

## En ny entreprenör har kommit till Sverige!

Välkommen till Knorrbus, denna rubrik gjorde mig nyfiken som finns på busstidningens webbsite <http://www.busstidningen.se>

Knorr buss? och jag som trodde mig känna till hela den svenska bussbranschen, kanske inte riktigt alla, det har poppat upp en del nya entreprenörer som jag inte ha mött men Knorr Buss?

Klickade på länken och landade i Östra Tyskland

<http://www.knorr-omnibus.de//index2.php?lang=se>

nu blev jag ju riktigt nyfiken vad/vem/vilka som ligger bakom detta företag speciellt när man har siten på svenska och anger på webbsiten att man är i branschen sedan början av 1900 talet. Trodde först att det var en klok svensk bussföretagare som lämnat den svenska byråkratin för att möta sin överman i den tyska (idiot) byråkratin, men se det var fel.

Grabben och entreprenören Rex Knorr som talar svenska efter bästa förmåga är med sina 35 år den tredje generationen bussägare som föddes under den "ljuvliga" tiden bland mörkermännen i den "demokratiska republiken" DDR som alla motsvarande stater är diktaturer i värsta mening, något som attrahera närmare 30% av svenska folket genom v, mp, kflmr och vänsterfalangen inom s och kanske må dom förlåtas för dom har aldrig bott i eländet och fått uppleva "paradiset" på jorden som bröt ihop av ekonomiska skäl 1989.

I den lilla Oansedda orten "Sonnewalde" som ligger ungefär halvvägs och inte allt för långt från motorvägen Berlin – Dresden finns Knorr Bussar som förutom att man har ett mindre antal egna fordon importera buss karosser från Spaniens 2 ledande tillverkare med motorer /drivlina från Scania och MAN.

Rex talar en självlärd svenska och förmodligen hjälper hans svenska fru Solveig från Götene till förutom att man tittar på svensk TV för att matas med den svenska ofelbarheten och det selekterade anti amerikanska nyhetsflödet, det måste vara lätt att känna igen sig med erfarenheten från DDR.

Rex vill dock inte hålla med om likheterna utan är förmodligen mera svensk i sinnet idag än tysk.

Det är mycket som är unikt med firman Knorr, dels att man lyckades överleva när DDR förstatligade alla företag i slutet av femtiotalet, det fanns faktisk en del små firmor som fick leva kvar under förutsättningen att man höll en låg nivå vilket inte hindrade att det var "Folket" ägda VEB företagen (motsvarande svenska länsbolag) försökte ständigt ta ifrån familjen sina 3 bussar man körde skolkörning med. Hur familjen Knorr lyckades med denna bedrift att överleva är värt en egen krönika.

Socialism = först tar man över företagen – sedan folkets hjärnor

Från denna hjärntvätt har uppenbarligen familjen Knorr haft tillräcklig motståndskraft för att inte falla in i trallen. Man önskar att det fanns fler av denna kaliber i Sverige!

Efter DDR statens sammanbrott och återföreningen med västra tyskland gjorde familjen anspråk i enlighet med den nya lagen om den trafik man blev ifrån tagen i början av sextiotalet där allt sammanföstes i motsvarigheten till länsbolagen i Sverige. Likheterna med Sverige är beklämmande, efter 1989 bildade den nya tyska staten (delstaterna med egen

regeringsbildning) sk regionalbolag. Den direkta motsvarigheten till svenska länsbolagen som nu krävde att köra all trafik och samma kommunister som satt i VEB företagen monopolverksamheten sitter nu som chefer i det nya "tyska länsbolaget" och skall lära dom nya små företagen marknadsekonomi. Det är som att snabbtutbilda en svensk super kommunist från Kiruna till fastighets magnat i New York.

