

Transport

EN TIDNING FRÅN VOLKSWAGEN TRANSPORTBILAR
NUMMER 1 2015

MAGASINET



NYTT SPÄNNANDE PICK UP-KONCEPT

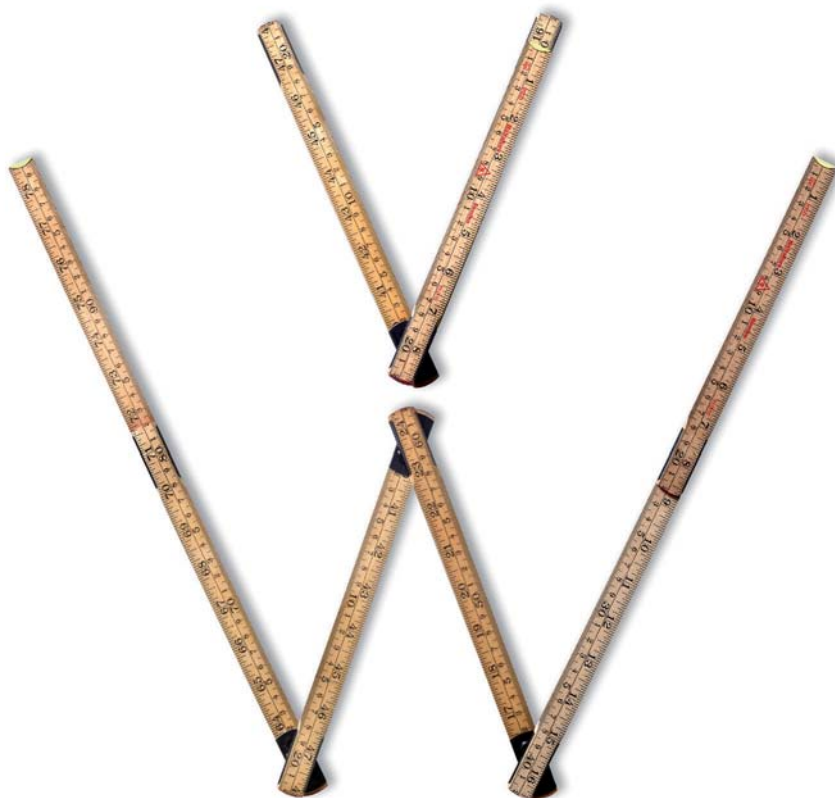
TRISTAR



VW:S FAMILJEALBUM:
DUCATI



Transportbilar



Måttanpassad bilförsäkring.

Kör du mycket i jobbet? Vår transportbilsförsäkring ger dig bästa möjliga skydd och service. Till exempel upp till 50 000 kr i ersättning för skadad eller vandaliserad inredning, och en maskinskadeförsäkring som gäller i 8 år eller 15 000 mil.

Självklart använder vi alltid Originaldelar och auktoriserade verkstäder. En bilförsäkring av proffs, för proffs. Läs mer på volkswagentransportbilarforsakring.se eller ring oss på 0770-110 151.

Volkswagen Försäkring



Transportbilar



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 komplett 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 administration för hela din vagnpark.



CERTINA

SWISS WATCHES SINCE 1888



80^H
POWER
RESERVE



3+ DAYS
OF RESERVE

DS

AUTOMATIC MOVEMENT

POWERMATIC 80 – HIGH ACCURACY
80-HOUR POWER RESERVE

WWW.CERTINA.COM

Valla för Kalla

I skidlandslagets Scania-dragna rullande valla-verkstad grundläggs framgångarna för alla våra längdåkarstjärnor.

Innehåll 01-15

6 Bilsalong med VW-stjärna

På världens största mässa för nyttofordon visar Tysklands största tillverkare av transportbilar en trestjärnig nyhet.

20 Liten listig lätttransport

Vi provkör VW Transportbilars nya lilla transportbil som kommer i tre versioner; e-load up!, eco load up! och high load up!

24 Ducati + VW = Sant

Italienska mc-märket Ducati ingår numera i VW-familjen och denna relation har nu resulterat i en läcker supersportbil.

30 På glid med skidlandslaget

Rätt valla i alla väder och Volkswagen Caravelle är två av hörnstenarna när de svenska längdskidåkarna ska jaga nya medaljer.

