VÄRLDENS SNABBASTE HUSBIL • **FLYGETS FOLKABUSS FRÅN FÖRR**

Transport MAGASINET

EN TIDNING FRÅN VOLKSWAGEN TRANSPORTBILAR
NUMMER 1 2014

UT I DET VILDA MED

AMAROK

CRAFTER I RÄDDNINGSTJÄNST:

UNDERJORDISK LIVRÄDDARE

Transportbilar

Vi kan anpassningar på VW Caddy, Transporter & Crafter!

VW Caddy Maxi *Bee Free* erbjuder ett nytt sätt att resa. Med sin unika luftfjädring och sitt generösa utrymme ges det förutsättningar för en behaglig resa.
På VW Transporter och Crafter bygger vi moderna taxi/färdtjänstfordon, skol samt turistbussar i funktionanpassade utföranden.

Kontakta din närmaste VW återförsäljare eller oss för mer information.

bewa intraf
Public Transport Solutions
Tel: +46 524 122 00 www.bewaintraf.com

TÜV NORD CERT GmbH ISO 9001

bewa intraf
Fordonsteknik
Tel: +46 522 65 39 80 www.bewaintraf.com

Innehåll 01-14

6 Amarok på nya äventyr
Vi kör tills vägen tar slut. Jagar bilder, fåglar – och den stora tystnaden i Muddos urskog.

20 Experterna på din bil
Volkswagen-akademin är första stopp för alla nyanställda på Volkswagen. Här utbildas och fortbildas experter på VW.

22 Livräddaren i underjorden
I gruvan i Kiruna svarar en specialbyggd Crafter för säkerheten. Häng med ner drygt en kilometer under jord – där inget får gå fel.

28 En liten el-transportör
Liten, smidig och miljövänlig. Kanske finns det en marknad för en miljöpositiv minitransportör som VW e-load up!

30 Bästa aprilskämtet?
En Amarok-helikopter och en Multivan-Limousin för nästan 8 miljoner? Aprilskämten i annonsform är omtalade och prisbelönta.

34 Bilar som jobbar
Stor yrkesbilmässa med stor monter för Volkswagen Transportbilar intresserade stor publik.

36 The Lamborghini Story
I Volkswagens familjealbum tar vi denna gång en närmare titt på den vilda värstingen från Sant´Agata Bolognese i Italien.

46 Världens snabbaste husbil
På världens snabbaste bana, Nardò nere på den italienska klacken, – blir en specialbyggd VW California världens snabbaste husbil.

52 Gym på beställning
Tack vare Workout Delivery behöver du inte gå till gymmet. Det här gymmet kommer till dig – när det passar dig.

56 Flygets Fönsterfyllda Folkabuss
Sverige hade världens fjärde största men kanske inte säkraste flygvapen och utan denna Folkabuss hade nog ännu fler plan störtat.

Alltid i TransportMagasinet
5 Ledare 12 Nytt och Noterat.

36
Lambo-feber!
Vi gör en djupdykning i VW-ägda Lamborghinis spännande historia. Från traktor till supersportbil.

För att underlätta god kundservice och korrekt administration av bland annat de garantier som följer med ditt ägande av en bil av märket Volkswagen behandlas dina personuppgifter med stöd av IT av Volkswagen Group Sverige AB. Den auktoriserade återförsäljaren av ditt bilmärke i det distrikt du bor registrerar också dina personuppgifter. Uppgifterna, som i huvudsak inhämtas från dig via dina kontakter med återförsäljarbolaget och från vårt Bilägar- och Beståndsregister, uppdateras och kompletteras främst från Centrala Bilregistret. De uppgifter som behandlas är till exempel namn, adress, uppgifter om bilen och dess service och reservdelsinköp. Uppgifterna används också om det av säkerhetsskäl skulle bli nödvändigt att återkalla ett fordon, för utsändande av denna kundtidning, för framställning av statistik samt för information och marknadsföring. Du kan komma att få intressant erbjudanden från våra auktoriserade återförsäljare eller från våra samarbetspartners, såsom försäkrings- och finansieringsföretag. Om du inte vill ha sådan information eller begär rättelse av ev felaktig uppgift, meddela detta skriftligen till Reklamservice AB, Borgmästarg 5E, 434 32 Kungsbacka

Vi sköter resten.

Du och dina kolleger på företaget kör bil. Vi tar hand om administration, service, finansiering, försäkring och mycket mer så att du blir fri att använda din tid och kraft till annat. Lösningar för små, mellanstora och stora företag. Enklare kan det inte bli. Du kör bil, vi sköter resten. Välkommen till din Volkswagen-återförsäljare.

FÖR SMÅ FÖRETAG

Volkswagen Leasing

Kombinera vår finansiering med serviceavtal och försäkring. Ett komplet helhetserbjudande. Det enkla sättet att ha bil.

FÖR DET MELLANSTORA FÖRETAGET

Volkswagen Business Flex

Business Flex minskar administrationen och samlar dina bilkostnader för 1–10 bilar på en faktura.

FÖR DET STORA FÖRETAGET

Volkswagen Fleet Support

Fleet Support ger maximal kontroll med minimal administrationen för hela din vagnpark.

CarePort | Finansiering

Transportbilar

Välja rätt är inte lätt

Där man träffar nya människor hör det ju till god ton att presentera sig:

Jag heter alltså Hans Turemark, är 43 år gammal och har jobbat i bilbranschen i 14 år. Närmast kommer jag från en tjänst som märkeschef hos Skoda och har nu alltså samma uppdrag hos Volkswagen Transportbilar.

Det är en spännande och intressant utmaning och jag hoppas förstås på fortsatta framgångar för mitt nya märke, även om jag inte vågar tro på riktigt samma utveckling som under det senaste decenniet. På tio år har VW Transportbilar i Sverige fördubblat sin marknadsandel, från 14,9 procent 2003 till cirka 31 procent under förra året (exakt andel inte klar i skrivande stund).

Det är en imponerande utveckling, men än mer imponerande är försäljningsutvecklingen för vår senaste modellserie Amarok. Den har bara funnits i tre år och på den tiden har den gått från noll till ungefär samma marknadsandel i sitt segment som Volkswagen Transportbilar har på hela transportbilsmarknaden, alltså drygt 30 procent.

Hur toppar man det? 45 procents marknadsandel om fem år och 60 procent om tio? Nja, kanske inte. Men jag tror att det i mångt och mycket handlar om våra val, om de val som du som kund har gjort.

Våra liv avgörs ju i stor utsträckning av de val vi gör, i stort som smått och nästan ständigt och jämt. Från val av kläder och lunchmat till yrke och partner. Och så bil förstås.

I det senare avseendet tror jag att vi inom Volkswagen Transportbilar kan bli ännu bättre. Att välja rätt är inte alltid lätt, och jag tror att vi kan göra mer för att hjälpa våra kunder att välja rätt bil för sin verksamhet. Rätt bil i rätt version med rätt motor, utrustning, serviceavtal, finansiering och mycket annat.

VW Transportbilar har redan gjort mycket inom detta område, men det finns ändå utrymme för utveckling. Vi ska sätta oss i din, i kundens sits, begripa era behov, bli partner med er och paketera perfekt!

Hur detta ska ske mer i detalj tänker jag inte berätta här och inte heller vill jag avslöja en del andra idéer som vi börjat jobba med. Flera konkurrenter har redan tagit rygg på oss i olika avseenden och de läser förstås denna tidning, så en del av framtiden spar jag – till framtiden.

Ha nu en härlig vinter – och är det något som slinter, se till att det är skidan och inte bilen!

Hans Turemark

HANS TUREMARK

Märkeschef, Volkswagen Transportbilar

Transport MAGASINET

TransportMagasinet utges av Volkswagen Group Sverige AB, Volkswagen Transportbilar, 151 88 Södertälje
Telefon: 08-553 869 92
Fax: 08-553 869 33
e-post: info@transportmagasinet.se

Ansvarig utgivare: Hans Turemark
Redaktör: Björn Sundfeldt
Omslagsfoto: Richard Sjösten

Redaktionskommitté: Lisbeth Hansson, Joakim Höög, Björn Sundfeldt, Richard Sjösten.

Produktion: Bellof Studios, Richard Sjösten
Layout: R&D Media AB

Annonsbokning: R&D Media AB
Jan Rawensparr, telefon 076-039 37 37

Tryck: Forssa Print

Adressändringar: Postens blankett för flyttningsanmälan når automatiskt TransportMagasinets register via bilregistret. TransportMagasinet distribueras till dig som äger eller kör en Volkswagen Transportbil som är åtta år eller yngre. För insänt, ej beställt material ansvaras ej.

ISSN: 1402-4233

Transportbilar

VI PROVKÖR VW AMAROK WOLF SPECIAL:

JAKTEN PÅ DEN STORA TYSTNADEN

Hundra mil tills vägen tar slut, 700 meter upp på Nalovardo, jakten på den stora tystnaden, 1 365 meter ner i underjorden – vår första bekantskap med nya Amarok Wolf Special blev händelserik.

Text: Björn Sundfeldt **Foto:** Richard Sjösten

Vid Tjulträsk slutar vägen i vattnet och att ringa båttaxi för att komma vidare går inte – här har mobilen ingen mottagning.

Men det gör oss inget – för oss är det resan som är resans mål. Eller i alla fall ett av resans mål.

Vi ska jaga också. Bilder, fågel – och den stora tystnaden.

Bilderna först.

Tjulträsk ligger åtta kilometer väster om Ammarnäs, som i sin tur ligger knappt tio mil nordnordväst om Sorsele och cirka hundra mil norr om Stockholm.

Volkswagen Amarok Wolf Special må vara en liten lastbil, men vi håller ändå och utan problem högt personbilstempo och drygt det när vi drar iväg norrut. ”Special-Vargens” 180 råstarka hästkrafter och den smidiga 8-växlade automaten gör att den här bilen är väl så snabb och lättkörd som mången vanlig bil – och sikten är mycket bättre tack vare hög sittposition.

Extra bekväm är den också. Vi sitter på mjuk svart skinnklädsel, och Wolf Special bjuder också på bland annat multiratt, parkeringsvärmare med tidur och fjärrkontroll, teknikpaket med navigationssystem RNS 315 inklusive mobilförberedelse, kurvdimljus, backkamera, parkeringsvarnare fram och bak samt strålkastare med kom hem-funktion. 90-milatrippen upp till Sorsele går i ett drygt nafs.

Vi tvättar Vargen på Rolles servicecenter i Sorsele och den djupsvarta metalliclackeringen glänser fint solen. Richard hittar den ena fina fotomiljön efter den andra, i Tjulträsk, på Nalovardo och på vägarna till och från.

Nalovardo är ett 762 meter högt lågfjäll öster om fjällkedjan mellan Laisälvens och Vindelälvens dalgångar. Här finns en skidanläggning och lite motorsporthistoria i form av två backar uppför berget. I den gamla delvis asfalterade backen kördes backtävlingar för bilar och motorcyklar på 1960- och -70-talet, och i den nya grusbelagda backen körs backtävlingar än i dag, senast 2009.

Vi provkör förstås båda backarna. Visst vore det kul att få känna ordentligt på den fina nya backen – men vi kan inte gärna skita ner bilen. Eller… Dammiga och leriga bilar blir sällan snygga på bild, men vi kan ju alltid tvätta igen…

När Richard förklarar sig nöjd – en ovanligt dygd bland fotografer – styr vi några mil söderut till det lite lätt hemlighetsfulla Camp Gunpowder Swamp, en liten undanskymd jaktanläggning specialiserad på skogsfågeljakt och med mun-till-mun-metoden som enda marknadsföring.

”GRYTA À LA GRUSSE - GRÄDDSTUVAD ÄLGSKAV, LÖK, BACON, SVAMP OCH POTATIS - DIREKT UR STEKPANNAN.”

Efter en stadig frukost bär Vargen oss ut i skogen via två hjulspår i ett skick som knappast kunnat tacklats utan fyrhjulsdrift, men som inte bekommer den här bilen ett dugg. 4MOTION och rejäl markfrigång har ju alla Amarok, Wolf Special har dessutom diffspärr i bakaxeln och ett riktigt rejält underkörningsskydd. I utrustningen ingår också bland annat lättmetallfälgar, sidofotsteg och dragkrok.

Jakt på skogsfågel är spännande och motionerande. Med vinden i ryggen går vi i tämligen rask takt genom mer (mest) eller mindre besvärlig skogsterräng, medan fågelhunden Bobo, en engelsk setter, oförtrutet rusar kors och tvärs genom skogen för att nosa upp fågel. När han får upp ett spår, följt det och tror att fågeln är alldeles i närheten stannar han och avvaktar. Då piper det till i jaktledarens GPS-manick, som talar om i vilken riktning och hur långt bort Bobo är.

Vi smyger i på tre mans linje i den riktningen, när vi ser Bobo smyger vi ännu mer försiktigt, laddar och osäkrar hagelbössorna, sakta, sakta…men inget händer och Bobo börjar springa igen.

– Han lurades, säger jaktledaren Grå-Anders, tillika ägare av Camp Gunpowder Swamp. Oklart om han syftar på hunden eller fågeln.

20 minuter senare upprepas processen. Just när vi får Bobo inom synhåll rasslar det till i snåren.

– Tjäderhöna, meddelar Grå-Anders till oss, som inget sett, bara hört.

Rask marsch genom skogen, nytt fågelsmygande, nära, nära, nära…och så fladdrar något mörkt iväg borta till höger, för långt bort för hagelbössan.

– Järpe, kommer det kort från Grå-Anders.

– Fika, säger han en halvtimme senare, rycker loss en halvrutten stubbe, hugger den i bitar, täljer ”fjäll” på en träbit, tänder en sticka och efter ett par minuter brinner det rejält i stubben.

– Mycket tjära i den, förklarar Grå-Anders, halar fram en sotsvart stekpanna och några burkar ur ryggan. Ur en av burkarna skakar han ut en gråaktig gegga i stekpannan och några minuter senare slevar vi i oss en delikat ”Gryta à la Grusse” – gräddstuvad älgskav, lök, bacon, svamp och mandelpotatis – direkt ur pannan. När man knatat genom skogen i tre timmar smakar väl i och för sig det mesta gott, men detta är snudd på himmelskt!

Efter stärkande kokkaffe – tre nävar och en ”pjolt” i pannan – skickar Grå-Anders åter iväg Bobo och vi följer efter i samlad tropp. Det växer inte många goda svampar häruppe, men vi hittar

Den rejäla hasplåten skymtar under bilen när vi stormar upp mot toppen av Nalovardo (ovan t v). Efter en lång dags jakt mot natt ger vi upp. Ingen fågel den här gången. Grå-Anders gör upp eld och kokar kaffe under överinseende av Bobo och artikelförfattaren.

Multifunktionsratt med bland annat farthållare- och telefonkontroller ingår i den den omfattande utrustningen, liksom navigator och backkamera, som samsas om samma display.

Vid vägs ände i Tjulträsk. Ingen idé att försöka ringa båttaxi. Hit når inget mobilnät.

Snygg skinnklädsel i Amarok Wolf Special.

Utkanten av Muddus urskog. Här ska ljudnivån ligga under 20 dB och det gör den nog – men riktigt tyst är det ändå inte ...

och plockar i alla fall några liter rynkad tofsskivling, numera omdöpt till rimskivling, men fortfarande en lika delikat matsvamp.

Bobo markerar igen, vi smyger fram, laddar och osäkrar, smyger, smyger – men inget händer och Bobo börjar springa igen.

Efter sex timmar ger vi oss. Enligt Grå-Anders GPS har vi gått en dryg mil medan Bobo säkert sprungit det fyrdubbla.