Hursomhelst är det en spegelbild från Sverige där länsbolagen erhåller 100% i bidrag genom överdebitering av skattebetalarna, förbrukar 60-80% i den egna förvaltningen och för resterande gör man upphandling och klämmer dom nu nyetablerade små privata bolagen att köra på fälgarna. Dom som kör för länsbolagen borde inte ha svårt att se likheten med tidigare VEB bolagen i DDR och nu nya tyska regionalsystemet.

Att man pungslår skattebetalarna på pengarna då styrelseordföranden i "länsbolaget" också är ansvarig delegat i ministeriet för linjetrafik som bevakar "sitt" länsbolags intressen framför skattebetalarnas intressen, kanske det också känns igen?

Cheferna som sitter på dom regionala linjetrafiken med stöd av sitt monopol hyr in småfirmor som inte får chansen att skapa ett eget kapital då "länsbolaget" anser sig ha rätten till pengarna och gör av med dem på de mest intelligensbefriade vis.

Man köper tystnad och alla blir lyd Människor.

Känns detta också igen?

Rex har en bror som sköter den lokala bussfirman i "Sonnewalde" medans Rex ägnar sig åt att importera busskarosser från Spanien.

<http://www.knorr-omnibus.de//index2.php?lang=se&m=0;1>

Rex sätter sin framtid på Sverige som han älskar vilket naturligtvis svenska Solveig påverka. Scania och MAN är drivlinan, Scania måste man köpa via den lokale Scania handlaren i Sverige som i sin tur gör beställningen av bussen hos Rex Knorr. Det gäller att stå på sig annars får man förmodligen en Irizar? <http://www.irizar.com/eng/03prodpb.htm>

MAN drivlina köper man direkt i Spanien vilket gjort att Clas Bay för sitt eget lilla krig och gör det besvärlig för åkarna som köper en buss med MAN komponenter. Vart tog Bays tidigare entreprenörskap vägen och den ständiga klagosången om hur elak alla var mot honom?

Tänk vad tiden och lite pengar kan förändra folk, Clas Bay en gång och det var inte alltför längesedan en allt annat än förmögen man, med en liten skitig verkstad söder om Stockholm som fick chansen att ta över Neoplan agenturen och fick lära sig hur svårt det är att få fäste i en monopoliserad marknad där Volvo och Scania bestämde regelverket och vägrade leverera drivlina till Neoplan. (Sverige var tidsmässig långt ifrån ett EU medlemskap) När Claes trädde till hade han förmånen åtminstone att få Mercedes komponenter vilket även detta var en omöjlighet bara några år innan under sextiotalet. Denne Clas Bay sitter nu och "små-jävlas" med lilla Rex Knorr verksamhet och dom svenska kunderna som köpt dubbeldäckare med MAN drivlina bara för att Bay inte erhåller några ören i provision från MAN koncernen. Jag skall återkomma i ett annat Nyhetsbrev med erfarenheter från andra bussbolag som har en MAN drivlina och som köpt bussen genom Bays verksamheter, ganska spännande hur man kan anpassa sanningen efter rådande situation utan att rodna får jag förmoda?

I vårt samtal dyker det upp tidigare löftet från Ulo Maasing tidningen trafik-forum att göra ett fylligt reportage på en av Knorrbuss bussarna som levererades till Sverige, kortfristigt har dock tidningen trafik forum lämnat återbud, efter att Ulo eller kanske rent av Gunilla erhöill ett samtal från en liten fågel som kvittrade i luren och påpekade hur mycket man annonserade i tidningen och inte önskade fler bussar på marknaden?

Det går inte att hemlighålla om man börja forska i saken och man kanske skall göra det för

om det är sant är det ett storklipp för EU konkurrensmyndigheten, svenska MAN - konkurrens hinder, sådant blir kostbart för MAN huvudkontor. Det finns en värld utanför ankdammen och det gäller även för Bay & Co.

Rex Knorr har agenturen för 2 spanska karosserifirmor båda är stor köpare av MAN och Scania komponenter och en helt annan volym än vad som säljs i Sverige.