34 Framtidsspaning i Kina

På en framtidsutställning provar vi ett självläkande däck på en VW Passat och snart finns däcket även för lätta transportbilar.

40 Åter i Albanien

Efter klasser i Rally Albania återvänder TransportMagasinet Richard Sjösten för hårdtest av en ny Volkswagen Amarok.

48 Redan en klassiker: T3

VW Transporter T3 var den sista generationen med svansmotor och är nu på väg att bli en dyr klassiker – och mest eftersökt av alla är T3 TriStar Syncro!

54 Mellan himmel och hav

Atte Kappel var nära att förlora livet i den stora vattenkatastrofen, men nu lever han för vatten- och vindsporten kitesurfing.

Alltid i TransportMagasinet

5 Ledaren 12 Nytt och Noterat

20 Lättlastaren



VW Transportbilars nya minsting load up! drivs med el, gas eller bensin.



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 återförsäljaren och från vårt Bilägar- och Bestandsregister, 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.

BG nor^{sweden}-ab



**Importerar och distribuerar produkter från
en rad olika tillverkare. Företaget har ett enormt
utbud av produkter till transportfordon.**

Designkåpor • Arbetskåpor • Flaklock & flackbåge • Lastsläde • Fjädringssystem • Skärmbreddare
Cobra stylingprodukter • Huv & kantskydd • Snöplog & Sandspridare • Däck & Fälg

www.bgnor.se

Evolution

Volkswagen Transporter kallas med all rätt Das Original, eller Originalen på svenska. 2013 firade vi att det var 65 år sedan den första skissen gjordes.

Det var en revolution för lätta lastbilar när den första T1:an kom, precis som den revolution den första Volkswagen Bubblan var för personbilar. Sedan dess har vi under 65 år lyckats utveckla Transportern i en ständig evolution. Alltid med – för sin tid – innovativa lösningar, och med en valmöjlighet helt utan motsvarighet.

Vi lyckas även plocka upp det fantastiska arv vi har för att göra framtida koncept. Ta TRISTAR som visades på IAA i Hannover (se nästa sida), där vi ser in i kristallkulan samtidigt som vi plockar upp ett arv från 1988. Modellerna förbättras ständigt och vi har lyckats utveckla egenskaper och en arbetsmiljö som vi vet att våra kunder uppskattar.

Det är inte konstigt att Volkswagen Transportbilar i år noterar all time high i världen med Transporter. Den ständiga evolutionen har medfört att Transporter varit nummer ett i Sverige sedan lanseringen av den första T1:an. Även i Europa är Transporter etta i sitt segment.

Men Volkswagen satsar inte bara inom Transporter-segmentet. I Polen investerar koncernen nu fem miljarder euro (cirka 45 000 000 000 kronor) i en ny fabrik för att bygga nästa generationen av vår största transportbil Crafter. Den blir en Volkswagen till 100 procent: inget samarbete, inga kompromisser.

Och Volkswagen satsar både stort och smått. I takt med den starka urbaniseringen och satsningar på hållbara lösningar har vi tagit fram en modell i det allra minsta segmentet; VW load up!

(sid 20). Det är viktigt att anpassa sina transportlösningar och i vissa fall räcker det med ett mindre lastutrymme och ett passagerarsäte. Denna modell finns med en mycket snål bensinmotor, en minst lika snål motor som drivs med biogas och för de som vill köra på el finns även ett elbilsalternativ; e-load up!

Den är ett av många exempel på Volkswagens stora satsning på hållbar mobilitet. Under 2013 investerades över 10,2 mil-

jarder euro (nästan 100 miljarder kronor) i utvecklingen av mer miljöanpassade modeller, drivtekniker och produktionsanläggningar, och under de kommande fem åren investeras ytterligare 85,6 miljarder euro.

Målsättningen för Volkswagen är inte bara att bli världens största tillverkare av motorfordon, utan också att vara världens mest hållbara fordonstillverkare!

Evolutionen fortsätter!



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: Stefan Nygren, Anders Andreasson, Björn Sundfeldt, Richard Sjösten.

Produktion:
Bellof Studios, Richard Sjösten.

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

Tryck: Forssa Print

Adressändringar: Postens blankett för flyttningsanmälan når automatiskt TransportMagasinet 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 ansvarar ej.