– Dåligt fågelår, muttrar Grå-Anders, och kompenserar senare med ännu en utsökt anrättning, denna gång en gratäng på älgfilé, svampsås (dagens skörd) och mandelpotatismos.

Han hade varnat oss tidigare att det var ett ovanligt dåligt fågelår, men trots det var det mödan värt. Fågeljakt låter kanske inte så kul när man läser om det, men det är det! Spännande – och sportsligt. Fåglarna vinner nästan alltid, även när det är gott om dem.

Morgonen därpå drar vi vidare norrut på jakt efter nästa byte: Den stora tystnaden.

I DI Weekend har vi råkat läsa att det i Sverige finns så kallad verklig tystnad, utan närhet till väg eller bebyggelse inom en mils radie, endast i Lapplands fyra urskogar: Kaitum fjällurskog, Sjauna, Muddus och Pärlälvens fjällurskog. Där ska ljudnivån ligga under 20 dB och det verkar intressant att lyssna på. Eller kanske att inte höra…

Muddus söder om Gällivare ligger bäst till för oss och från Porjus kan vi köra småvägar en dryg mil in från stora (Inlands)vägen fram till kanten av urskogen. Det är skymning, det är tyst. Vi går en bit in in i skogen och lyssnar.

”JODÅ, VISST ÄR DET TYST. MYCKET TYST. MEN INTE HELT TYST. NOG HÖRS ETT SVAGT SUS ELLER BRUS …”

Jodå, visst är det tyst. Mycket tyst. Men inte helt tyst. Nog hörs ett svagt sus eller brus…Kanske från Muddusälven?

Nåja, tystnad är nog bra, men vi enas om att det var klokt att vi inte kört ända hit bara för att lyssna på nästan tystnad.

Vi har lite andra uppdrag också, djupt ner i Kiruna och på hal is i Skellefteå (se sidan 22 och 50), vilket innebär ytterligare 17 denna dag och sedan 47 mil nästa dag, de senare i svårt snöoväder; ingen match för Amarok.

Sedan får det vara nog för den här gången och vi anträder de sista 80 milen mot Vargens ”hemmahamn” i Södertälje. På väg söderut får vi via mobilen besked om att vi är sent ute. Amarok Wolf Special görs bara i en begränsad upplaga om 300 bilar och nästan alla är redan sålda – nästan innan de började säljas.

Med en prislapp på bara 329 900 kronor exklusive moms – ordinarie pris med samma utrustning cirka 369 000 kronor – har Amarok Wolf Special gått åt som det där omtalade smöret i solsken, och har vi otur är alla sålda när den här tidningen kommer ut.

Ibland gäller det att vara snabbare än TransportMagasinet! ■

Volkswagen Amarok Wolf

Drivlina: Längsmonterad 4-cyl turbodiesel, maxeffekt 180 hk/132 kW vid 4 000 r/min, 420 Nm vid 1 500 r/min. Permanent fyrhjulsdrift, 8-växlad automatlåda, ESP, diffspärr bak.
Mått & vikt: (cm/kg) Tjänstev. 2 214, max dragv. 3 200, längd 525, bredd 194, höjd 183, vadningsdjup 50, spårvidd fram/bak 164/165, markfrig. 25.
Prestanda: 0–100 km/h 10,9–11,3 sek, toppfart 174–179 km/h, bränsleförbrukning, 8,0–8,5 l/100 km, CO_2 utsläpp 211–224 g/km.
Pris: Från 329 900 kronor exkl moms.

Dags att damma hemåt igen – och dags att vi letar oss ut på lite större vägar.

Amarok Wolf Special blev en snabb storsäljare. Den begränsade upplagan om 150 bilar gick åt i ett nafs.

WRC CHAMPIONS 2013

Nykomlingen Volkswagen radade upp segrar i rally-VW, och redan första säsongen bärgades guldet!

Lång, lång väg till guld …

VÄRLDSMÄSTARE på första försöket! Sébastien Ogier och hans kartläsare Julien Ingrassia, och det resterande 78 man och kvinnor starka Volkswagen-teamet, kunde knappt tro sina ögon när målflaggan slutligen föll i debutårets sista rally. Facit var imponerande! Eller vad sägs om vinst på 59 procent av alla sträckor, alltså 140 av totalt 237 specialsträckor under första året? Volkswagen var världsmästare.

Men den som tror att vägen dit var enkel, tror fel. Volkswagen spenderade 100 dagar för att testa Polo R WRC, i nio olika länder – innan den ställdes på startlinjen för säsongens första rally i Monte Carlo. När väl VM-cirkusen var igång gick det åt sju fulla lastbilar för att frakta runt teamets rallybilar och utrustning. Bara däckförbrukning är också imponerande, eller vad sägs om 740 stycken! Varje bil gjorde under rallysäsongen av med 65 liter spolarvätska längs de drygt 450 mil långa tidtagna sträckorna.

Men knappt hade dammet skingrat sig och champagnen torkats bort från huven, innan nya tester med bilen utfördes. I början på december 2013 höghöjdstränade fabriksförarna Sébastien Ogier, Andreas Mikkelsen och Jari-Matti Latvala på nästan 1 500 meter höjd i franska alperna. Allt för att vara på topp till årets rally-VW. **Kalender 2014: 14–19 jan Monte Carlo, 5–8 feb Sverige, 6–9 mars Mexiko, 8–11 maj Argentina, 6–8 juni Sardinien, 27–29 juni Polen, 1–3 aug Finland, 22–24 aug Tyskland, 12–14 sept Australien, 3–5 okt Frankrike, 24–26 okt Spanien, 14–16 okt Wales.**

TV-helikoptern jagar Volkswagen Polo R WRC längs kusten i Rally Wales.

Golf GTI blir först med diffbroms fram

VOLKSWAGEN GOLF GTI blir först i världen med en elektroniskt styrd differentialbroms mellan framhjulen. Den amerikanska växellådstillverkaren BorgWarner har utvecklat den elektroniska diffbromsen för Volkswagen Golf GTI med tillvalet ”Performance Pack”. Systemet förbättrar greppet och stabiliteten under acceleration, utan att motoreffekten behöver strypas.

Ryggsäck med blinkers för cyklister

SOM BILIST I STORSTADEN är det alltid en gissningslek att försöka lista ut cyklisternas nästa sväng. En farlig lek, vilket koreanen Lee Myung Su nu tror sig ha en lösning på. Hans företag designar vad som kallas it-fashion, alltså smarta kläder. Ryggsäcken, kallad SEIL Bag, har LED-belysning och trådlös fjärrkontroll för snabbfäste på styret. Cyklisten kan signalera sväng, stopp och varning.

Även specialmeddelande, som skrivs in via en app i mobiltelefonen, går att visa för trafikanter runt omkring. Kanske inte så dum idé för de mörka årstiderna i Sverige?

Produktionen väntas komma igång i mars 2014.

TAPPADE BORT SIN GOLF EFTER ÖLFEST

En italiensk man skulle besöka Münchens berömda Oktoberfest. Han parkerade sin silverfärgade Golf på en sidogata intill en spårvagnshållplats och skyndade sedan till festplatsen på Theresienwiese i München.

Men efter en dag med öl, folkmusik och mat insåg mannen att han hade glömt namnet på både gatan och hållplatsen. Med åtta olika ingångar till Oktoberfesten, och ett antal olika hållplatser, visste han inte vilken ingång och spårvagnslinje han använt.

Efter fem veckor, tre besök i staden (där han åkt runt och letat) och artiklar i en lokaltidning, samt uppsatta lappar där han erbjöd 200 euro i hittelön, kunde han till slut hitta sin Golf. För polisen i München är händelsen dock ingen nyhet.

– Det händer hela tiden, berättar polisens talesperson Christoph Riechenbach.

NY VW-FABRIK ÖPPNAD I KINA

Volkswagen Group har öppnat ännu en fabrik i Kina.

Den nya fabriken är placerad i Foshan i södra Kina och har kapacitet att producera 300 000 bilar per år, med en möjlighet till fördubbling av antalet i framtiden.

Foshan-fabriken ligger i Guangdong provinsen och är Volkswagen Groups 104:e anläggning räknat över hela världen.

För området betyder det 6 500 kvalificerade jobb för byggandet av Audi och Volkswagen-modeller. Första modellen att lämna bandet blev en Golf.

Fälg för Amarok och Transporter

FÄLGEN BARZETTA TRASPORTARE – jo, den heter så – är en nyhet på svenska marknaden. Stark och snygg – bärförmågan tillåter upp till 2 500 kg i axelvikt. Passar Amarok och Transporter/Caravelle /Multivan från 2003 och framåt. Finns i dimensionerna 6.5x15 och 6.5x16. Pris från 799 SEK inkl moms.

BILISTER ÖVER 50 ÖVERSKATTAR SIN SYN

När synen testades på 2 771 bilister (ett samarbete mellan Synoptik och Bilprovningen) visade det sig att många har långt sämre syn än de själva tror – 15 procent är en direkt trafikfara!

– Ofta skaffar de som haft felfri syn hela livet ett par färdiga läsglasögon när de blir äldre, men glömmer bort att kontrollera synen på långt håll. Många har problem med att synskärpan börjar bli oskarp redan efter två meter, säger Helene Hjertberg, legitimerad optiker på Synoptik.

– Resultatet av Synbesiktningen visar än en gång hur viktigt det är att uppmärksamma bilister om vikten av regelbundna synkontroller för att inte utgöra en trafikfara för sig själv eller sina medtrafikanter, menar Benny Örnerfors, vd för Bilprovningen.

Volkswagen Iltis vann världens tuffast rally, Paris-Dakar 1980. Tävlingsbilen hade en 1,7 liter rak fyrcylindrig motor på cirka 90 hästar.

Rallyklassiker åter i elden

LE JOG kallas Europas tuffaste rally för klassiska bilar och i år startar en Paris-Dakar-version av Volkswagen Iltis. Bilen, som från början byggdes för militärtjänstgöring, tillverkades av Volkswagen i knappt 10 000 exemplar mellan åren 1978–88.

Volkswagen Iltis blev känd för den stora publiken då den vann legendariska Paris-Dakar rally 1980, med svensken Freddy Kottulinsky bakom ratten. Utrustad med det fyrhjulsdriftsystem som senare debuterade i klassiska Audi Quattro, var det en avancerad men ändå hållbar offroad-rallybil.

Det engelska vinterrallyt Le Jog är 240 mil långt och körs över tre dagar genom hela Storbritannien, från söder till norr. Föraren och kartläsaren i det klassiska Iltis-ekipaget, Steffi Edelhoff och Sandra Wukovich, samlar in pengar till välgörenhetsorganisationen ”Be your own hero e.V.”, som verkar för att hjälpa barn och ungdomar smittade av hiv/aids.

Bilen är utlånad av Volkswagen Classic.

HIAB

Hiab's T-kranar har låg vikt, samt är små och kompakta. De är däremot jättar i sin storleksklass, gällande kraft, produktivitet och tillförlitlihet.
Kontakta oss för mer information.

Tel 08-550 934 20 **www.hiab.se**

VI HAR DET DU SÖKER TILL DIN TRANSPORTBIL

Meyer Cross Fire, en helt ny genereation sandspridare med integrerat ”pre wet” system, full kontroll på spridningen via inkopplingsbar GPS, inget underhåll, få rörliga delar, lång livslängd och kan sprida samtlika halkmaterial. Finns i flera storlekar.

Meyer diagonal och vikplogar till lättare transportbilar och pickuper. Väl utprovade i Sverige under mer än 30 år. Hög kvalitet för professionell användning som fungerar år efter år. Har du ett plogkontrakt har vi produkterna som får jobbet gjort!

Vision X förändrar extraljusmarknaden totalt med sina högeffektiva LED ramper. En ramp, lika lång som nummerskylten ersätter upp till ca, 5 st. 35W Xenon. Enkelt montage, låg strömförbrukning, lång livslängd, sten och dubbskott säkra samt med ett enormt ljus finns inget alternativ.
Med flera olika ljusbilder alternativt ”multi optik” får man den ljusbild som önskas. Vision X PX rampen i 52 cm längd ger otroliga 17.748 Lumen dagsljus!

Warn vinschar och godkända vinschfästen ser till att jobbet blir gjort med upp till 4.3 tons dragkraft och integrerade montage. Fästen finns till de flesta lättare transportbilarna på marknaden.

Antec, krockprovade och godkända frontbågar i polerat rostfritt stål av hög kvalitet. Godkända både med och utan lampor monterade. Finns till de flesta förekommande transportbilarna.

AB Rindab, Svarvarvägen 14, 132 38 Saltsjö-Boo, Tel. 08-7472480, rindab@rindab.se, www.rindab.se RINDAB

– Krisområden, naturkatastrofer och utvecklingsländer. Över 700 miljoner människor bor utan stabil tillgång till el. Med Hydrobee kan vi hjälpa dem att med naturens kraft ladda telefoner och samtidigt vara miljövänliga, säger Burt Hamner.

Ladda mobilen i vattnet

UPPFINNINGEN HYDROBEE ser till att mobilen, eller annan utrustning med USB, går att ladda i vildmarken utan tillgång till el. Det som behövs är ett vattendrag med rinnande vatten, där vattnet rinner med minst promenadfart. Hydrobee laddar upp sitt eget batteri med hjälp av en turbin. Därifrån kan man sedan ansluta och ladda via en USB-kontakt. Produkten är uppfunnen av Burt Hamner, och han ser många användningsområden, förutom för den äventyrslystne på paddeltur eller vandring.

Burt Hamner startade i slutet av 2013 en insamlingskampanj på nätet, för privata investerare. Vid presslägg-ningen var det oklart om målet att få in 48 000 dollar nåddes. Den summan krävs nämligen för att starta tillverk-ning.

9:E MILJONTE TRANS-PORTBILEN LOTTADES UT TILL IDROTTSLAG

En svart Volkswagen Multivan 2,0 TDI med DSG-växellåda blev den 9:e miljonte bilen att lämna produktionslinan i fabriken i Hannover i november 2013. Ett historiskt ögon-blick – produktionen star-tade redan 1956. För att fira detta jubileum ordna-des ett lotteri, och vinnaren blev en lokal idrottsföre-ning, TuS Wunstorf.

Redan 1962 nåddes första miljonen tillverkade bilar i Hannover, och alla modeller, från T1 till T2 och större Volkswagen LT har rullat ut från fabriken sedan dess. 1986 nåd-des 6 miljoner tillverkade bilar. Sedan 2011 byggs även Volkswagen Amarok i fabriken. Rolig kuriosa: Ställer man de 9 miljoner tillverkade transportbilarna kofångare mot kofångare på rad, räcker de tillsam-mans ett varv runt jorden, en sträcka på 4 000 mil.

Uppgradera din Amarok, T5, Caddy eller Crafter

Beställ läderklädsel till din transportbil direkt av din VW-återförsäljare
Välj mellan original eller special.

Standard Leather AB är leverantörer av läderklädslar till Svenska Volkswagen Transportbilar. Vi samarbetar med Skandia Transport i Södertälje och Halmstad för montering direkt i hamn.
Våra klädslar är ISO-certifierade för kvallitet och miljö och uppfyller de krav som ställs av TÛV och OEM.

Vid nybilsbeställning vänd dig direkt till din VW-återförsäljare.
Vid eftermontering kontakta oss direkt.

För frågor, kontakta Stefan Olsson på Standard Leather, telefon 08-83 01 02 eller 070-956 14 46.

