skulle investere i ny bil.

up! kom til en overskuelig pris, men den bød på komfort og sikker-hedsudstyr, der matchede større biler. up! kåres til Årets Bil i Danmark 2013, og derfra havde den kurs mod salgsrekorder, der ikke var set lignende siden 1980’erne. Det var den nye tids Folkevogn, der kunne mobilisere tusindvis af danskere i en tid med økonomisk smalhals. Fra august 2012 og hele 29 måneder frem var up! den mest solgte bil i Danmark, og allerede efter ni måneder var den solgt i 10.000 eksemplarer. Det enorme salg af up! har også betydet, at der i dag er 67.586 up! i Danmark, hvilket gør den til den mest udbredte bilmo-del på de danske veje.

**"up! var den mest solgte bil i Danmark 29 måneder i træk"**

2010’erne var mikrobilernes årti, men en anden trend var elektrifi-cering. Elbilerne har buldret frem siden 2020, men elektrificeringen startede tidligere for Volkswagen. Helt specifikt i 2014, hvor mærket introducerede ikke mindre end to elbiler med e-up! og eGolf samt to plug-in-hybridbiler i form af Golf GTE og Passat GTE. Volkswagen var nogle de af første på markedet med plug-in-hybrid-teknologi i mainstreambiler, og specielt Golf GTE blev hurtigt en populær vare, fordi den kombinerede en sportslig køreoplevelse og præstationer med muligheden for at klare noget af kørslen på strøm.

Men det var kun starten på elektrificeringen. Volkswagen introdu-cerede i anden halvdel af årtiet en ambitiøs strategi med det mål at elektrificere mærkets flåde, således at elbiler i 2030 vil udgøre 80 % af mærkets salg i Europa. Den største transformation i mærkets historie var skudt i gang. Midlet blev en helt ny generation af elbiler navngivet ID., der alle bygges på en MEB-platform udviklet specifikt til elbiler. På den måde kan man udnytte fordelene ved den elektriske drivlinje til fulde og samtidig holde udviklingsomkostningerne nede. Den første model i den elektriske ID.-familie bliver ID.3, der intro-duceres i efteråret 2019 og vinder titlen Årets Bil i Danmark 2020. ID.-familien udvides hurtigt med modeller som SUV'erne ID.4 og ID.5 samt MPV'en ID. Buzz, og i 2022 bliver Volkswagen det mest solgte mærke i elbilsegmentet i Danmark.

75 år efter, at den første Boble landede i Danmark og mobiliserede danskerne, er sporet lagt til, at Volkswagen kan gentage historien i bilernes elektriske æra.