ISSN: 1402-4233



Transportbilar

TRANSPORTSTJÄRNA FR

På världens största nyttofordonsmässa får vi en vink om vad framtiden kan erbjuda, men även en trevlig titt i backspegeln.

Text: Björn Sundfeldt Foto: Richard Sjösten



Vi var ganska många som var ganska nyfikna på vad som komma skulle. Cirka 500 journalister från nästan hela världen, någon trodde sig veta, nästa visste... Rykten flög runt arenan och på andra eller var det kanske tredje varvet slogs det fast att vi nu skulle få se nya T6, alltså den sjätte generationens Transporter.

Men nu var det Volkswagen Transportbilars numera traditionella Welcome Night kvällen före pressdagarna på IAA Nutzfahrzeuge 2014 och ryktet var helt klart minst ett år för tidigt. Att den sjätte generationen av Volkswagens legendariska Transporter ska presenteras först någon gång under 2015 är sedan länge en officiell "hemlighet" – som några timmar senare bekräftades av styrelseordförande Dr Eckhard Scholz på Volkswagen Transportbilars presskonferens morgonen efter.

Men ett, eller kanske snarare två rykt-



Volkswagen Welcome Night bjöd på trestjärnigt fordon och femstjärnig underhållning i form av tyska rockbandet Scorpions.

eskorn, var trots allt sanna. Ut i strålkastarljuset rullade en metallicbronsfärgad Transporter dubbelhytt – eller, nej det var det ju inte...men vad...?

Volkswagen TRISTAR är en läcker konceptbil baserad på dagens Transporter, men med en del designlösningar som vi lär få se hos nya T6 – och det bådär gott för nästa generation av "Folkabussen".

Då tänker vi inte i första hand på

den 20-tums pekskärm som också är ett bord, de flytt- och vändbara fätöljerna eller på den inbyggda espressomaskinen, utan snarare på den slankare och mer skarpskurna fronten med LED-strålkastare och kanske även på lastutrymmet, som är uppdelat i två "våningar"; under flaket finns ett damm- och vattentätt utdragbart fack för till exempel verktyg eller annat som är värt att skydda och gömma.

ÅN VW

”VOLKSWAGEN TRISTAR ÄR
EN LÄCKER KONCEPTBIL
BASERAD PÅ DAGENS
TRANSPORTER”



TRISTAR-KONCEPTET
presenterades av
styrelseordförande
Dr Eckhard Scholz.





Inredningen i TRISTAR är extremt läcker och välgjord. Här finns vändbara framstolar, kombinerat bord och 20-tums pekskärm, espressobryggare och mycket annat av livets nödorft.



Under flaket har TRISTAR ett stort extra lastutrymme i form av en damm- och vattentät utdragbar låda.

VW HAR GIVETVIS EN JÄTTEMONTER MED MOTSVARANDE MÄNGD BILAR

TRISTARS terrängframtoning lär inte heller gå igen hos den kommande T6-modellen, såvida inte denna liksom sin forntida namne kommer i en påkostad fyrhjulsdriven specialversion. TRISTAR är alltså inte ett nytt namn i Transporter-historien; från 1988 till 1991 tillverkades en påkostad specialversion av Transporter T3 pickup dubbelhytt, som alltså kallades TriStar och som i dag är mycket sällsynt, eftersökt och följaktligen dyr (se även sid 48-51).

Den moderna versionen av TRISTAR var förstas stjärnan i Volkswagen Transportbilers monter på IAA (Internationale Automobil Ausstellung) Nutzfahr-

zeuge, som alltså är världens största last- och transportbilmässa. Varannan höst är VW Transportbilers hemstad Hannover värd för IAA, och vartannat år är det Frankfurt och personbilar gäller.

Mässområdet i Hannover (och för all del även i Frankfurt) är gigantiskt och för att beta av allt av intresse inom rimlig tid och utan fler motionskilometer än nödvändigt gäller det att skaffa sig översikt, pricka av vad som finns var och lägga upp en lämpligt energieffektiv rutt.

Störst går först. I kraft av sin ställning som Tysklands största tillverkare av transportbilar har Volkswagen givetvis en jättemonter med motsvarande

mängd bilar. Förutom nya TRISTAR finns en gammal TriStar i nästintill ny-skick, som även den väcker habegär hos TransportMagasinets reportageteam.