STANDARD LEATHER

Standard Leather AB
Fräsarvägen 7
142 50 Skogås

Telefon: +46 8 83 01 02
kontakt@standardleather.se
www.standardleather.se

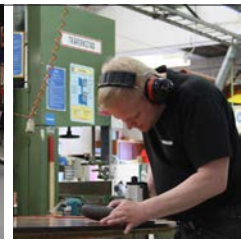
FLOBY
AUTOKAROSS

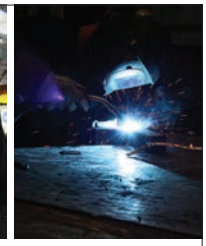
EN PÅBYGGNAD FÖR VARJE BEHOV

Autokaross har lösningen för dina transportbehov. Vi erbjuder flak, skåp och kåpor till marknadens vanligast förekommande arbetsbilar. Våra påbyggnader är konstruerade för maximal last, låg energiförbrukning och god ergonomi. Tillverkningen sker med återvinningsbara material som håller för tuffa tag. När det står Floby på din påbyggnad, då vet du att du har ett starkt, lätt och miljövänligt lastutrymme i din bil som gör jobbet enklare och roligare!

s-k.se

www.autokaross.se • 0515-72 34 00





Hur vill du ha bilen inredd?

69 ÅRS TRADITION - KVALITET I VÄRLDSKLASS

Du som har ditt fordon som ett arbetsredskap vet hur viktigt det är att allt fungerar. Tillsammans anpassar vi inredning och utrustning enligt dina önskemål och behov.

Karossan har erfarenhet av påbyggnadsarbete sedan 1944. Vi utför alla slags slags montage, svets, plåt, plast, elinstallationer och lackarbeten.

Vi hjälper dig hela vägen för att få din bil inredd precis som du vill ha den - från idé till färdigställande.

KAROSSAN
SPECIALISTER PÅ BILINREDNINGAR SEDAN 1944

Box 2047 | 151 02 Södertälje | Tel: 08-554 421 30
E-post: info@karossan.se | Web: www.karossan.se

Din Bils egna mässa lockade många potentiella kunder till bilhallen i Sisjön utanför Göteborg.

Möjligheternas mässa i Göteborg

HOS VW-ÅTERFÖRSÄLJAREN Din Bil i Sisjön i södra Göteborg arrangerades under ett par novemberdagar Möjligheternas mässa för att demonstrera hur många olika sätt en Volkswagen transportbil kan utrustas och byggas om för att passa olika verksamheter.

Din Bil lockade med ett 25-tal utställare och hade kört med radio- och direktreklam och posters på stan för att dra besökare till mässan och det lyckades bra, anser Lars Nilsson, platschef i Sisjön och en av initiativtagare till mässan:

– Ja, det kom närmare 300 potentiella kunder och vi gjorde många bra affärer.

VW satsar på nytt rallycross-mästerskap

MED TVÅ FYRHJULSDRIVNA Volkswagen Polo ska Johan Kristoffersson och norrmannen Ole Christian Veiby tävla i nya serien RallyX Supercar Scandinavia. Serien samarrangeras med banracingsserien STCC.

Bakom bilbyggandet står KMS, som tillsammans med VW tog SM-guld i STCC 2012, med biogasdrivna VW Scirocco. Under 2013 körde VW/KMS två rallycross-Scirocco i utvalda tävlingar i EM och SM. Detta som ett läroår inför årets rallycross-satsning.

– Det finns flera orsaker till att vi satsar på Polo, men en stor del ligger i att Volkswagen Motorsport bygger rallybilar baserade på Polo. Polon är bra, den vann ju rally-VM förra året. Att vi kan använda erfarenheter och rutin från rallybilen ger oss en stor fördel, konstaterar Tommy Kristoffersson.

Nya motorer, nya växellådor, ny kaross och ny chassiteknik. Allt är nytt!

Utöver starten av den nya skandinaviska serien blir 2014 första året för en VM-serie i rallycross. En VM-titel är alltså både vad Johan Kristoffersson och Ole Christian Veiby siktar på.

Tävlingskalender RallyX Supercar Scandinavia 2014

9–10 maj, **Ring Knutstorp** (med STCC)
6–7 juni, **Göteborg** (med STCC)
26 juni, **Strängnäs** (Kvällsrace)
22–23 aug, **Ring Knutstorp** (med STCC)
5–6 sep, **Solvalla** (final med STCC)

PLB VINDIC

3 starka varumärken som uppfyller alla dina önskemål.

Produkter för arbete och fritid i prisintervaller för alla plånböcker. Kolla med din handlare eller besök våran hemsida:

www.vindic.se

VINDIC

"Exclusive line" Designad kåpa med sidoluckor samt modernt låssystem. Kan förses med centrallås.

VINDIC

"Basic" Stort modellutbud av funktionella arbetskåpor till rimliga priser.

CARRYBOY

Den fulländade styling-kåpan med bromsljus, rails, spoiler, innebelysning samt invändig beklädnad som standard. Levereras i bilens färg.

PLB Vindic AB
Box 148, 681 23 Kristinehamn
tel 0550 – 800 35, fax 0550 – 184 81

NYHET!

ICA väljer VW Crafter BE43 med Volymax för deras Kyltransporter

Berco utökar sortimentet på extraisolerat lättviktsskåp för kyltransporter till VW kod BE43 som har

20% **bättre lastförmåga än BE42.**

Kylaggregat Mitsubishi (ingen) förångare som tar plats i skåpet.

Trygghet:
Garantitid: 36 månaders garanti på kod BE42 och BE43 inkl lyft och kylaggregat.
- Mycket bra service, ett tjugotal verkstäder ute i landet.

BE43 - kort hjulbas 3665 Volym 16.0m³ Totalhöjd 3 meter.
BE42 - lång hjulbas 4325 Volym 19,1m³ Totalhöjd 3 meter.

www.berco.se

Berco
Specialisten på allt inom påbyggnadsskåp.

Tretton år i branchen. Aslam Khan har stor erfarenhet och gillar både jobbet och vidareutbildningen. Eleverna på Volkswagens utbildningscentrum jobbar mycket tillsammans och utbildningen omfattar både teori och praktik på person- och transportbilar. Här på en Amarok.

SKOLAN SOM UTBILDAR

EXPERTER PÅ DIN BIL

Alla Volkswagens servicetekniker är specialutbildade på den senaste tekniken. Bara de har de specialkunskaper, avancerade verktyg och reservdelar av toppkvalitet som betyder bästa service för din transportbil.

Text: Camilla Rindås
Foto: Richard Sjösten och Håkan Flank

Jag älskar att felsöka och att grotta ner mig. Det är det roligaste med det här yrket.

Aslam Khan arbetar som servicetekniker i Sundsvall. Den här veckan går han ”teknisk intro kurs steg 3” på Volkswagens utbildningscentrum i Södertälje. Läraren Roger Niva instruerar i ellära med detaljerade ritningar på tavlan. Längst bak i klassrummet står prototyper som Aslam Khan och hans kurskamrater kommer att praktiskt träna på efter genomgången.

Det är här i Södertälje som allt börjar för en servicetekniker anställd av en Volkswagen-återförsäljare. Om en nyanställd klarar grundkursen återvänder han eller hon godkänd till sin arbetsplats. Bara godkända får arbeta med Volkswagen-bilar.

Efter en grundkurs återkommer teknikerna varje år för vidareutbildning. Aslam Khan är en av dem. Han tänker ladda ordentligt inför slutprovet kommande fredag.

– Jag har jobbat tretton år i branschen, och detta är mycket repetition för mig. Men det är alltid nyttigt att diskutera och lära sig tekniska nyheter tillsammans med andra i branschen.

Chefen för utbildningscentrum, Mathias Haag, är van vid att träffa såväl nykläckta som erfarna tekniker. Han visar oss runt i luftiga och ljusa lokaler i Södertälje som ligger i anslutning till Volkswagens huvudkontor. Under förra året genomfördes här 15 000 utbildningsdagar.

– Har du någonsin börjat ett jobb där du får gå 20–25 utbildningsdagar, det vill säga upp till en hel månads utbildning, under det första året? Det är otroligt när man tänker på det, säger Mathias Haag.

Vi hittar Christoffer Mattsson från Stockholm i verkstadshallen, där han fördjupar sig i en motor. Faisal Wafaa från Vetlanda finns som sällskap. Båda två har

arbetat som servicetekniker i drygt ett år.

– Det är tuffa krav på kurserna, och man måste vara på tårna för att klara av dem, berättar Christoffer Mattsson, och Faisal Wafaa håller med:

– Men jag tror vi klarar slutprovet. Vi är vassa!

När man gått en grundkurs kan man plocka och välja från olika påbyggnadskurser inom nio expertområden. Några exempel på inriktningar är ”diagnosteknik”, ”elbilsteknik” och ”service och underhåll”. Eller ”kommunikation”.

– Det är viktigt att serviceteknikerna kan samarbeta med varandra och hålla en hög kvalitet på dialogen med kunden, konstaterar Mathias Haag.

Det krävs en hel del av en servicetekniker som arbetar i en koncern där tempot är högt och nyheterna kommer tätt.

– I dag är det mer datakraft i en Golf än det var i månraketen som tog Armstrong till månen år 1969, fortsätter Mathias Haag. Eftersom Volkswagen ligger i framkant när det gäller ny teknik måste vi kontinuerligt utbilda våra lärare. Därför jobbar vi i direktkontakt med fabriken i Wolfsburg. Våra lärare reser kontinuerligt dit och lär sig den senaste tekniken. Där nere finns hjärtat i utvecklingen. Då går kunskapen från de duktiga ingenjörerna i Wolfsburg direkt ut till våra lärare, som i sin tur förmedlar den till eleverna.

Uppe i klassrummet är Aslam Khan och hans kurskamrater i full fart med att diskutera mätningstekniker. Lärare Roger Niva ger dem problem att lösa. Senare kommer de att gå ner i skolans verkstad och arbeta praktiskt, något som yrket består mindre av än förr.

– Ordet ”mekaniker” klingar dåligt för vissa. Folk ser framför sig någon som mekar, arbetet är oljigt och smutsigt med mycket pill. Så är det inte i dag. Verkstäderna är rena och snygga. Arbetet är systematiskt med mycket IT, förklarar Mathias Haag.

Mathias Haag menar att förändringen ställer krav på att servicetekniker har en större förmåga att tolka stora informationsmängder. Samtidigt är jobbet mer spännande.

– Det handlar mycket om att mäta och se felsignaler. Man måste kunna lägga ihop stora mängder med information, tolka och lista sig till problemet. Det är också viktigt att vara kundorienterad och tycka om att prata med folk.

De senaste åren har verkstäderna genomgått en förändring jämförbar med den i restauranger.

– Nu för tiden är allt transparent; kunden har insyn i vad som händer på verkstaden, precis som gästerna har i ett restaurangkök. En servicetekniker har mer kundkontakt än förr, något som de flesta tycker är väldigt roligt.

De kommande åren räknar 80 procent av bilskadeverkstäderna och 83 procent av maskinverkstäderna med att nyanställa. Det visar siffror från Motorbranschens och Lackerarnas yrkesnämnder. Mathias Haag förutspår att bara inom Volkswagen-koncernen behövs cirka 300 nya servicetekniker de närmaste åren.

– Jag brukar säga att alla som drömmer om att bli dataspelskonstruktörer borde spana mot denna bransch. Det är minst lika mycket tid framför datorn här, samtidigt som det är en spännande bransch. Och det bästa är att jobben finns, arbetstiderna är normala och det finns chans till en bra lön och omfattande vidareutbildning.

”Det är mer datakraft i en Golf än det var i raketen som tog Armstrong till månen.”

Christoffer Mattsson och Faisal Wafaa trivs med utbildningen och hjälps åt i verkstaden.

Rektor Mathias Haag tycker att utvecklingen ställer större krav på serviceteknikern men också att jobbet blir roligare.

Volkswagen Utbildningscentrum

Volkswagen-akademin finns på två platser i Sverige, med huvudanläggning i Södertälje. Personal som utbildas här lär sig allt om den senaste Volkswagen-tekniken och att hantera dataprogrammen – unika för Volkswagen. Utan utbildning från akademin får man inte arbeta på en VW-auktoriserad verkstad.

Förutom utbildning till servicetekniker finns kurser för serviceråd givare, reservdels- och tillbehörssäljare, garantihandläggare, olycksfalls- och aktionskoordinator, kund- och hallvärd, verkstadschef och andra chefer.

När larmet går har LKAB:s räddningstjänst sällan särskilt långt till jobbet, oftast bara någon kilometer – ”fågelvägen” rakt ner i underjorden. Vägsträckan kan dock vara betydligt längre; nere i LKAB:s Kiruna-gruva finns 45 mil väg!

Text: Björn Sundfeldt **Foto:** Richard Sjösten

LIVRÄDDARE I

UNDERJORDEN

Från det att räddningstjänstens Volkswagen Crafter rullar ut ur garaget tills vi når ner på senaste brytningsnivån på 1 365 meters djup tar det 28 minuter. Vi har inte kört med utryckningsljus, men inte ens med sådana hade det gått nämnvärt fortare. Vägen ner i underjorden är alls ingen fartsträcka, den svänger mest hela tiden och är dessutom tämligen tättrafikerad.

Janne Björk kör avspänt med några få centimeter tillgodo från bergväggen och lika lite till den mötande trafiken, som främst består av lastbilar som kör ut bergsmassor. Sedan man började bryta här nere på den nya nivån 1 365 meter har man tagit ut bergmassor motsvarande en volym på drygt sju Globen!

De malmhaltiga bergsmassorna åker däremot först tåg till krossen och sedan hiss rakt upp till jordytan.

Brandbilen vi åker i är specialanpassad för tjänstgöring nere i gruvan. En vanlig brandbil är för stor, men denna Crafter klarar nästan allt och har nästan samma utrustning som en fullstor Scania-brandbil – som också ingår i gruvans egen räddningstjänst. I styrkan ingår också två mindre första insats-bilar, varav en alltid är stationerad nere i gruvan under arbetstid.

Denna är för övrigt lite udda. I gruvan jobbar man varje dag till midnatt. Då sprängs det i orterna och sedan väntar man på att alla gaser ska ventileras ut. Klockan 05.00 nästa dag återupptas arbetet i underjorden.

Här släpps inte vem eller vad som helst in – eller snarare ner. Alla som vistas nere i gruvan ska ha en egen registrerad sändare. Samtliga fordon brandbesiktas och samtliga fordon över 3,5 ton fordonsprinklas dessutom. Av säkerhetsskäl får inga fordon vara bensindrivna. Det är över huvud taget mycket fokus på säkerhet. Innan vi får åka ner i gruvan måste vi förutom registrering och sändare förses med hjälm, pannlampa, skyddskläder och stövlar.

– Vi har länge varit förskonade från allvarliga händelser och det tror jag beror på vårt ständiga säkerhetstänkande och omfattande förebyggande verksamhet, säger Janne Björk, vars huvudsakliga uppgift inom räddningstjänsten är att jobba med just sådan förebyggande verksamhet.

Men var femte vecka jobbar han i aktiv tjänst om räddningsledare i utryckningsstyrkan. Han är mycket nöjd med den nya VW-brandbilen, och kollegan Daniel Emmoth i högerstolen instämmer.

– Den är stadig och stabil att köra och vi har med oss allt vi behöver. Fast det är klart, ännu lite mer kraft i motorn hade inte skadat, speciellt när vi ska upp ur gruvan igen.

Daniel, Janne och Crafter är beredda och rustade för det mesta. Nedan visar en del i utmaningen med insats i gruva: starkström, sprängmedel och mörker – 1 365 meter under jord. Jobbet är inget för den med svaga nerver eller med anlag för klastrofobi.

Den motordrivna slangvindan rymmer 40 meter slang och i bilen finns ytterligare 75 meter förlängningsslang.

Fullt med reglage och funktioner, som till exempel display för backkamera, mätare för rökgaser, rökdykar- och komradioapparater. Förarmiljön är full med nödvändig utrustning. Bakom ratten finns reglage för det extra monterade bromssystemet.