- 1) Ayats <http://www.carroceriasayats.es> sedan 1905 med ett välförgrenad servicenät
- 2) Beulas <http://www.beulas.net> sedan 1934 med stor tillväxt potential

Båda företagen är familjeägda och båda har en stark ställning på den spansktalande kontinenten. Framgångarna i England samt en del andra länder i Europa kanske är orsaken till att oligopolet i Sverige börja bli lite irriterad för att uttrycka sig lindrigt.

Rex tar bussarna i "naken" version till tyskland där dom kundanpassas, utrustas och isoleras efter nordiska önskemål ett arbete som tar ca 4 veckor innan bussen är klar för leverans. Rex sköter försäljningen i Sverige och som stöd har han Solveig från (Götene)

Beulas är Spaniens SETRA när SETRA fortfarande var SETRA med en hög kvalitet på sina byggen varför Rex KNORR "nischat" in sig på den svenska marknaden med bussar som inte finns hos andra leverantörer. När Neoman med Neoplan (med den fräckaste webbsidan av alla busstillverkare <http://www.neoplan.de/intro.jsp>) reducerade sitt program för att passa ihop med MAN egen busstillverkning såg Rex sin chans att erbjuda den svenska marknaden bussar med en hög flexibilitet och kvalitetskarosser från andra tillverkare när Neoplan innovatören i Världen gav upp sin stjärna att vara innovatör, när man maldes ned i MAN byråkratin.

Jag är imponerad om det ännu inte framgått, att denne 35 årige unge man uppvuxen i ett land (DDR) som inte vill ha entreprenörer utan endast tennsoldater som är ordermottagare, ändå vågat sig på att få agenturen från två Spanska företag, vågat sig på att springa i Scania trappor ända upp till Leif Östling när Scania organisation och "fina" bussgubbar försökte sätta krokben. *(Känns igen och det är alltid samma gubbar som överlever och poppar upp som flöten efter varje omorganisation vilket borde få vem som helst att fundera hur det står till i Scania med sina trötmössor till medarbetare, efter en konstant utförsbacke, miljarder i förluster under åren med ett samlat facit – 30 år av förluster och en bussprodukt som alltid varit oduglig ur driftsynpunkt) se också <http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=19&q=Wemmer&ww=strong> Samt <http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=36&q=Wemmer&ww=strong>*

Leif Östling som den intelligente person han är förstod vad det kunde innebära för Scania ifall EU fick ett tips, konkurrensbegränsning det är dyrt och vore dessutom politisk olämpligt med VW nu som störste aktieägaren i Scania som snart kommer göra en ny Rocard med MAN där man också kontrollera 31% som innebär majoriteten enligt tysk lag. Att småpojkar som Bay med MAN Neoman Sverige i ankdammen tror att tiden står still, ack ett sånt misstag, fatalt misstag.

Att få "lov" att sälja Scania / Beulas eller Aytas i konkurrens med Scania egna karosseriavtal med Irizar och karosseri firmorna från Finland är vad Rex Knorr lyckats med.

Det är strongly gjort att klarat ut MAN problematiken även om "lille" påven Bay sprattlar som en mask på kroken, vars väg ändå snart är till ända då det kommer att ske saker och ting på MAN buss sidan efter ständigt stora förluster i MAN busstillverkning och dit hör Neoplan varför den "svenske" MAN koncernchefen Samuelsson tvingas till handling och som första

åtgärd blir att MAN upphör med all sin busstillverkning i Tyskland för att flytta till Polen och där finns redan Scania.

I detta sammanhang kommer man också se över återförsäljarnätet.

Att sälja bussar till de få entreprenörer som skall köra för Länsbolagen behöver man ingen stor säljorganisation.

Det som gäller är lägsta offert, att kunna leverera till ett bestämt datum och det viktigaste att klara av en finansiering där exempelvis Swebus är ett av företagen där bankerna slår bakut utan ytterligare garantier som tillverkaren tvingas till att lämna.