Men mer intressant för våra läsare är kanske den nyhet som ligger först i pipeline för svenskt vidkommande; nya lilla e-load up! får Sverigepremiär på Bilar som jobbar på Stockholmsmässan nu den 22-25 januari, samtidigt som gasdrivna eco load up! och bensindrivna high load up! Utanför hall 12, där VW har sin monter, står ett halvdussin e-load up! och det är med viss spänning (!) vi ser fram mot en provkörning (se sid 20-22).



Denna TriStar från 1989 i nästan nyskick, och extrautrustad med frontbåga och vinsch, väckte intensivt habegär hos Transport-Magasinet's utsända.



Amarok som rullande verkstad med ståhöjd på arbetsplatsen tack vare höjbart tak.



Volkswagen Transportbilar nya minsting load up! kommer med eldrift (bilden), men också med gas- och bensinmotor.



En extremt välrenoverad T1 DoKa (DoppelKabine) som servicebil för VW:s kundtjänst var alltid snabbt på plats (Schnell zur Stelle).

Den svenska versionen blir dock lite annorlunda genom att load up! konverteras till lastbil i Sverige. Trägg, formpressad mellanvägg och övrig utrustning monteras i de svenska importhamnarna innan bilarna går till Volks-

wagens återförsäljare – och köparna får med bakre bilbälten och baksäte så att bilen lätt kan återkonverteras till personbil om någon så önskar.

En rundvandring i VW-montern ger en imponerande provkarta på olika VW-

versioner och användningsområden för dem. Förutom alla standardmodeller hittar vi bland mycket annat en Transporter som kan vada i meterdjupt vatten, en Amarok som med flakkåpa och höjbart tak blir till en rullande verkstad

Stor-
växt
färgklick
från USA: Western
Star Truck från filmen
Transformers.



Volkswagen Transportbilar har lösningar för alla typer av samhällsnytta. Plogbilar när vinter-
vägar behöver hållas efter, en vädande Transporter kan rycka in vid översvämningar, ...

"PLOGBILAR, SALTBILAR, STEGBILAR, KRANBILAR, BILTRANSPORTER"



med ståhöjd, en läckert lyxig Multivan Business och en hel rad med uttryckningsfordon – och då är vi fortfarande inomhus.

Trots den väl tilltagna monterytan räcker den inte till. Utomhus finns ytterligare en lång rad av Volkswagens transportbilar, men de får vänta ett tag – vi fortsätter inomhus och vandrar

genom hall efter hall fyllda med transportbilar, lastbilar, bussar och långtra-
dare, av däck, specialbyggnationer och
mer eller mindre udda tillbehör. Att det
finns så många tillverkare och så många
olika typer av specialfordon...

På 2014 års IAA Nutzfahrzeuge fanns 1
098 utställare från 45 länder med okänt
antal tusen fordon i 13 hallar och tre pa-



...en kranbil för redaktörer att spana från eller en stegbil för ännu högre höjder.



En biltransporter som viker sig på mitten för att underlätta ombordkörning eller – vinschning är måhända modellen?



Blåljusfordon av alla de slag blinkade ihärdigt längs ena kanten av Volkswagens stora monter.



viljonger plus stor utomhusområde på totalt 230 000 kvadratmeter!

Efter en lång lång lång inomhuspromenad avslutar vi vid VW:s utomhusutställning med plogbilar, saltbilar, kranbilar, biltransportbilar, ambulanser, brandbilar...

När jag står där och blickar ut över den imponerande mängden transport-

fordon avsedda för allehanda samhällsnyttiga uppdrag dyker den svenska bilindustriföreningens gamla slogan "Utan bilen stannar Sverige" upp i bak huvudet.

"Utan VW stannar världen" är förstås en lätt överdrift – men lite långsammare skulle det allt gå.

Andra raka rally-VM för VW

RALLY VM 2014



ÅRETS RALLY-VM (WRC) resulterade i ett nytt rekord för Volkswagen, med flest antal vunna tävlingar under en och samma säsong. Dubbla världsmästarna Sébastien Ogier och Julien Ingrassia gav med årets åttonde seger Volkswagen sin 12:e vinst av 13 rallyn.

Ogier/Ingrassia tog snabbt kommandot under den första av tre dagar i årets sista deltävling,

Rally Great Britain i Wales, och kunde sedan bevaka ledningen under lördagen och söndagen.

Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila slutade på åttonde plats efter att ha förlorat mer än tre minuter efter ett misstag på lördagens morgon. De extremt svåra förhållandena i Wales drabbade också

Andreas Mikkelsen och Ola Fløene i den tredje WRC-Polon. De tvingades bryta tidigt både på fredagen och på söndagen – men deras satsning under lördagen antydde hur det kunde ha gått; de vann fem specialsträckor och kom tvåa på fyra av de nio specialsträckorna.

Årets sista tävling avslutade en fantastisk säsong för Volkswagen, som under 2014 slagit flera rekord. Den tolfte av 13 möjliga segrar innebar att Volkswagen slog Citroëns tidigare rekord på elva vinster. Volkswagen tangerade också Peugeots rekord från 2002 med åtta dubbelsegrar på en säsong. Dessutom säkrade Volkswagen konstruktörs-mästerskapet tidigare på säsongen än på 25 år och blev den andra tillverkaren i WRC-historien med alla tre förare i topp i VM-tabellen. Bara Lancia har klarat det tidigare.

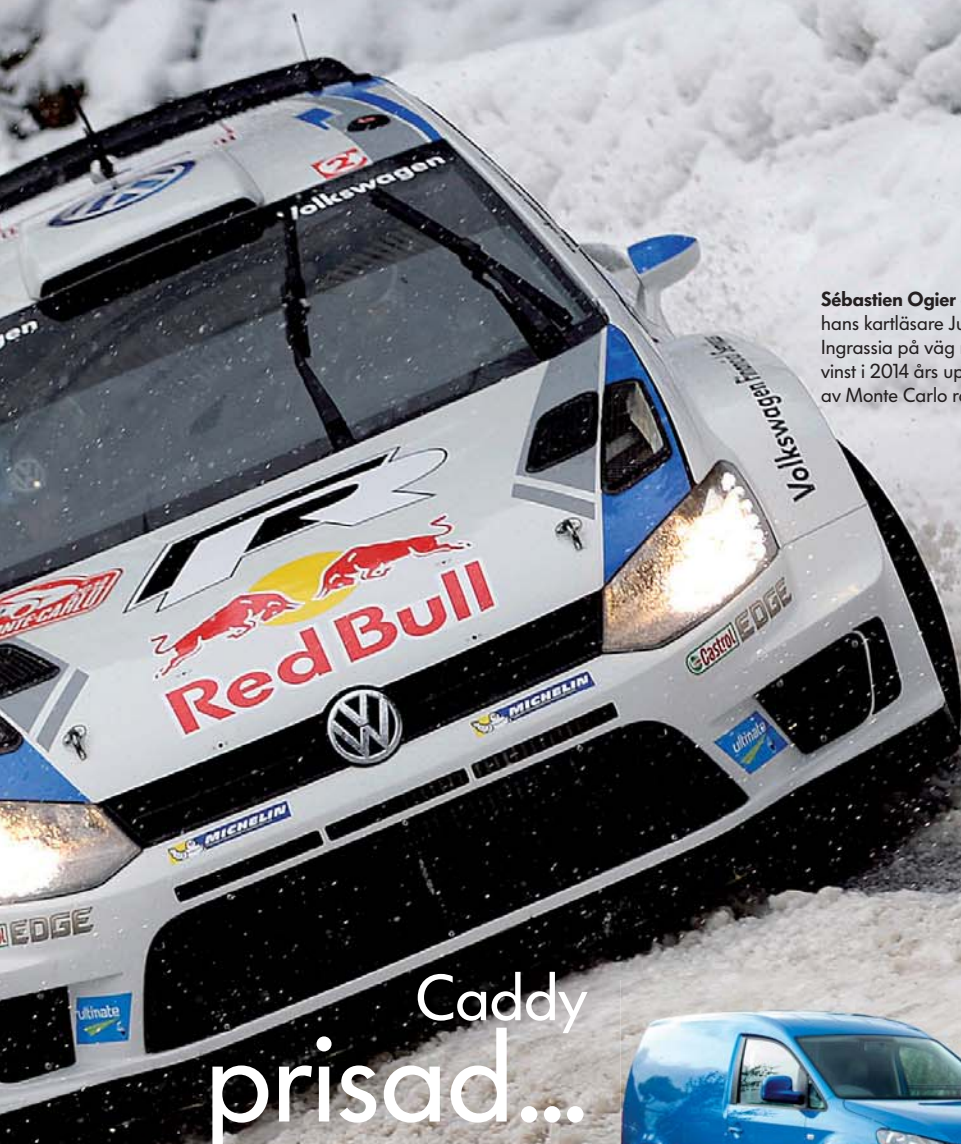


Tyngre last i nya VolyMax Ultra



– **Bercos urstarka** sandwichkonstruktion med extremt motståndskraftigt laminat innebär att skåpet får en suverän motståndskraft mot väder och vind, framhåller Bercos VD Jim Wallström.