Förarmiljön i brandbilen är kompletterad med ett flertal reglage för ljud och ljus, samt radioutrustning av olika slag.

Baksätet är inget för långresor, men här ryms till nöds tre fullutrustade rökdykare (utan tuber).

Brandbilen har den starkaste Crafter-motorn på 180 hk och 400 Nm, men det hör till saken att all utrustning resulterat i en matchvikt på 5,4 ton – som alltså efter avslutat gruvuppdrag ska fraktas uppför en drygt milslång och mycket kurvig backe upp till jordens yta igen.

– Ja, den är verkligen fullastad. Och killarna nere i Nykvarn som utrustade bilen har gjort ett superjobb som fått in allting så välplacerat och lättåtkomligt, konstaterar Daniel.

”Killarna i Nykvarn” syftar på påbyggarföretaget Hofmanns Karosseri AB i Nykvarn. Där utvecklades och utrustades bilen under ett drygt halvår med bland annat en magnetbroms på kardanaxeln, vattentank på en kubik, elverk, ventilationsfläktar, fyra dubbla rökdykartuber, vinsch, hydrauliska klippverktyg, eldriven slangvinda med 40 meter slang och ytterligare 75 meter slang, med mycket mera.

Inne i hytten är det också fullt med prylar och funktioner, som till exempel en display för backkameran, mätare för rökgaser, panel för olika ljusfunktioner, rökdykar- och komradioapparater, och flyktmasker som filtrerar luften och räcker i en halvtimme – sådana måste finnas i alla fordon nere i gruvan.

Hjälmar finns det också i bilen och så fort vi lämnar den ska de sitta på skallen. Säkerhetstänket genomsyrar hela vårt besök nere i gruvan. Vid alla parkeringsplatser nere i gruvan finns sprinkleranläggningar och vattenledningar är framdragna till alla fasta arbetsplatser.

Förutom 5 mil asfalterad väg – och närmare 40 mil gruvgångar – finns här också ett omfångsrikt järnvägsnät som trafikeras av sju fjärrstyrda 100 meter långa tåg. Tågen hämtar malmmassorna från brytningen och kör dem till krossen för vidare hisstransport till jordytan.

LKAB:s egen räddningstjänst är två år gammal. Tidigare förlitade man sig på den kommunala räddningstjänsten, där Janne jobbade i 18 år innan han kom till LKAB:s nya styrka. Den skapades när man började gräva sig ner till de nya djupa nivåerna och blir ännu viktigare när den kommunala räddningstjänsten snart flyttar längre bort, närmare flygplatsen.

”SÄKERHETS-TÄNKET GENOM-SYRAR HELA VÅRT BESÖK I GRUVAN.”

Räddningsarbete i gruvan kan gälla allt från små och stora olyckor till mer eller mindre allvarliga bränder. Att lastbilar börjar brinna är bland de vanligaste tillbuden. Daniel (t v) och Janne förbereder insats med hydraulverktyg.

De båda räddningstjänsterna samverkar vid behov. Vid en större incident inom LKAB kommer kommunens fulla styrka och hjälper till händer det något allvarligt ute i kommunen – typ större trafikolyckor eller allvarliga bränder – rycker LKAB:s styrka också ut som backup till den kommunala räddningstjänsten.

– Den största skillnaden mellan att jobba här och i kommunens räddningstjänst är resurserna. Inom den kommunala verksamheten är ju allting alltid snålt tilltaget. Men här finns resurser, fortsätter han, och klappar menande på Crafter-ratten. ■

Volkswagen Crafter 50 gruvbrandbil

Drivlina: Längsmonterad 4-cyl turbodiesel, 1 968 cm³, common rail direktinsprutning, biturbo, partikelfilter. Maxeffekt 163 hk/120 kW vid 3 600 r/min, max vridmoment 400 Nm vid 1 800 r/min. 6-växlad manuell låda.
Mått & vikt: (cm/kg) Tjänstevikt 3 795, maxlast 1 205, axelavstånd 433, längd 700, bredd 220, höjd 240.
Prestanda: Toppfart 90 km/h. Bränsleförbrukning och acceleration anges ej.
Pris: Anges ej.

Avgasfri närtransport med e-load up!

VW Transportbilar har presenterat prototypen till en eldriven minitransportbil för smidiga, miljövänliga och ekonomiska leveranser i tätbefolkade områden.

Text: Björn Sundfeldt **Foto:** Volkswagen

Enkel och funktionell förarmiljö. Högerstolens ryggstöd kan tjänstgöra som ”skrivbord”.

Hur stor behöver egentligen en skåpbil vara? När man på Volkswagen Transportbilars huvudkontor i Hannover grunnat på denna fråga kom man för en tid sedan fram till att den kanske inte alltid behöver vara ens så stor som VW:s hittills minsta transportbil Caddy.

Resultatet av dessa funderingar kallas e-load up! och presenterades i höstas på VW:s traditionella journalistträff Group Night i anslutning till den internationella bilsalongen IAA i Frankfurt.

Rätt svar på den inledande frågan är förstås tillräckligt stor för att kunna sköta det jobb den ska klara av. För stor är ineffektivt, för liten också.

En liten smidig eldriven skåpbil på 3,54 meter är lagom liten för många olika yrkeskategorier och verksamheter. Till exempel för servicetekniker, pizzabud och många andra typer av budverksamhet, städföretag, hemtjänst med mycket mera.

E-load up! är som namnet antyder baserad på VW:s minsta personbil up! och precis som för den finns flera olika drivlinor tillgängliga; förutom elmotor även motorer som drivs med bensin och biogas. Den nu presenterade konceptbilen e-load up! har en nästan ljudlös elmotor på 82 hk/60 kW, och som brukligt hos elmotorer ger den maximalt vridmoment direkt.

Lastutrymmet i e-load up är drygt 1,4 kubikmeter stort och maxlasten drygt 300 kilo, vilket torde räcka för imponerande många pizzor eller paket. Förutom förarstolen finns också en fällbar passagerarstol. Lastutrymmet nås smidigt via de bakre sidodörrarna och en stor baklucka.

Om e-load up! ska avancera från kon-

Chefen för Volkswagen Nutzfahrzeuge, Dr Eckhard Scholz presenterade, konceptbilen (än så länge) e-load up! på VW Group Night.

cept till serietillverkning är ännu inte avgjort, men enligt ledningen för Volkswagen Transportbilar kan detta ske ganska snabbt om ”efterfrågan blir tillräckligt stor”.

VW e-load up!

Elmotor: Maxeffekt 82 hk/60 kW.
Max vridmoment 210 Nm från 0 r/min.
Batteri: Litium/jon, kapacitet 18,7 kWh.
Prestanda: 0–100 km/h 12,4 s.
Toppfart 130 km/h. Räckvidd ca 160 km.
Mått/vikt (cm/kg): Längd 354, bredd 165, höjd 148. Tjänstevikt ca 1 165, maxlast ca 305 kg.

TRANSPORT STYLING
TEL 0521-57 00 87
MAIL order@transportstyling.se
WEB www.transportstyling.se

Beställ på vår hemsida, via telefon eller hos närmaste återförsäljare.

Prisade aprilskämt

www.volkswagentransportbilar.se

Nya Multivan. Limo Edition.
Från 7.898.000:–

Äntligen finns det en bil som är byggd speciellt för alla megastjärnor och miljardärer. Eller för alla andra som vill göra ett starkare intryck på sin omgivning. Tillhör du dem som mäter framgång genom att jämföra vad som står på garageuppfarten har du ditt livs chans att visa var skåpet ska stå.

Den här sexhjulsdrivna versionen är ovanligt smidig för sin storlek. Vändradien är bara 27 meter och accelerationen 0–100 går på 1 minut och 12 sekunder. I standardutrustningen ingår 8 massagestolar, solarium, bekväm TV-soffa, 3D-movie och en röd matta som du snabbt rullar ut när någon ska kliva ur bilen. Som extra tillbehör kan du beställa bubbelpool, 24-tumsfälgar med smakfulla detaljer i 24 karats guld samt diamantinläggningar i instrumentbrädan.

Unna dig lite mer. Det är du värd.

Multivan Limo Edition. Från **7.898.000:-** (exkl. moms) eller **82.340:-**/mån* (exkl. moms)

Transportbilar

CarePort | Trygghetspaket

Bränsleförbrukning Multivan Limo Edition: Ja. *Volkswagen Leasing 36 mån, säkerhetsgrad 1, 5.062.334:-, garanterat restvärde 500.-, rörlig ränta baserad på STIBOR 90 dagar, fri service upp till 7 dagar/23 mil. Samtliga priser är rek cirkapriser exkl moms. Volkswagens återförsäljare har rätt att sätta ett mycket högre och mindre pris. Bilen på bilden är extrautrustad med hjul. Erbjudandet gäller endast 20100401.

www.volkswagentransportbilar.se

Premiär. Caddy London Edition.

Tycker du att de vanliga familjebilarna är för trånga och tråkiga? Nu introducerar Volkswagen en ny modell av Caddy som löser alla dina problem. Nya Caddy High Life har hämtat inspiration från Londons populära dubbeldäckare. Genom att bygga på höjden får du plats med mycket mer samtidigt som du enkelt parkerar på samma platser som du brukar.

Caddy High Life har plats för hela 16 personer, varav 4 ståplatser på fotsteget baktill på bilen. Den höga sidodörren har infällbar stege. Den har också avancerad säkerhetsutrustning, bland annat utfällbara stödhjul för bättre kurvtagningsförmåga. Förutom grundmodellen på bilden finns Caddy High Life även som halvcabriolet, det vill säga med övervåning utan tak. Perfekt för mindre sightseeingverksamheter. Caddy High Life finns dessutom med en tredje våning för den som vill ha riktigt bra utsikt under färden. Kontakta din Volkswagen-återförsäljare för en offert och en provtur.

Körkort för buss. Nu 299:- (ord. pris mycket mer). För att köra Caddy High Life krävs körkort för buss. Finns nu att köpa till specialpris i tillbehörsshopen hos din Volkswagen-återförsäljare.

Transportbilar

CarePort | Trygghetspaket

Bränsledeklaration: Varierande, från måttlig till hög. OBS! Caddy High Life kräver körkort för buss vilket kan köpas till specialpriset 299:- i tillbehörsshoppen hos din återförsäljare. Volkswagen Transportbilar tar dessutom inget som helst ansvar för sanningshalten i denna annons. Erbjudandet gäller endast 1 april 2011.

Läsar-tävling med fina priser!

– men vilken är bäst?

VW Transportbilar har gjort roliga första april-annonser till en tradition och extra roligt är att man nu fått pris för detta.

Text: Björn Sundfeldt

Under de senaste åren har Volkswagen Transportbilar uppmärksammat den första april med en rad uppmärksammade annonser. I höstas uppmärksammades detta genom att 2013 års första april-annons – om Amarok HongKong Edition – fick första pris i Kvällspressens mätning av bästa erinran och uppmärksamhet av samtliga bilannonser under två år.

Och visst är annonsen bra – men är det den bästa första april-annonsen?

Det ska nu TransportMagasinets läsare få avgöra.

Gå in på:

www.volkswagentransportbilar.se. Klicka dig fram till tävlingen och rösta på någon av de fyra första april-annonserna som du ser här intill och skriv in din motivering. Senast den 1 mars måste du rösta fram din favoritannons.

Både kunder och återförsäljare brukar uppskatta annonsskämten och många ringer till VW Transportbilar i Södertälje och uttrycker sitt gillande. Det senaste aprilskämtet, Amarok Hong Kong Edition, blev dessutom en succé på YouTube, där den fortfarande är flitigt betittad. Se webbadress på nästa sida!

Första pris i vår lilla tävling är tre och går till de tre läsare som skrivit den

Sedan har vi dessutom sju andra priser till de som är näst bäst.

Förra årets aprilskämt,
Amarok Hong Kong Edition, blev även en succé på YouTube, där det fortfarande är flitigt betittat: http://alturl.com/2xpmg

bästa motiveringen om varför just ”deras” annons är bäst. Dessa tre får varsin tuff klocka (se bild) och sedan har vi dessutom sju andra trevliga priser till de som är nästa bäst.

Resultatet av tävlingen redovisar vi TransportMagasinet nr 2 som kommer ut ungefär den 15 maj. ■

gadd.nu

Fixa försäkringen där insidan räknas.

Volkswagen Försäkring är rätt val för dig som är beroende av din transportbil från Volkswagen – och dess innehåll. Du får till exempel:

- Upp till 50 000 kr i ersättning för stulen och/eller vandaliserad inredning
- Alltid Originaldelar på auktoriserad Volkswagenverkstad vid reparation
- En maskinskadeförsäkring som gäller i hela 8 år eller 15 000 mil

Ring **0770-110 151** eller gå in på **www.volkswagentransportbilarforsakring.se** för att få vårt bästa prisförslag direkt.

CarePort | Försäkring

Volkswagen Försäkring

Transportbilar

Volkswagens återförsäljare erbjuder en attraktiv kombination av Volkswagen Försäkring och Volkswagen Finansiering för din nya, eller nästan nya bil.

Jobbiga bilar

Den 16 och 17 oktober förra året vimlade Stockholmsmässan av Bilar som jobbar. Denna yrkesbilsmässa är en intressant mötesplats för leverantörer och användare av lätta arbetsfordon.

Text och foto: Björn Sundfeldt

Intresset för en särskild mässa för denna typ av bilar visade sig redan vid premiåret 2011 vara mycket stort och 2013 drog Bilar som jobbar 1 500 besökare.

Eftersom Volkswagen är Sveriges största transportbilsmärke är det inte särskilt förvånande att det på mässan var tämligen tätt mellan Volkswagens olika transportbilar. Givetvis i VW:s egen monter men även runt om i hallarna, bland påbyggare och olika kreatörer som skräddarsyr bilarnas last-, arbets- och stuvningsutrymmen på de mest finurliga sätt, så att de passar bagare, snickare, rörmokare, elektriker, skorstensfejare och alla andra hantverkarkategorier.

Förutom de jobbande bilarna kunde besökarna också avnjuta olika seminarier, bland annat om förmånsbeskattning – ett ämne som ju alltid är lika aktuellt.

KP Skyltfabrik i Alingsås hade skyltat upp med en flashig Amarok.

Volkswagen är ju störst på transportbilar i Sverige och hade förstås också störst monter på Bilar som jobbar.

Redan utanför mässan stod en VW. ”Mat på jobbet” kör jobbmat i en 685 cm lång Transporter med 410 cm långt lastutrymme.

Sortimo i Mölndal ordnar inredning till alla varianter av Volkswagen Transportbilar.

Ergoload

- det ergonomiskt riktiga takräcket

Möjliggör lastning och lossning i bekväm arbetshöjd vid sidan av bilen.