Denna typ av affärer har ingenting med bussförsäljning att göra. Det handlar om hål i huvudaffärer där volym tillverkarna tvingas in i affärer som man annars aldrig skulle ha gått i närheten av om inte produktionen krävde avsättning. Det gäller få snöbollen att rulla och rullar gör den som på EVOBUS där hela ledningen försvann när man inte bara gjorde dåliga affärer utan också mutade cheferna på just företagen som var "köpare" vilka egentligen är konkursfärdiga.

Verkstadsproblematiken hos MAN Neoman Sverige är annars den samma som hos Volvo och Scania = skit alltså varför verkstäderna är fulla med fordon som inte kan komma i trafik, men vem bryr sig i ett land med planhushållning inom kollektivtrafiken, det bara är så och ingen är beredd att ändra på tillståndet samtidigt som passagerarna står vid hållplatsen och fryser häcken av sig, ännu en bra liknelse med forna DDR. Men mer om det från Muf i Norra Älvsborg där man nu äntligen ifrågasätter länsbolagens monopol i detta Nyhetsbrev artikel nr 2.

Road show, Rex Knorr skall ut på en road show i Sverige och visar upp "sin" buss för dom svenska bussköparna som fortfarande är fria och kan välja. <http://www.knorr-omnibus.de//index2.php?lang=se&m=0;1>

Det finns all anledning att återkomma till denne entreprenör som kanske är den som får oligopolet bland busstillverkarna i Sverige att bli lite mer kundorienterade, vem vet eller så gadda man sig samman och försöker slå ihjäl denne inkräktare från Tyskland, och varifrån härstammar Clas Bay?

Det är dock en stor skillnad idag från 70 talet, idag är det EU konkurrenslagar som gäller och karteller kan bli dyrköpta, se bara på British Airways som i dagarna fick betala 2,5 miljarder kronor för att man gjorde en hemlig "deal" med ärkerivalen Virgin Atlantic Airways om gemensamma bränslepris tillägg. Eller VW som nyligen fick betala 8 miljarder kronor i böter för kartellverksamhet där man hindrade fria bilförsäljare sälja VW bilar.

Något liknande vad med andra ord vad som sker i Sverige på buss sidan, det borde ringa hos en och annan chef som skall vara väldigt aktsam för när det smäller, smäller det ordentlig och då kan snabbt besparingarna vara borta.

Det är väl känt att för många är det ännu svårt att förstå nu när Sverige är med EU och att karteller eller andra hemliga överenskommelse som skall minska konkurrensen kan bli en dyrköpt historia.

Sverige med sina blekfötter till bussbolag har aldrig agerat än mindre bett den svenska konkurrens myndigheten tittar på hur Scania, Volvo, EvoBus och MAN sköter sig mot dom fria importerna. Ett skäl varför man överdebiterar den svenska bussmarknaden.

Rex Knorr ung och dynamisk har en lång väg att vandra och redan gjorda försäljningar i Sverige är imponerande med tanke på var man är placerad och språk barriären men samtidigt ett gott betyg på att EU leder till att Europa växer samman att man med dagens teknik kan sitta varsomhelst och ändå vara med i händelsernas centrum.

Rex har oneklige framtiden för sig. I Tyskland har han fått hjälp från duktiga bussförsäljare som tidigare fanns hos nu nedlagda tillverkare ett gott betyg åt denne unge entreprenör! Framgången i Sverige är utstakat, steg för steg och hindren kan man idag lätt åtgärda med hjälp av den svenska konkurrensmyndigheten som har EU myndigheterna flåsarna i hälarerna som letar efter konkurrenshinder av denna dignitet som tycks vara fallet.

En ny stjärna till innovatör är född i den svenska "buss" ankdammen!

*We didn't know it was impossible  
so we did it!*