VAD GÖR MAN när man redan bygger ett transportskåp med marknadens högsta lastförmåga? Man bygger ett med ännu högre lastförmåga, tänkte man på Berco – och gjorde så. Det nya skåpet VolyMax Ultra ger VW Crafter högre lastförmåga än någonsin. VolyMax Ultra är helt nytt men ändå beprövat skåp; sedan 2001 har Berco tillverkat VolyMax, marknadens mest sålda skåp till VW Crafter. Tack vare modern lättbyggnadsteknik ger VolyMax Ultra enligt Berco 30 procents högre lastförmåga och dessutom marknadsledande lastvolym, stabilitet och finish. Samt ett lika ledande servicenätverk och tre års garanti. VolyMax Ultra och VW Crafter ger tillsammans en oslagbar fraktekonomi både per kilometer och kubikmeter!



Sébastien Ogier och hans kartläsare Julien Ingrassia på väg mot vinst i 2014 års upplaga av Monte Carlo rallyt.

Caddy prisad...

CADDY VANN branschorganisationen ACFO:s ätråvärda "Van of the Year"-pris i kategorin "Liten transportbil". ACFO är Storbritanniens främsta organisation för åkerier med bilar och lätta kommersiella fordon.



... och Amarok vinnare!

PRECIS SOM sina "småsyskon" Caddy och Transporter har Amarok nu vunnit det prestigefyllda German Commercial Vehicles Prize. Vartannat år genomför yrkesverksamma hantverkare och företagare från olika branscher en mängd tester av olika fordon. Deras testresultat och utvärderingar vägs samman tills en slutlig rangering står klar.



VW CALIFORNIA SOM HOTELL

Vad sägs om att boka en natt på "Hotel VW California"? På engelska ön Temple Islands, Henley-on-Thames, står sex stycken VW California uppställda, och de går att boka per natt. "Rummen" går att boka på LateRooms.com.

Destinationen är den första för Hotel VW California, men meningen är att möjligheten snart ska finnas på fler attraktiva och exklusiva turistorter i England.

HALLANDS BILISTER BÄST PÅ BÄLTE

NTF:s årliga bältesmätning visar att 99 procent av invånarna i Hallands län använder bilbälte. Med detta resultat är man fortfarande bäst i Sverige. I landets sämsta län sjunker användningen.

NTF:s bältesmätningar omfattar samtliga 290 kommuner i landet. Men det är många län som har långt kvar till det nationella målet år 2020 då 99 procent ska använda bilbälte. Kalmar län ligger sämst till med 84 procent.

VAR SJÄTTE BILIST ÄR EN TRAFIKFARA

Sveriges största syntest visar på oroande statistik rörande bilisters syn. För andra året i rad visar undersökningarna att var sjätte bilist har en synskärpa som är nedsatt med 30 procent eller mer. Ändå svarade 9 av 10 bilister i undersökningen att de ansåg sig ha tillräckligt god syn för att köra bil.

2 734 bilister deltog i undersökningen, kallad Synbesiktning, som är ett samarbete mellan Bilprovningen och företaget Synoptik.

Rallykonst(er)!



VAD SÄGS OM en lertavla, skapad av sladdar – av tvåfaldige världsmästaren i rally Sébastien Ogier? Under 2014 års rallymästerskap placerades vitmålade canvastavlor ut på noga utvalda platser längs några av rallysträckorna. Konstverken skapades sedan av den lera och grus som sprutade upp och fastnade på tavlan när de passerade. Vackert? Nja, kanske inte. Unik? Absolut!



Det första signerade "konstverket" auktionerades ut på Ebay, och slutsumman på 905 euro skänktes till den internationella organisationen Terre des Hommes, som jobbar med barns rätt i samhället.