Snabbt och enkelt montage
Tunga lyft försvinner
Underlättar ditt arbete

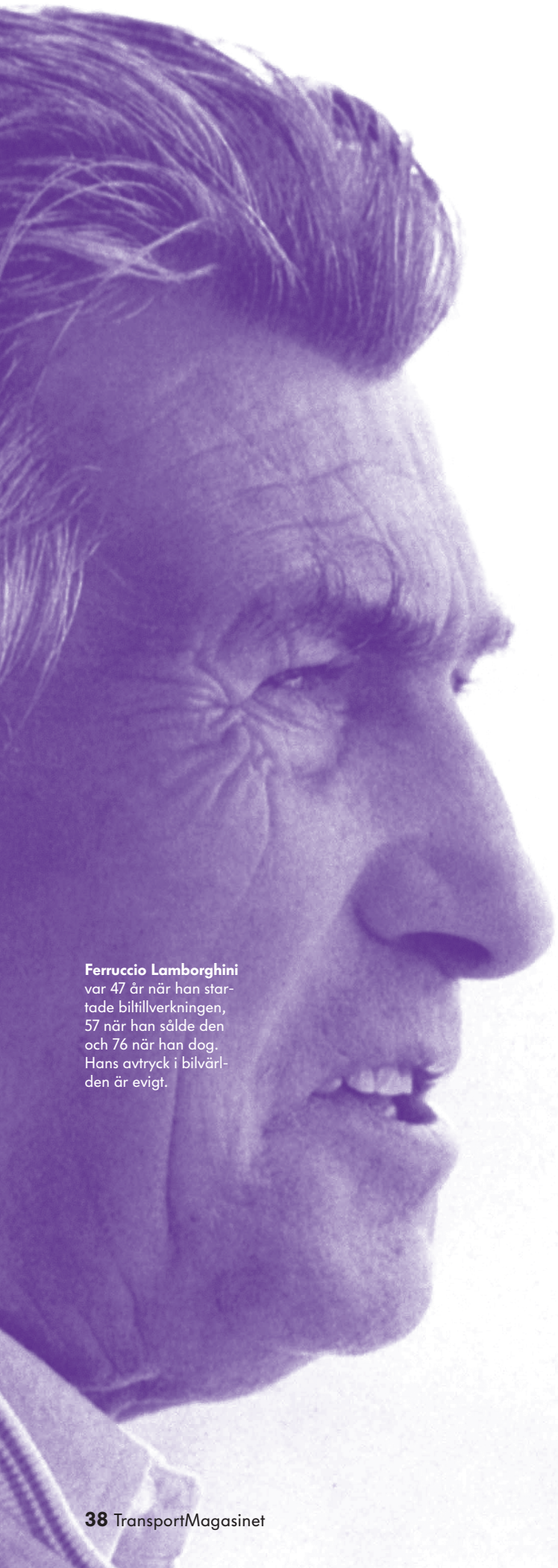
Ergoload i Årjäng AB
Tel. 0573-510 70, 070-663 52 00
www.ergoload.se

FERRUCCIOS

I Volkswagenkoncernen ingår såväl Porsche som Bentley, men ingen division skapar mer egensinniga och explosiva produkter än Lamborghini. Märket firade 50 år 2013 – men resan fram till halvsekel-jubileet har varit allt annat än spikrak.

Text: Eric Lund **Foto:** Lamborghini

Frestelser



Ferruccio Lamborghini var 47 år när han startade biltillverkningen, 57 när han sålde den och 76 när han dog. Hans avtryck i bilvärlden är evigt.

HAN HADE GJORT SIG EN FÖRMÖGENHET PÅ TRAKTORER OCH HAN VAR INTE NÖJD MED DE GRAN TURISMO-BILAR HAN SJÄLV ÄGT.

Lamborghinis roll i sportbilsvärlden har varit och är väl fortfarande att vara lite råare, brutalare, eldigare och kanske rent av mer oslipad än konkurrenterna. Bilarnas exteriördesign med vassa linjer och skarpa kanter avspeglar på ett mycket ärligt sätt själslivet i motorrum och chassi.

Men det var inte så det började. När Ferruccio Lamborghini startade biltillverkning för 50 år sedan (1963) var det inte för att driva fram hårdslående sluggers till boxningsringen. Han hade själv tröttnat på vad han ansåg vara osofistikerade GT-vagnar (Gran Turismo = snabb tvådörrarsbil med hög komfort och goda utrymmen för två resande). Målet med den egna verksamheten var att åstadkomma kultiverade och belevade utmanare till dåtidens GT-elit.

– Jag hade haft ett par Ferrari, en Mercedes och en amerikanare och jag kände att vi skulle kunna göra något minst lika bra, berättade Ferruccio Lamborghini i ett reportage i Automobile Quarterly från 1966.

Just dramaturgin i ”konflikten” mellan Ferruccio Lamborghini (född 1916) och Enzo Ferrari (född 1898) är tacksam för historieskrivare. Medan Ferrari var hängiven tävlingsverksamheten, och såg gatbilarna som ett nödvändigt ont för att få ihop ekonomin, var Lamborghini praktiskt taget ointresserad av motorsport. Det var alltså ingen slump att utmanaren i Sant’Agata Bolognese till en början satsade på just gran turismo-bilar och inte obekväma, kompromisslösa sportvagnar.

Ferruccio Lamborghini hade gjort sig en förmögenhet på att (bland annat) tillverka traktorer (verksamheten lever än i dag, men ägs sedan länge av Same-Deutz). Det var därför han kunde plöja ned 1,5 miljon dollar för att starta biltillverkning just när italiensk bilindustri genomgick en svår kris.

Redan från början såg Lamborghini till att städsla kompetenta medarbetare. Giotto Bizzarrini konstruerade motorn, en 3,5-liters V12 med dubbla överliggande kamaxlar och torrsumpssmörjning som provmonterades i Ferruccios egen Ferrari. Det visade sig vara en strävsam konstruktion som utgjorde grund för många generationer Lamborghini-tolvor.

Två andra namn har också stark lyskraft: Gian Paolo Dallara och Giampaolo Stanzani. Tillsammans var de inte ens 50 år när Lamborghini lät dem axla ansvaret som projektledare. Lite senare kom även nyzeeländaren Bob Wallace, som blev legendarisk som snabbkörande testförare och utvecklingsingenjör 1964–1975 (Wallace avled för övrigt i september 2013).

Den första bilen blev 350 GT med kaross från Carrozzeria Touring i Milano. Serietillverkningen – om man nu kan tala om en sådan – inleddes 1964.

Efter en inledande tvekan från marknaden – som var van att beställa sina GT-bilar från märken som Aston Martin, Bentley, Ferrari eller Maserati – tog det fart. Lamborghini förstorade sin motor till fyra liter, inledde egen tillverkning av växellådor och differentialer och lanserade modellen 400 GT, som även ynglade av sig i en något rymligare version kallad 400 GT 2+2.

Knappast någon kunde då ana att GT-bilar inom några år skulle bli en sidoverksamhet för Lamborghini. I kulisserna väntade nämligen en modell som inte självklart var i Ferruccios egen smak. En fullständigt revolutionerande bil vad gäller såväl tanke som teknik och design: Lamborghini Miura.

Det lär ha varit Dallara och Stanzani som jobbade fram ett rullande chassi av bockad och svetsad plåt i stället för rör och där V12-motorn placerats på tvären (!) bakom kupén.

Uppdraget att klä bilen med en kaross gick till Bertone och den lovande designern Marcello Gandini. Då var det bråttom – bara fyra månader kvar till Genèvesalongen 1966, där bilen absolut borde finnas med.

Det lyckades. På rekordtid förvandlades ett experiment till en nära nog produktionsfärdig bil. Vilken modell ur bilhistorien som bäst förtjänar epitetet ”världens första superbil” kan väl aldrig redas ut, men många av oss skulle ändå sätta en slant på Lamborghini Miura.

Med en toppfart på 280 km/h, extremt låg kaross och servicebehov som ett spädbarn kunde det inte bli mer exotiskt, eller mer frestande för världens jet set. Bland kända Miuraköpare finns till exempel shahen av Iran, Dean Martin, Miles Davis och Frank Sinatra. Den sistnämndes bil bor för övrigt numera i Norge, där den vårdas och njuts av en entusiast som i somras vann priset ”Car of the Show” vid det stora 50-årsjubileet i Sant’Agata Bolognese.

Samtidigt som Miura och den vässade Miura S kopplade greppet om superbilsköparna fortsatte Lamborghinis tro och förhoppning på GT-bilarnas attraktionskraft. Därför kom modeller som Islero (1968) och Jarama (1970) till världen, utan att nå några större framgångar. Det gjorde däremot den excentriskt utförda och formgivna Espada (1968), som var en jättelik, fyrsitsig frontmotorvagn. Espada blev en långkörare med totalt 1 226 tillverkade exemplar i en rad olika utvecklingssteg.

I slutet av 1960-talet insåg Lamborghini dessutom att det fanns utrymme för en lite enklare och billigare modell i programmet. Till 1970 presenterades därför Urraco med mittmonterad 2,5-liters V8-motor. Det gav vind i seglen och fabriken byggdes ut med 500 kvadratmeter.

De vanliga (nåja) versionerna av Miura blev dessutom allt hetare. Vid Genèvesalongen 1971 presenterades den allra hetaste med beteckningen SV och 385 hästkrafter. Men det var en annan bil i samma monter som stal showen: Countach skulle för alltid definiera vår bild av Lamborghini.

Många av Lamborghinis modellnamn har haft anknyt-

Diablo efterträdde Countach 1990 och var i varje tum en värdig ersättare. På bilden den raceklara GTR-versionen. Till höger Jarama, en relativt rymlig GT-modell som aldrig tog sig ur skuggan av de vassare modellerna.

Det experimenterades under många år med en terrängbil, men inte förrän på 1980-talet blev LM verklighet. Då med en riktig Lambo-tolva under huven.

Aventador är den tredje modellen som utvecklats helt under Volkswagens och Audis överinseende. V12-motorn är på 700 hästkrafter. Bilen är självfallet fyrhjulsdriven.

Man kan tycka att det ordinarie modellutbudet är spektakulärt, men Lamborghini chockar gärna bilsalongsbesökarna med specialbilar. Veneno Roadster byggs i tre exemplar och kostar 3,3 miljoner. Euro! Plus moms!

ning till tjurfäktning, men Countach är ett dialektalt uttryck: ”wow!” eller ”du store tid!” eller kanske … ”herre jävlar!” Marcello Gandini har skapat många odödliga bilar, men ingen som blivit lika tongivande som Lamborghini LP500 Countach.

Prototypen hade en längsmonterad femliters V12 framför bakhjulen med växellådan placerad framför (!) motorn. För att få kraften till drivhjulen drogs den utgående axeln genom motorblocket.

Men 1972 blev ett turbulent år i Italien med många konflikter på arbetsmarknaden. För Ferruccio Lamborghini blev det svårt att hantera situationen, vilket ledde till att han sålde större delen av sitt företag till schweiziske affärsmannen Georges-Henri Rosetti och den resterande delen till sin vän René Leimer.

Trots darrig ekonomi fortsatte företaget att utveckla bilar, samtidigt som man trevad i olika andra riktningar för att återfå lönsamhet. 1976 etablerades ett samarbete med BMW, som skulle utmynna i utvecklingsarbete och legotillverkning av det tyska märkets mittmotorbil M1 (formgiven av Giorgetto Giugiaro). Det gemensamma projektet nådde bara sju prototyper innan BMW insåg att den italienska partnern inte skulle kunna garantera trygga leveranser.

Ett annat sidospår var utvecklingen av en stor terrängbil, inledningsvis kallad Cheetah och avsedd för militärt bruk. Det är en historia för sig, som långt senare – 1986 – ledde till en mindre serieprodukton av världens första sport-SUV: LM002 med Countach-motor (totalt 301 exemplar till och med 1993).

1973–1977 tillverkades 158 Countach och 1978–1982 rullade 273 exemplar av den uppdaterade Countach S av bandet. 431 bilar på 10 år …

1980 sattes Lamborghini Automobili S.p.A. i likvidation,

Jalpa fick rollen som lillebror till Countach på 1980-talet och härstammar från 1970-talets Silhouette. Konkurrenten nummer ett hette Ferrari 308 GTS.

Espada var en extravagant långkörare i Lamborghinis 1970-tal. En fyrsitsig Gran Turismo som hann uppdateras i flera omgångar under sin levnad.

COUNTACHS FORMGIVNING LEVER VIDARE I DAGENS MODELLER. SNACKA OM ATT TRÄFFA RÄTT!

men räddades av två franska bröder som blivit rika på sockerproduktion i Senegal, Jean-Claude och Patrick Mimran. En av deras första åtgärder var att anställa Giulio Alfieri som chefskonstruktör. Alfieri hade varit synonym med Maserati och många av märkets racingframgångar.

Giulio Alfieri satte genast igång med att utveckla Countach, som begåvades med breddade hjulhus och sedermera en gigantisk vinge över bakpartiet. Motorn växte till 4,7 liter och 375 hästkrafter (Countach 5000, tillverkad i 321 exemplar) och senare till 5,2 liter med fyrventilstoppar och 455 hästkrafter (Countach Quattrovalvole, som verkligen surfade på 1980-talets superbilsboom och såldes i 631 exemplar).

Nu var det plötsligt sötebrödsdagar i sportbilsfabriken och 1987 köpte amerikanska Chrysler ut bröderna Mimran. Hög aktivitet tog vid. Till exempel arbetades med en efterträdare till Jalpa (kallad L140) som skulle ha V10-motor och Projekt 132 som skulle bli en ny Countach.

Men det var många kockar som ville ha ett ord med i recepten när amerikanerna tagit över och den nya V12-modellen försenades i flera omgångar. 1980-talets finansvåg hann ebba ut innan Diablo verkligen var färdig att visas upp 1990. Bilen skulle egentligen ha presenterats vid företagets 25-årsjubileum 1988.

Dessutom flög en av företagets mest solida käpphästar – ingen racing – all världens väg. En ny division skapades i Modena där det tillverkades motorer till det franska Formel 1-stallet Larrousse. Äventyret lär ha kostat en förmögenhet innan det lades ned 1993.

Under 1990-talet etablerades Diablo som superbilarnas konung med en angiven toppfart på 327 km/h och åtskilliga nischmodeller kom och försvann i produktion. Ett trendbrott kom 1993, då Diablo VT introducerades – den första fyrhjulsdrivna (sport)bilen från Lamborghini. Numera är fyrhjulsdrift legio, men 1993 var det sensationellt.

1994 sålde Chrysler företaget till en grupp indonesiska investerare, som i sin tur rekryterade nya chefer från England och USA. Under deras ledning fattades en del egendomliga beslut, som att återstarta tillverkningen av terrängbilen (blev aldrig av) och stoppa utvecklingen av ”the Baby-Lambo”.

Samtidigt behövde arbetet med en ersättare till Diablo inledas, marknaden tillät inte längre livscykler lika långa som Countachs. Lamborghini vände sig till flera toppmärken inom bilindustrin för att söka tekniska samarbeten och hamnade i sinom tid hos Audi. Märkets lyxmodell A8 hade en V8-motor som skulle kunna vara lämplig utgångspunkt för den tilltänkta instegsmodellen.

Och ibland står stjärnorna i rätt position. Ingenjörerna från Ingolstadt imponerades av vad de såg i Sant’Agata och – viktigast av allt – VW-koncernens starke man Ferdinand Piëch hade alltid haft ett gott öga till Lamborghini.

Den 27 juli 1998 hade Audi köpt alla aktier av de indonesiska ägarna. Inom några månader hade Volkswagen bytt ut hela styrelsen i Lamborghini och en ny era tog vid.

Många av märkets hängivna entusiaster befarade att det tyska inflytandet skulle innebära slutet för de egensinniga, explosiva, vildsinta superbilarna från Italien. Drygt 15 år senare kan vi konstatera att så inte alls har blivit fallet. Däremot har några rejäla doser stabilitet, planering och noggrannhet inneburit att Lamborghinis bilar nu appellerar till

Det var inte Ferruccios mening att Lamborghini skulle göra extrema sportbilar. Ändå blev Miura modellen som formade begreppet ”superbil”. Precis som många andra modellnamn (Aventador till exempel) härrör Miura från tjurfäktningsvärlden.

en betydligt bredare målgrupp än tidigare. Många kanske drömde om att köpa en Lambo på 1990-talet, men tvekade inför halvdan kvalitet, svårtillgänglig service och tvivel om märkets överlevnad.

Efterträdaren till Diablo hette Murciélago och drog in på scenen med fyrhjulsdrift och 580 hästkrafter år 2001. Formgivningen var en fantastisk utveckling av den design som Marcello Gandini etablerat med Countach och i likhet med Diablo kom ett smått osannolikt antal specialversioner under produktionsåren.

Den verkliga nyckeln till att Lamborghini i dag är ett välmående företag, där italiensk uttrycksfullhet samordnats med tyskt ordningssinne, var emellertid den länge planerade och emotsedda ”lilla Lambon”.

Gallardo gjorde entré 2004, med en design som anslöt till historien men samtidigt uttryckte något helt nytt och – i ordets bästa bemärkelse – mer lättillgängligt. Med fyrhjulsdrift och 500 hästkrafter ur de tio cylindrarna var dessutom lillebror mer potent än de flesta av sina äldre och större syskon.

Några dagar innan dessa rader skrevs rullade den allra sista Gallardon av tillverkningslinan. Den hade nummer 14 022 – en siffra som hade förefallit fullständigt uppe i det blå för bara för 20 år sedan.

En ny Gallardo (med ett namn som ännu vid pressläggningen är hemligt) väntar i kulissen, och sedan ett drygt år är Lamborghini Aventador herre på täppan med 700 hästkrafter. Aventador är släkt i rakt nedstigande led med Miura och Countach. Den har en design som gör att alla – även gamla mormor – kan identifiera den som en Lamborghini.

Ferruccio Lamborghini avled 20 februari 1993, men låt oss gissa att han i sin himmel nickar gillande åt utvecklingen av företaget. Kanske delar han moln med Ferdinand Porsche – numera ingår ju båda deras livsverk i Volkswagen Group. ■

PERFEKT SYMBIOS: TYSK ORDNING, ITALIENSK ROMANTIK.

350 GT var den första serieproducerade Lamborghinin och var i linje med grundarens intentioner: stor, snabb, bekväm. Gran Turismo!

Gallardo är märkets största succé hittills. Modellen har just lagts ned efter drygt 1 400 exemplar och en ny modell visas snart.

MODUL-SYSTEM
www.modul-system.se
MODUL-SYSTEM
INREDNINGAR FÖR
DITT SERVICEFORDON
Stockholm: 08-477 09 00 Göteborg: 031-746 87 00

Kontakta din VW-återförsäljare för information och beställning
Kampanjerbjudande 1/1 - 30/4
PREFENCE
GÖR BRA BILAR BÄTTRE
Body kit
Passar till lång och kort hjulbas. Med enkel eller dubbla skjutdörrar. Förutom att höja bilens utseende så skyddar den även karossen mot grusstänk.
www.prefence.se
PS27 Lång hjulbas med enkel skjutdörr
PS28 Lång hjulbas med dubbla skjutdörrar
PS25 Kort hjulbas med enkel skjutdörr
PS26 Kort hjulbas med dubbla skjutdörrar
PS29 Tillval: Sats för lackade stötfångare

TRUCKER

K O M P L E T T A

Alpha GSE.

Utmärkt form och funktion!
Alpha GSE är den praktiska styling kåpan med sidoåtkomst genom tonade sidoglasluckor. Defroster i bakrutan, rostfria lås och enkelt klammermontage. Alphas många andra unika finesser kan du läsa om på www.trucker.se.

Alpha GSE inkl lackering i bilens färg.....23.990:-

Lite Bar

Universellt modellanpassat!
Diskret men stabilt ljusfäste som fästes i front kring regplåtshållaren. Modellanpassat montage till flertalet VW modeller och kan även moteras som universal i stötfångarskalet.

Flertalet VW från.....2.290:-

Huvskydd

Styling som skyddar!
Rökfärgat huvskydd i polykarbonat. Håller stenskotten borta och minskar insekterna på vindrutan. Monteras utan ingrepp.

Amarok.....990:-
Finns till Caddy samt Transporter.

Insteg Rostfritt

Stigrör och Stigbrädor i Rostfritt!

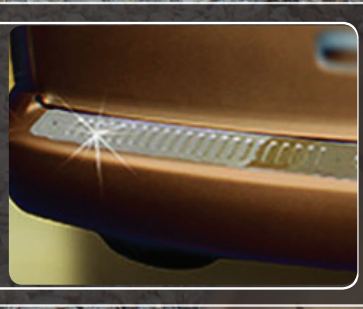
Ovala rörformade insteg med infälld stigplatta eller en ordentlig stigbräda med rör runt periferin.

Ovala rörsteg från.....4.990:-
Stigbrädor från.....**5.490:-**

Stötfångarskydd Rostfritt

Spegelpolerat rostfritt stål!
SS2333 plåt som stansats med unik precision. Utmärkt passform, finish och ***framförallt åldersbeständiga***. Fästs med högkvalitativ dubbelhäftande tejp.

Caddy, Crafter, T5.....790:-



Trucker har levererat tillbehör till Pickup, Van och SUV sedan 1985. Vi servar Er genom auktoriserade märkes handlare samt utvalda återförsäljare. Kontakta oss gärna direkt för mer information.

T I L L B E H Ö R S G R O S S I S T E N

EU godkänd A-båge

Stabilt fjärrljusfäste 100% modellanpassat.
Frontbåge i polerat rostfritt stål. Frontskydd typgodkända enligt 2007/46/EC. Detta är produkten du väljer om du söker en stylingbåge eller ett lågt ljusfäste. Eventuella ljus monteras enkelt på den nedre ribban där även regskylten kan monteras. Bågen rymmer 3st 225mm fjärrljus.

Polerad till kromglans.....4.990:-

Roll Top

Flaklocket som låter dig lasta högt!
Flakskyddet skjuts enkelt in i sin behållare vid flakets framstam. Rolltop är vädertålig och vinteranpassad.

Rolltop Deluxe 11.900:-
Rolltop Full Metal 15.900:-
Flakbåge 1+1 76 mm polerad ..5.990:-

Skärmbreddare

Perfekt passform med rostfria simulerade skruvar för ett aggresivt offraod stuk. Montering utan ingrepp. Ersätter befintliga skärmbreddare (breddar 14mm) eller passar på bilar utan skärmbreddare (breddar 45mm från plåt)
Amarok 4dr.....5.990:-

Lackerat flaklock

Tillverkat i ABS plast. Locket låser i bakre hörnen med rotationslås i fordonsstandard. Enkel montering/demontering.

Amarok 3delat.....16.900:-
Flakbåge 1+1 76mm.....5.990:-

Alu Flaklock med Båge

Flaklocket Upstone i metall för fritid eller jobb. Tål belastningar upp till 80 kg i X-mönstrad aluminium. Snabbfäste för avtagning av locket.
Låsbart med nyckel som även låser baklämmen på bilen.
Amarok 4dr.....13.900:-
Flakbåge 76mm polerad.....6.990:-

TRUCKER Box 73, Norra Gärdet 5 155 35 Nykvarn Tel: 08-552 48599 Fax: 08-552 47511 info@trucker.se

Samtliga priser är exklusive moms.

Nästan längst ner i Italien, på klackens insida, ligger den 12,5 kilometer långa cirkelformade Nardòbanan, byggd 1975 som testbana för Fiat.

Sedan den 11 april 2012 ägs den av Volkswagen via Porsche och används nu huvudsakligen för Volkswagen Groups testverksamhet.

Den här helgen i oktober förra året handlar det dock om rekordslakt. Tyska biltidningen AutoBild Sportscars och däcktillverkaren Continental arrangerar rekordkörningar tillsammans med 14 tyska ”bilförädlare” med total 16 bilar. En av förädlarna är TH Automobile från Berlin, som i samarbete med Darmstadt-baserade SpaceCamper tänker slå världsrekord för husbilar med en Volkswagen California.

Eller kanske snarare en ”nästan California”. Faktum är att den är ganska rejält modifierad, med bland annat motor, växellåda, hjulställ och bromsar från Porsche. Den har också specialbyggd lättviktsinredning och det uppfällbara taket är i kevlar.

En av finesserna i världens snabbaste husbil är inbyggd men utfällbar fatölstapp.

Att konvertera VW Multivan till ”Porsche-bussar” är TH Automobiles specialitet. Kunden beställer – och betalar – TH Automobile levererar med utrustning och motor enligt önskemål, om än (för närvarande) med en övre effektgräns på 800 hk (och en toppfart på drygt 310 km/h).

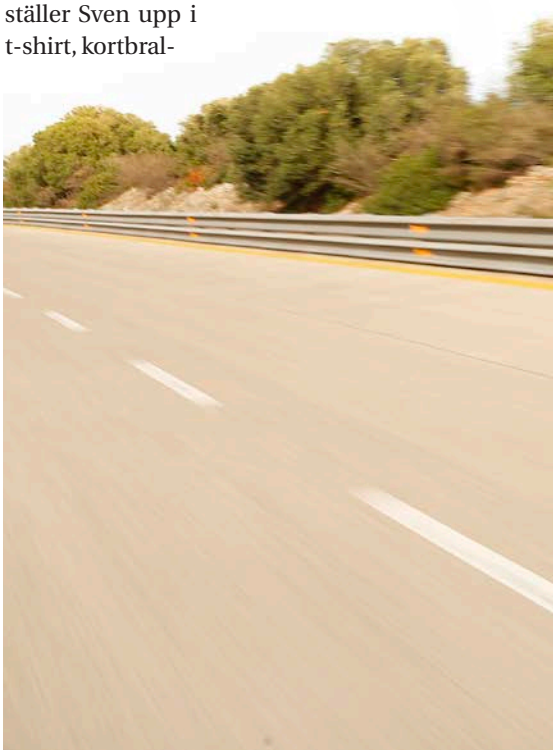
SpaceCampers specialitet är specialbyggda campingbussar, som i stort sett ser ut och fungerar som California, men som är byggda så att all inredning lätt kan lyfta ur så att bussen även kan bli en lastbuss. Allt exakt efter kundens önskemål – och betalningsförmåga.

Kombinationen TH Automobile och SpaceCamper ska alltså resultera i ”Världens snabbaste husbil” – men inte utan komplikationer, ska det visa sig. När övriga 15 rekordaspiranter vid lunchtid rullar ut från ”maskindepån” inne i Nardòbanans nav och ut mot ”bandepån” står husbilen kvar; motorn går inte som den ska.

Rekordförsöken körs i två omgångar, på lördag eftermiddag och på söndag morgon. Varje bil får alltså två försök och max tre varv per gång – ett utvarv, ett tidvarv och ett avkylningsvarv.

Det låter måhända som det skulle vara snabbt avklarat, men banan är alltså 12,5 km lång och in- och utfarten till och från banans högfartsdel är en komplicerad och tidskrävande procedur med rigorös säkerhetskontroll. Obehöriga göre sig icke besvär – och även för behöriga kan det vara nog så besvärligt. När rekordförsöken kommit igång kör en av förarna vilse på väg ut på banan, hans rekord blir nästan tio minuter försenat.

Husbilsrekordet blir inte försenat. En dryg halvtimme före utsatt starttid kommer Sven Thomsen rullande med sin ”California”. Sven är grundare och ägare av TH Automobile och visar sig vara en avspänd herre. Han ska själv köra rekordbilen, men medan de flesta av de andra förarna är rustade till tänderna i proffsiga racingställ och moderna hjälmar kopplade till nackskydd av HANS-typ, ställer Sven upp i t-shirt, kortbral-



Sven Thomsen putsar på sin husbil. Blanka bilar går väl fortare än skitiga...
Dubbla utblås mitt i stötfångaren skvallrar om att husbilen inte är helt i originalskick.

REKORDSLAKTEN

Nardò är världens snabbaste bana. Här körs inga tävlingar men slås många rekord. Världens snabbaste husbil toppar till exempel 270, 9 km/h.

Text: Björn Sundfeldt **Foto:** Lena Barthelmess/Ronald Sassen

Rekordföraren Sven Thomsen klädd i sin rekordförarmundering.

Porsche-sexan i bakvagnen ska ge 580 hk – men riktigt alla ville inte vara med.

”DET TIDIGARE REKORDET LÅG PÅ 222 KM/H, SÅ JOBBET ÄR GJORT.”

lor och en mattsvart hjälm av 80-talssnitt.

Han skrattar och skämtar, demonstrerar husbilens inbyggd fatölstapp och bagatelliserar de tekniska problemen:

– Det var vår egenutvecklade styrbox som krånglade, men vi bytte tillbaks till Porsches originalbox. Den ska räcka för ett rejält rekord, fast kanske inte riktigt till de 300 km/h som vi siktat på.

Det visar sig vara en helt korrekt profetia. När Sven rullar ut för sitt rekordförsök – med ölkaggen ombord – har det börjat skymma så smått, men sikten räcker ett tag till. När han passerar första gången ser det ut att gå rejält fort och när han ska passera andra gången kör han i stället in i depån.

– Det räcker, i dag går den inte fortare än så här, säger han och pekar på racelogic-instrumentet som visar 264,6 km/h.

Det tidigare rekordet löd på 222 km/h, så jobbet är gjort – men Sven är inte nöjd.

– I natt ska vi göra ett nytt försök med vår egen styrbox, säger han efter samråd med sin mekaniker.

Det blir en kort natt. Motorer går som bekant bäst när det är svalt och långt här nere i Italien blir det ofta varmt mitt på dagen även i oktober – och prognosen talar för sol.

Prognosen har rätt, men klockan sex är det fortfarande svalt när den första bilen rullar ut på banan.

Det visar sig snart att nästan alla bilar – varav hälften från Volkswagen Group – är snabbare på morgonen dag två – och det gäller även Sven och hans TH SpaceCamper. – Vi har justerat och monterat vår egen styrbox och tror att motorn går bättre nu, men den är inte perfekt.

Återigen en korrekt profetia.

Tidtagningen sker med dubbla GPS-system som hela tiden ”ser” och registrerar bilarnas hastighet runt hela banan, samtidigt som hastigheten också visas på en display inne i bilarna. Även denna gång nöjer sig Sven med två varv. Det går lite fortare än i går, 270,9 km/h, men det är fortfarande långt till 300 km/h.

– Men världens snabbaste husbil blev vi ju redan i går, konstaterar han och sneglar på ölkranen som mekanikern fällt ut ur bilens innandöme.

Volkswagen TH Automotive SpaceCamper

Drivlina: Längsmonterad 6-cyl boxer. Maxeffekt 580 hk/425 kW vid 6 000 r/min, max vridmoment 680 Nm vid 2 100–4 000 r/min. Bakhjulsdrift, 5-växlad automatlåda.
Chassi: Individuell hjulupphängning och spiralfjädring fram och bak. Ventilerade skivbromsar, diameter fram–bak 365–330 mm. Fälgbredd fram-bak 9–10 tum, däck 235/40–285/35 ZR 19.
Mått & vikt: (cm/kg): Axelavstånd 300, längd 490, bredd 228, höjd 196. Tjänstevikt ca 2 420, maxlast 480.
Prestanda: Bränsleförbrukning anges ej. Acceleration 0–100 km/h 4,9 sek, 0–200 km/h 13,6 sek. Toppfart 270,9 km/h. **Pris:** Pris 250 000 euro.

Första försöket gav 264,6 km/h. Redan då var rekordet slaget, men teamet ville mer.