Nya vinterdäck från Pirelli

Förbättrat våtgrepp och längre livslängd lovar Pirelli med sitt nya vinterdäck för små och mellanstora transportbilar.

I VÅRAS KOM Pirellis transportbilsdäck Carrier, och nu är det dags för vinterversionen. Enligt Pirelli har nya Carrier Winter fått förbättrad prestanda på våta underlag och dessutom ökad säkerhet i kall miljö. Däckets livslängd sägs ha ökat med 30 procent jämfört med föregångaren, samtidigt som rullmotståndet ska vara 10 procent mindre. Däcket finns i 22 dimensioner.



UNIVERSITET KÖR PÅ EL

Universitet i Hannover har tagit emot sex stycken eldrivna Volkswagen e-Caddy. Under 12 månader kommer bilarna att rulla i Leibniz universitets tjänst, som bud-, post- och servicebilar. På natten laddas bilarna i en depå vid universitetet.

Dr Eckhard Scholz, VD för Volkswagen Transportbilar:

– Om vi vill förena livskvalitet, miljölagstiftning och försörjningstrygghet i växande storstäder måste leveranser samt service ske på nya sätt. En möjlighet är med eldrivna e-Caddy. Vi är väldigt glada över att Leibniz-universitet använder e-Caddy och delar testresultaten med oss.

Bilen drivs av litium/jonbatterier som är inbyggda under golvet. Motorn har en effekt på 115 hk/85 kW och bilens räckvidd är 90 till 135 kilometer. e-Caddy lastar upp till 625 kilo.

TransportMagasinet utskände provkörde e-Caddy i nummer 3/2014.



Hiab's T-kranar har låg vikt, samt är små och kompakta. De är däremot jättar i sin storleksklass, gällande kraft, produktivitet och tillförlitlighet.

Kontakta oss för mer information.

Hiab, Cargotec Sweden AB, Box 325, 151 24 Södertälje 08-550 934 20

Be free
by Bewa and Freno



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



bewa intraf
Fordonsteknik

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



50 000 California

ATT VÄRLDENS SMIDIGASTE husbil Volkswagen California jubilerar berättade vi redan i förra numret av TransportMagasinet! Fabriken i Hannover har nämligen sedan 2004 byggt över 50 000 stycken Volkswagen California. Tidigare byggdes modellen utanför Volkswagens egen fabrik.

Volkswagen firar jubileet med att släppa en en naturgrå specialmodell. Den 7-växlade DSG-växellådan kopplad till 140 hästars TDI-motorn blir drivkraften under huven. Specialversionen är avsedd i första hand för den tyska hemmamarknaden.

Årets bästa klassiker – T3 Transporter!

VARJE ÅR anordnar tyska tidningen Auto Bild Klassik Magazine en tävling där någon av bilvärldens klassiska modeller som firar jubileum just det året kan vinna. "The Golden Steering Wheel" delas ut i fem kategorier, och röstas fram av tidningens läsare. Årets vinnare var inte en modell från Volkswagen, utan två; VW Transporter T3, som debuterade för 35 år sedan (1979), och VW Golf, som firar 40 år i år (1974). Volkswagen Transporter T3 blev grunden för Multivan, Caravelle och California. Vid prisutdelning deltog den italienska designern Giorgio Giugiaro, som formgav den första versionen av Golf.



1985 var första året det var möjligt att köpa Volkswagens klassiska Folkabuss fyrhjulsdriven.

Liva upp trädgården med en egen robotpolisbil!



ÄR DU EN AV DEM som har en Husqvarna robotgräsklippare hemma i trädgården? Nu kan du pigga upp klipparen med ett polisdekalkit! Som tillval finns även en batteri-driven blåljusramp... Pris: 995-1 595 kr, beroende på modell. Mer info på: www.spindrif.se

NY KAMPANJ – SLUTA RATTSURFA!

Under december månad genomförde Transportstyrelsen en informationskampanj för att informera om de regler som gäller för mobiler och GPS:er i bilen.

Ett år har gått sedan trafikförordningen ändrades. De nya reglarna säger att kommunikationsutrustning, som telefon eller GPS, bara får användas om det inte påverkar körningen på ett trafikfarligt sätt. Bryter man mot regeln riskerar man böter och indraget körkort.