Resultat övriga bilar i Volkswagen Group:

MTM Audi A8	Biturbo V8 diesel	410 hk	300,0 km/h
MTM Audi RS6 Avant	Biturbo V8	685 hk	330,1 km/h
SKN Audi R8	Kompressor-V10	806 hk	349,8 km/h
Techart Porsche Cayenne	Biturbo V8 diesel	450 hk	280,7 km/h
EDO Porsche 911	B6 BiTurbo	600 hk	326,7 km/h
9ff TR-82 Porsche 911	B6 BiTurbo	820 hk	368,7 km/h
Gemballa Porsche Panamera	V8 Biturbo	700 hk	338,8 km/h
HGP-turbo VW Golf GTI	Biturbo VR6	745 hk	330,0 km/h

BILINREDNING PRIS 2.898:-
SVENSKTILLVERKADE KVALITÉTSPRODUKTER

BILINREDNING SERIE ENKEL MONTAGETID I BIL 2,5H

0200 ENKEL PASSAR: CADDY, KANGOO, BERLINGO, PARTNER, CONNECT, COMBO, DOBLO **2.898:-**

0400 ENKEL (BILD): PASSAR: TRANSPORTER, VIVARO, TRAFIC, PRIMASTAR, JUMPY, EXPERT, VITO **3.560:-**

BILINREDNING DUBBELGOLV MONTAGETID I BIL 3H

MED TVÅ LÅDOR BAK OCH EN LÅDA GENOM SIDODÖRR PASSAR: CADDY, KANGOO, BERLINGO, PARTNER, CONNECT, COMBO, DOBLO, COMBO, DOBLO **9.900:-**

(BILD) MED TRE LÅDOR BAK OCH EN LÅDA GENOM SIDODÖRR. PASSAR: CADDY, KANGOO, BERLINGO, PARTNER, CONNECT, COMBO, DOBLO **10.900:-**

ALLT FÖR TRANSPORTBILEN TILL MARKNADENS BÄSTA PRIS

KOMPLETTERA ENKELT DIN INREDNING MED AVDELARE, PLASTBACKAR OCH GUMMIMATTOR. SE HEMSIDA FÖR MER INFORMATION.

WWW.WORKSYSTEM.SE

STOCKHOLM 08-400 21 120 | CENTRALT 036-44 00 110 | GÖTEBORG 031-309 75 00

WORK SYSTEM

BILINREDNING

TAKUTRUSTNING | EL OCH BELYSNING

UTVALDA INKLÄDNADER FÖR VW TRANSPORTBILAR

CADDY

GOLV CADDY LA01 INGÅR SOM STANDARD FRÅN 2012 ÅRSMODELL.
SIDOINKLÄDNAD: LA02
GOLV MAXI LA04 INGÅR SOM STANDARD FRÅN 2012 ÅRSMODELL.
SIDOINKLÄDNAD: LA05

TRANSPORTER

SIDOINKLÄDNAD KORT:LB01
SIDOINKLÄDNAD LÅNG: LB03
SIDOINKLÄDNAD DUBBELHYTT: LB10
TAK FINNS TILL ALLA MODELLER.

CRAFTER

TAK FINNS TILL ALLA MODELLER.

- L.A.S är huvudleverantör av golv och inklädnader till VW Transportbilar.
- Allt vårt material har stomme av björkplywood som borgar för kvalité och stabilitet.
- Skandiatransport i Södertälje och Halmstad är våra samarbetspartners.
- Beställning av inklädnader, golv och tak görs av VW återförsäljare i samband med nybilsorder i hamnsystemet. I andra fall så kontaktar du din VW återförsäljare.

L.A.S INTERIÖR

Ågatan 5 - 646 30 - Gnesta
Tel 0158-369 90

Tuff lirare i tuff bil

Han är kanadensare, bosatt i norra Sverige – och älskar en tysk transportbil? Ibland är världen lite upp och ner. Möt Bud Holloway, förra årets främste poängplockare i SHL, dåvarande elitserien i hockey.

Text och foto: Richard Sjösten

George ”Bud” Holloway III, född och uppvuxen i Saskatchewan i Kanada, gav säsongen 2012-2013 sitt Skellefteå AIK 20 mål och 51 assist i grundserien. Bästa utländska spelare poängmässigt genom tiderna, framröstad av Elitseriens spelare som seriens mest värdefulla spelare samt belönad med Guldhjälmen. Hans framfart i Hockey-Sverige är imponerande och har satt avtryck.

Själv är Bud ingen stöddig typ trots sin framgång. Tvärtom. Vid fotograferingen är det nollgradigt och regn och fotografering tar lite tid. Trots detta är Bud är på topphumör, trots att vi flera gånger ber honom flytta sin Amarok i olika positioner på trottoaren framför hockeyarenan i Skellefteå.

– *Really nice car this one,* ropar Bud på klingande modersmål när han hoppar ur och poserar framför bilen. En riktigt fin bil alltså. Hemma i Kanada kör Bud en ”full size pickup truck” med 6,2-liters V8. En rejält törstig sak.

– *Jo, min bil hemma är ännu starkare, men Amarokens turbodiesel räcker mer än väl. Jag får dock ta det lite försiktigt. Mitt namn står ju med stora bokstäver över hela bilen, säger Bud med glimten i ögat.*

Bilen Bud kör i Sverige är en fullutrustad Volkswagen Amarok med 180 hästar, levererad av Skellefteå Bil och Transportbilar. Även lagets tränare Hans Wallson kör en Volkswagen Amarok. Enda sättet att skilja bilarna är registreringsnumret och namnet på sidan.

– *Ibland går man till fel bil på parkering efter träningen,* skrattar Hans.

Och tränar, det gör Skellefteå AIK en hel del.

Trots detta startade årets säsongen inte riktigt som planerat för Bud. Måltorka under stora delar av hösten 2013 gjorde den tidigare hyllade målskytten bekymrad. I mitten av november vände det dock när hans Skellefteå mötte Linköping. Måltorkan var plötsligt över när Bud petade in målet som betydde 4–2 för Skellefteå. Ett stort leende spreds över hans ansikte när han mötte pressen efter matchen.

– *Jag tror ni kan se lättnaden i mitt ansikte,* kommenterade Bud målet. Nu vänder det…

Hans Wallson är huvudtränare i Skellefteå AIK sedan 2013.

Bud Holloway

Snabbfakta:
Ålder: 25 år. **Vikt:** 91 kg.
Längd: 185 cm.
Hemort: Wapella, Saskatchewan, Kanada.
Klubb: Skellefteå AIK sedan 2011/2012.
Tidigare klubb: Manchester Monarchs, Los Angeles.
Position: Högerforward.
Kör: Volkswagen Amarok.

Volkswagen Crafter och Volymax.

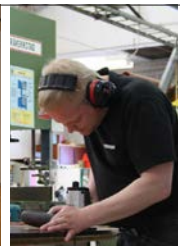
När du vill att alla transportproblem ska dra dit pepparn växer.

Stort lastutrymme upptill 19,5 m³ som standard. Rena, raka och urstarka väggar. Bakgavellyft som gör lastning och lossningbefriande medel. Det må låta som en dröm, men det är bara några av fördelarna hos det högst verkliga succéparet Volkswagen Crafter och vårt Volymax-skåp. Och som därför ger en smått oslagbar fraktekonomi per kubikmeter. Kontakta oss eller din lokala Volkswagen-återförsäljare så får du veta mer om en av Sveriges mest rationella transportlösningar.

Välkommen!

Tillverkning, service, reservdelar, support och mycket mer.
Ofta Skräddarsytt. Alltid med hundra procents kundfokus.

Berco
Specialisten på allt inom
påbyggnadsskåp.



Vi kan det här.

69 ÅRS TRADITION - KVALITET I VÄRLDSKLASS

Karossan har närmare 70 års erfarenhet av påbyggnadsarbete och inredningar för fordon. Kunnande, erfarenhet och engagemang är den absoluta garanten för ett arbete av högsta kvalitet.

För vi vet att när det verkligen gäller - då måste allt fungera.

Redan från första stund, varje gång. Det är därför några av landets viktigaste verksamheter låter anpassa sina fordon hos oss.

Välkommen att testa oss du också!

KAROSSAN
SPECIALISTER PÅ BILINREDNINGAR SEDAN 1944

Box 2047 | 151 02 Södertälje | Tel: 08-554 421 30
E-post: info@karossan.se | Web: www.karossan.se

Gym av alla de slag finns det numera gott om, men ett rullande gym som kommer lastat i en skåpbil är en nyhet i branschen. Det heter Workout Delivery och levereras i en Volkswagen Transporter.

– Vi fick idén när vi besökte Kalifornien och såg hur populärt det är med utomhusträning i alla dess former, säger Brian van den Brink. Tillsammans med Norberto Lacourt driver han företaget Activate Me, som ligger bakom konceptet.

– Gruppträning i parker och på stränderna börjar bli vanligt i Sverige också, berättar Brian, personlig tränare sedan många år.

Bilen har en skräddarsydd inredning i trä från Autokaross i Floby, och är speciellt anpassad för de träningsredskap som ingår. Listan över alla olika träningsredskap är lång, eller vad sägs om 145 stycken i olika storlekar och utföranden.

Ordning! Allt har sin plats i den specialbyggda inredningen. Tunga redskap placerade långt fram och lågt, lätta längre bak.

Tillsammans väger utrustningen till det mobila gymmet 695 kilo, vilket ställer en del krav på fordonet. Men det är inga problem i det här fallet, en Volkswagen Transporter med lång hjulbas lastar utan vidare ytterligare 200 kilo. Inredningen i det långa lastutrymmer sväljer smidigt alla delar av den väl valda blandningen av redskap.

– Inriktningen är funktionell träning! Alltså sådan träning som vanliga människor har nytta av i vardagen. Och konceptet är enkelt, gymmet kommer till dig, förklarar Brian.

– Vi blandar konditionsmoment med styrketräning för att få med flera muskelgrupper. Träning i en maskin innebär oftast att bara en muskel i taget används, säger Norberto.

I redskapslistan ingår bland annat skivstänger, TRX-band, hopprep, fallskärmar (ger motstånd vi språngmarsch) och slädar med midjeband.

Activate Me erbjuder schemalagda träningar i det fria på olika platser i Stockholm, och även inomhus vid otjänlig väderlek.

Tanken är att det rullande Folkagymmet även ska kunna besöka olika företag och event, vilket bland andra många av Sveriges alla Volkswagen Transportbils-handlare fick uppleva förra året vid en konferens på Färingsö

ETT GYM KOMMER LASTAT

Det svåraste med regelbunden träning är ofta att verkligen komma iväg till gymmet – men nu kommer gymmet till dig!

Text och Foto: Richard Sjösten

Upp och hoppa! Morgonpasset med en grupp transportbilssäljare före frukost. Nedan, Brian och Norberto, hjärnorna bakom Workout Delivery. – Vi vill utmana gamla traditioner, säger Brian.

”VI FICK IDÉN NÄR VI BESÖKTE KALIFORNIEN OCH UPPTÄCKTE HUR VANLIGT DET ÄR MED UTOMHUS-TRÄNING!”

utanför Stockholm. Efter en timme av varierad träning i gröngräset var deltagarna fulla av energi och endorfiner.

En perfekt start på dagen!

Mottagandet och reaktionerna under ”teståret” 2013 visade sig vara riktigt positiva, vilket betyder att deras ambition är att fortsätta med konceptet Workout Delivery under 2014.

– Om allt går som vi vill drar vi igång under våren med utomhusträning, och fortsätter att aktivera träningssugna i parker och grönområden ända fram till senhösten, säger Norberto.

För mer information och eventuell bokning, besök www.activateme.se.

TräningsTransportern med lång hjulbas syns på långt håll. Den djupsvarta lacken med pärlemoeffekt är snyggt dekalerad med ”Workout Delivery”, så att alla träningssugna ska hitta rätt. Bilen väcker uppseende och nyfikenhet.

– Ett rullande gym ser man inte varje dag. Vilken god idé, skrattar en nyfiken förbipasserande och gör tummen upp, samtidigt som deltagarna hjälps åt att lasta tillbaka utrustningen i bilen. ■

Volkswagen Transporter 2,0l TDI DSG

Motor: Turbodiesel, 1 968 cm^3, common rail direktinsprutning
Effekt: 140 hk/103 kW vid 3 500 r/min
Tjänstevikt: 2 105 kg
Totalvikt: 3 000 kg
Maxlast: 895 kg
Dragvikt: 2 500 kg
Toppfart: 172 km/h
Acceleration: 0–100 km/h 12,2 sek
Förbrukning: 8,5 l/100 km
Pris: Grundpris 265 760 kronor exkl. moms

Enkla lånet
– finansiera bilen eller vad du vill och få snabbt besked

Gör så här för att ansöka

- **Gå in på seb.se/enklalanet**
- **Ring 0771-BILLAN** (0771-245 526)
  och ange ”Enkla Lånet” – du får lånebesked direkt!
- **Kom in på närmaste kontor**
  – du får besked och hjälp medan du väntar!

Enkla lånet, från
4,75 %*
rörlig ränta

* Vi tillämpar individuell prissättning (ränta för närvarande 4,75 % - 12,86 %) och en sedvanlig kreditprövning görs alltid. Det får inte finnas några betalningsanmärkningar och lägsta årsinkomst är 180.000 kr.

Om den rörliga årsräntan är 5,64 %, blir den effektiva räntan 5,92 % för ett annuitetslån på 100.000 kronor upplagt på 5 år, med uppläggningsavgift 300 kronor, samt under förutsättning att betalning sker via autogiro. Det totala beloppet att betala, under förutsättning att räntan är oförändrad, blir 115.295 kronor och din månadskostnad blir 1.916 kronor. Årsränta per 2013-01-08.

FLYGETS FOLKABUSS!

Vi hälsar på en Folkabuss som tjänstgjort i ett av världens största flygvapen – det svenska – och tar den med till ungdomsårens F10 i Ängelholm, begrundar 1950-talets svenska invasionsförsvar och minns en Flygande Tunna.

Text: Jon Remmers/Klassiker **Foto:** Simon Hamelius

Det knäpper av högfrekvent energi i aluminiumantennerna ovanför luftförsvarscentral Staren. Ett kortfattat meddelande pulserar ut i världsrymden, det banar sig väg högt ovan stratosfären, studsar mot de svårgenomträngliga joniska lagren och återvänder till Skånes jordskorpa.

I en skogsglänta någonstans utanför Ängelholm fångas det upp av en Folkabuss: ”Okänt flygföretag i öst – starta omedelbart!”

Reaplan! Sverige behövde flygplan med reaktionsmotor – och många sådana. Beslutet fattades i det andra världskrigets grumliga kölvatten. Ett nytt krig – men ett kallt sådant – tornade upp sig och lilla Sverige befann sig mitt i stormens öga.

Erfarenheten från de två tidigare krigen var att det mycket väl gick att köpa stridsflygplan i fredstid, men i krig blev reservdelar och ytterligare flygplan omöjliga att införskaffa. Ville Sverige fortsätta hävda sin alliansfrihet i ett tänkbart tredje världskrig krävdes en stark inhemsk flygindustri och ett luftförsvar som inte vek ner sig i första taget. SAAB fick i december 1945 uppdraget att konstruera ett jaktflygplan runt den engelska motorn de Havilland Ghost.

Kraven på det nya flygplanet var enorma. Det skulle inte bara vara snabbare än något annat som flög vid denna tid. Det skulle även vara robust nog att klara svenska fältmässiga förhållanden, billigt och lätt att underhålla av delvis värnpliktig personal samt ha viss kapacitet för att attackera markmål.

I bussens enorma innerutrymmen fanns tidigare en rejäl radioanläggning.

Projektet döptes till R1001, bokstaven stod för rea och siffrorna angav den tilltänkta toppfarten. De inblandade kom snart att kalla det för ”Tusen och en natt”, av skäl som förklarar sig själv. Redan 1948 flög den första prototypen och i slutet av 1950 inleddes produktionen i Linköping. Försvaret nomenklatur var Jaktflygplan 29, men i var mans mun hette det nya flygplanet Flygande Tunnan.

Bristvara blev varubil. Ett hundra mil söderut var situationen i Tyskland mycket annorlunda. KdF-stadt hade hunnit överta namnet från borgen i grevskapet vars ägor staden var byggd på – Wolfsburg. Trots enorma problem med att anskaffa material hade man mot slutet av fyrtiotalet fått någorlunda ordning på produktionen av Volkswagen.

Allt var bristvara, inte minst transportfordon för att flytta komponenter mellan fabriksbyggnaderna. Den första tiden användes gaffeltruckar lånade av den brittiska ockupationsstyrkan. Mycket viktiga truckar! När britterna behövde sina truckar på annat håll blev biltillverkning omöjlig.

Hade inte transportproblemet lösts med att Volkswagen-Werk tillverkade sina egna transportfordon av överblivna delar från militärmodellen Kübelwagen hade inte bara världens mest tillverkade bilmodell blivit tillverkad i betydligt färre exemplar – det hade sannolikt aldrig blivit några Folkabussar heller.

När den holländske VW-importören och entreprenören Ben Pon föreslog att fabriken skulle börja tillverka lastfordon var det just en utveckling av dessa ”Plattenwagen” han hade i åtanke. 1950 hade Ben Pons förslag hunnit bli verklighet. Lastfordon rullade ur fabriken och snart på export över hela världen. Tyskarna kallade den Kleinbus eller ”Bulli”, i Sverige hette och heter denna klassiker förstås ”Folkabuss”.

Flygspaning från Folkabussar. 1952 beställde Flygvapnet tio Folkabussar. Historieskrivningen är dock något grumlig. Med förhöjt tak och panoramafönster ska tanken ha varit att de skulle användas som mobila flygledningsfordon i det system av vägbaser som började byggdes ut under femtiotalet.

Sveriges försvarsledning litade inte på att de vanliga flyg-

Det kalla kriget blev betydligt varmare med en eberspächervärmare i motorrummet.

Trots enorma problem att anskaffa material i slutet av fyrtiotalet hade Volkswagen fått någorlunda ordning på produktionen.

”DET BERÄTTAS ATT EN PILOT GICK I SPINN TRE GÅNGER VID SIN FÖRSTA FLYGNING. EFTER DET FLÖG HAN ALDRIG J29 IGEN.”

Blickarna vreds uppåt och nervöst österut under svenskt femtiotal. Sovjetunionen detonerade sin första atombomb 1949. Folkabussen har använts till mobil flygledning och för flygutbildning.

”SVENSKA FLYGVAPNET VAR BLAND DE STÖRSTA I VÄRLDEN. SOM MEST FÖRFOGADES ÖVER 1 000 FLYGPLAN. SAMTIDIGT.”

baserna skulle överleva konfrontationen med en fiende beväpnad med kärnvapen. Sveriges vägnät blev allt eftersom femtiotalet fortskred allt rakare och bredare – prima landningsbanor! Dessa ”flygrakor” är fortfarande vanliga längs större vägar som inte byggts ut till motorvägar eller -trafikleder. Flygplanen parkerades under förberedda skydd och maskerades med granruskor, senare under ”nätgarage” och kamouflerade plåthangarer.

Sveriges flygvapen räknades i mitten av femtiotalet som världens fjärde största. Fram till 1956 tillverkades 661 stycken J29:or. Produktionstakten var hög, särskilt något år in i produktionen då en ny J29:a lämnade fabriken varje dag. Som mest förfogade flygvapnet samtidigt över ett tusen flygplan av olika typer.

Varför? För att atomvapen fortfarande under femtiotalet var tänkta att användas som vilka bomber som helst. För att Sveriges östra kust var lika mycket järnridå som de hårdbevakade gränserna i Centraleuropa. För att vår sovjetryske granne var mycket otydlig med sina avsikter.

Nedskjutningen av den svenska DC3:an 1952 förändrade för alltid svenskt säkerhetstänkande. Från den sommaren har Sverige alltid haft flygplan i mycket hög beredskap – i alla fall tills nutid. Under stora delar av femtiotalet stod tre skarpladdade jaktrote J29 startklara. Dygnet runt. En rote i var landsända. Med flygförarna – piloter på militärmål – fastspända i sina sittbrunnar och koncentrerat lyssnandes till radion. När ordern kom hade Sverige jaktflyg i luften på minuter.

Hjärnan som kontrollerade muskeln var ett system som kallades Stril 50. Ett tiotal luftförsvarscentraler sprängdes ner i bergrum. Tidigare hade det svenska luftrummet bevakats främst med människoögon. Nymodigheten i Stril 50 var att det var länkat till radar på ett mycket effektivt sätt, vilket gjorde systemet oändligt mycket snabbare. Det gjorde också stridsledningen mer exakt. Det satt fortfarande ingen radar i jaktflygplanen, stridsledningen måste alltså leda dem så nära målet att föraren fick ögonkontakt.

Beredskapen hade ett pris. Av de 661 ”Flygande Tunnor” som byggdes havererade 190 och 99 piloter omkom. Vid ett tillfälle omkom två förare två dagar i rad vid samma flygflottilj. I fredstid. I Sverige.

Hemligheten bakom ”Tunnans” goda prestanda var pilvingarna. På mystiska vägar hade man kommit över tyska testdata från kriget som visade att fördelarna med pilformen var betydligt större än någon kunnat ana. Men med pilformade vingar halkade man också in på okänt territorium. Flygplanen blev känsliga för det som piloter kallar oren flygning. Om flygplanskroppen kasade i sidled mot luftströmmen blev den ena vingens lyftkraft större och flygplanet riskerade att tippa över. Allt som oftast under inflygningen för landning och på så låg höjd att inga marginaler fanns.

Fostrade flygförare. Det andra användningsområdet för försvarets tio Folkabussar ska ha varit som observationsfordon vid flygutbildning. J29 fanns aldrig i någon tvåsitsig skolversion. Första gången en pilot lyfte i ”Tunnan” var han mycket liten och mycket ensam i världen. Flygläraren satt på marken. Det berättas att en pilot gick i spinn tre gånger vid sin första flygning. Efter det flög han aldrig J29 igen.

Folkabussarna var i bruk till 1968. Den vi lånade från Svenska Volkswagenveteranerna kan mycket väl vara det enda bevarade. Bussen tjänstgjorde vid F10 i Ängelholm, men såldes efter utmönstringen av Försvarets Överskott i Löddeköpinge. En tid stod bussen som skyltobjekt hos BilCentrum i Göteborg. Thomas Egerstad från Malmö sköter i dag underhållet och fungerar som allmän fadder.

Flygflottiljen F10 har gått samma väg som så många andra. Landningsbanorna finns på kartan, men inte så mycket mer. När vi drar de enorma hangarportarna åt sidan och Ängelholms flygmuseum blottar sin fantastiska bredsida mot bussen … händer något.

Det känns som att bussen hittat hem. Som att den faktiskt stått just här förut. En stram honnör som besvaras med en avmätt nick från hangaren? Piloter är piloter och markfolk är markfolk … ■

Karnag har luftfjädringssystem för de flesta bilar. Vi har Hadleys tryckluftshorn och SV-stötdämpare.

Vi tillverkar högtempisoleringar och har olika isolerande material för ljuddämpning i t ex båtar, bilar m m.

SV-stötdämpare

Luftfjädringssystem

Hadley tryckluftshorn

Högtempisolering

www.karnag.se | 08-630 10 00

KARNAG

Flaklock till Amarok

Flextop Outback är ett snyggt, stabilt Al-lock. Tålig **isolering** för att undvika "kondensregn". Enkelt att lyfta av locket. Dubbla rotationslås och gasfjädrar. Locket håller att stå på!
Flextop Soft är ett vikbart flakskydd. Vi har sålt Flextop Soft i tio år till alla marknadens pickups. Aldrig några vattensamlingar eller iskakor ovanpå. Enkelt att montera och hantera. Perfekt för den som vill ha ett flexibelt flakskydd för små pengar!

FlexTop AB
Hantverkargatan 6, 681 42 Kristinehamn
Tel. 0550-18180 info@flextop.se

FLEXTOP FOR PICKUPS

Du kan sluta leta nu.

Upptäck fördelarna med System Edström du också! Det flexibla bilinredningssystemet som redan hjälpt över 500 000 hantverkare.

SYSTEM EDSTRÖM

Var sak har sin plats.

Se mer och hitta närmaste återförsäljare på:
www.edstrom.se

Oavsett motiv...

Vi kan...

BILDEKOR

Vi är officiell leverantör till Volkswagen Transportbilar. Det betyder att vi åtar oss både små som stora jobb. Oavsett om det gäller en liten Caddy eller ett stort Crafterskåp. En eller hundra spelar ingen roll.

Byt färg på bilen!
Helfoliering eller Carwrapping har på senaste år blivit mycket populärt vilket gjort att vi har stor erfarenhet på området.

Behöver ni också hjälp så tveka inte att kontakta oss.

Det vi kan, gör vi bäst.

hillstedts
Det vi kan, gör vi bäst!

Mörby Allé 2, 155 35 Nykvarn.
08-55 240 240. info@hillstedts.se
www.hillstedts.se

”COMPACT LIVING MED FÖRHINDER.”

Med compact living menas oftast hur man på bästa sätt utnyttjar ytan i en minimal lägenhet. Jag har en annan erfarenhet av compact living. Man kan säga att jag mer eller mindre är uppväxt i olika transportbilar i varierande skick. En bra sponsorsäsong betydde transportbil med obetydlig rost och mycket dekaler. En dålig säsong innebar rosthål, silvertejp, bogserlina. Racing när det är som bäst.

Oräkneliga är milen jag rullat fram genom Norden, Europa och Asien. Vägen dit betalade jag med träningsvärk, blåmärken och slit. Många är även alla härliga minnen och vissa biter sig fast mer än andra.

Som den gången jag skulle köra en deltävling i polska mästerskapet i enduro. Med fullpackad Folkabuss lämnade jag och min mekaniker Ystad med färjan till Swinoujscie. Det var höstkallt, spöregn och kolsvart ute när vi rullade i land i Polen.

Efter att ha kört halva natten närmade vi oss orten där tävlingen skulle äga rum, men några depåskyltar gick inte att hitta i mörkret. Vi svängde in på en mindre asfaltväg och anade en stor asfalterad parkering. Där kröp vi ner i sovsäckarna för några timmars välförtjänt sömn.

Efter någon timme bankade det kraftigt på sidodörren och arga röster skrek på polska. Hjärtat nästan stannade av skräck. Försiktigt gläntade jag på skjutdörren och genast stacks en k-pist in i dörrspringan. Rösterna utanför blev mer högljudda och dörren slets upp med ett ryck. Utanför stod sex, sju tungt beväpnade polska militärer som viftade med sina k-pistar mot oss. Jag var övertygad om att vår sista stund var kommen.

Att försöka förhandla verkade utsiktslöst, så jag klättrade sakta och försiktigt fram till förarplatsen och bad en stilla bön att Folkabussen skulle starta på första försöket – och det gjorde den. Blixtsnabbt la jag i ettan och rivstartade från parkeringen med sidodörren öppen och tjutande däck. Det kändes som om vi var med i en dålig deckare från 1960-talet.

Senare visade det sig att vi hade slagit läger på en parkeringsplats tillhörande en topphemlig militäranläggning …

Att bo och meka i en Folkabuss kräver en del. Allt är millimeteranpassat och genomtänkt för att få plats på den minimala ytan. Att vara hyggligt goda vänner är också bra …

Nu är Folkabussen parkerad för gott. Men ibland saknar jag den där frihetskänslan att bara ta sitt pick och pack och lasta in i skåpet och dra ut på vägarna igen …

Annette Eilert, motorjournalist

GARAGE 11

VÄLKOMNA TILL GARAGE 11

Garage 11 specialiserar sig på att sälja, köpa samt förmedla unika och speciella Porsche modeller.

Genom mångårig erfarenhet, genuint intresse och ett etablerat kontaktnät både när det gäller köpare som säljare så kan Garage 11 erbjuda en hög grad av service oavsett om ni önskar köpa eller sälja er bil via oss.

Garage 11 och danska MLA Gruppen etablerar just nu även ett nytt Lamborghini showroom som kommer stå färdigt på Västkustvägen i Malmö våren 2014.

Dock finns redan nu möjlighet att köpa nya och begagnade Lamborghinis såväl som att låta oss ta hand om er bil vid servicetillfällen.

Väl mött,
Garage 11 // Lamborghini Malmö

GARAGE 11,
GEIJERS GATAN 1
216 13 MALMÖ
WWW.GARAGE-11.SE

ÅRSMODELL: 2014
FÄRG: BIANCO ISIS
MIL: 40
PRIS: 3 625 000:-

LAMBORGHINI AVENTADOR
6,5 ROADSTER LP 700-4

Sportivo Bianco isis/ Svart och vit interiör, mattsvart avtagbar hardtop, T –engine cover i karbonfiber, transparent motorhuv, svartlackerade 20/21 tums fälgar, röda bromsok, Sensonum premium ljudsystem, parkerings paket, Homelink, sätesvärme, multifunktionsratt.

ÅRSMODELL: 2012
FÄRG: BIANCO MONOCERUS
MIL: 0
PRIS: 1 397 000:-

LAMBORGHINI GALLARDO
5,2 SPYDER LP550-2 E-GEAR

Svart interiör, vita sömmar, navigation, läderklädd ratt, vita blinkers, lifting system, back kamera, larm.

ÅRSMODELL: 2013
FÄRG: TELESTE (GRÅ)
MIL: 0
PRIS: 1 597 000:-

LAMBORGHINI GALLARDO
5,2 LP560-4 E-GEAR

Q-citura interiör i svart skinn. Liftingsystem, transparent motorhuv, navigation, travel pack, el stolar, vita blinkers, back kamera, läder interiörpaket,

ÅRSMODELL: 2013
FÄRG: ARANCIO BOREALIS ORANGE
MIL: 0
PRIS: 1 597 000:-

LAMBORGHINI GALLARDO
5,2 SPYDER LP560-4 E-GEAR

Svart interiör, orange sömmar, E-gear, liftingsystem, larm, styling paket, orange bromsok, navigation, travel paket, el stolar, back kamera, läder interiörpaket.

ÅRSMODELL: 2012
FÄRG. BIANCO MONOCERUS
MIL: 0
PRIS: 1 597 000:-

LAMBORGHINI GALLARDO
5,2 V10 SPYDER LP560-4

Svart interiör, navigation, cordelia fälgar, automatisk däcktryckskontroll, styling paket, travel pack, sätesvärme, karbon interiörpaket, larm.

ÅRSMODELL: 2012
FÄRG. NERO NOCTIS
MIL: 0
PRIS: 1 797 000:-

LAMBORGHINI GALLARDO
52 SPYDER LP570-4 PERFORMANTE

Svart alcantara inredning, travel pack, navigation, automatisk däcktryckskontroll, gråa bromsok, perforerad läder ratt, liftingsystem, Performante vinge, karbon interiörpaket, larm.

ÅRSMODELL: 2006
FÄRG. SVARTMETALLIC
MIL: 0
PRIS: 755 000:-

LAMBORGHINI GALLARDO
5,0 V10 E-GEAR

Svart läder, navigation, xenon, 19 tums alufälgar, parkerings assistent, cd, 2 zons klimatanläggning, startspärr, larm/c lås med fjärrkontroll, el fönster, el speglar med värme, 6 airbags, servo, tonade rutor, diverse extra utrustning.

CERTINA

SWISS WATCHES SINCE 1888

DS

OFFICIAL TIMING PARTNER OF THE WRC FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

PRECISELY YOUR MOMENT

DS 2

12-HOUR PRECIDRIVE
CHRONOGRAPH WITH 1/100 SEC.

WWW.CERTINA.COM

CERTINA 125TH ANNIVERSARY