– Det är fortfarande tillåtet att använda mobiltelefon när man kör, men man måste göra det på ett trafiksäkert sätt. Telefoner och annan teknik kan vara bra hjälpmedel, men ska inte användas vid felaktiga tidpunkter, säger Bengt Svensson, kommissarie och trafikansvarig på Rikspolisstyrelsen.

– Ungdomar har många gånger svårt med riskbedömning och har hög tilltro till sin förmåga att göra flera saker samtidigt, säger Hans Yngve Berg, trafiksäkerhetsanalytiker på Transportstyrelsen.

Kampanjen kallades för "Sluta Rattsurfa" och riktade sig främst mot unga vuxna.

NU FÅR POLISEN LÅSA FAST BILEN

Från och med 1 mars 2015 har polisen och tullen rätt att låsa fast en bil eller lastbil med hjälp av så kallad klampning vid misstanke om brott. Metoden "klampning" används flitigt i USA och England mot bland annat felparkerade bilar. Det fungerar på så sätt att en "klump" fästs vid något av bilens hjul, vilket gör det omöjligt att köra iväg med bilen.

Den nya lagen gör det även möjligt för en polis eller tulltjänsteman att ta fordonets nycklar, registreringsskyltar eller andra föremål som behövs för att köra. Dessa tvångsåtgärder ska i normalfallet få gälla högst i 24 timmar.

Cykel i ryggsäck

VÄRLDENS minsta hopfällbara elcykel ryms i en ryggsäck. Elmotorn ger en hastighet på 20 km/h i 45 minuter, och maxvikten på "cyklisten" är 85 kilo.

"Impossible" kommer att kosta runt 4 000 kronor när den når marknaden i augusti 2015.



VI BYGGER OCH INREDER SÄKRA, FUNKTIONELLA ARBETSMILJÖER

”

Vi är marknadsledande på om- och påbyggnationer av fordon för yrkesmässig persontrafik, utryckningsfordon och fordon för gods- och varutransport. Välkommen att kontakta oss!



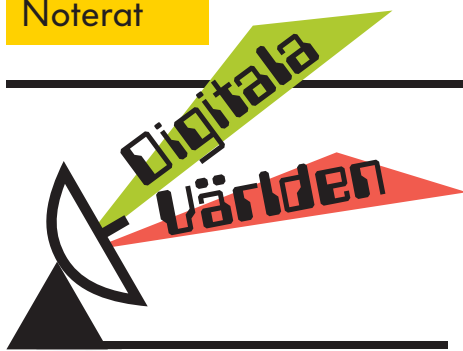
Euro-Lans, Karosseriverken, U-Lift: 0457-45 06 00 YdreSkåp: 0381-66 90 00



NORDIC VEHICLE

EURO-LANS KAROSSERIVERKEN U-LIFT YDRESKÅP

nordicvehicle.se

**Räddning: irezQ**

Appen, som uttalas "I rescue", är en nätverksapp som automatisk ger varningar i realtid om olyckor i närheten av ditt fordon. Lika snabbt varnas andra om du själv skulle råka ut för en olycka. Detta sker med hjälp av smarta algoritmer som finns inbyggda i telefonen.

Det finns även ett premiumabonnemang som har funktionen att telefonen själv kontakter larmoperatören och meddelar fordonets position och inbromsningsförlopp vid olyckan. Operatören larmar sedan räddningstjänsten.

Plattform: iPhone, Android.

Pris: Gratis. Premium 189 kr/år.

**Underhållning: Tuneln**

Trött på det vanliga skvalet i radion? Appen Tuneln ger dig 100 000 riktiga radiokanaler direkt i mobilen. Tuneln är

TM:s favoriter i appdjungeln!

världens största samling av radiokanaler, och här finns något för alla – musik, sport, nyheter och praträddio. Utöver detta ryms också 4 miljoner podcasts!

Appen är gratis och har cirka 50 miljoner lyssnare i över 230 länder.

Plattform: iPhone, Android, Windows.

**Vardag: Converter plus**

Ovärderligt när man snabbt behöver veta hur många miles en kilometer är – eller hur många centiliter som ryms i en pint öl. Räknar om allt ifrån valuta till volym och temperatur. Ovärderlig.

Plattform: iPhone.

Pris: Gratis, expertversion 22 SEK.

Currency	EUR
AED	367.24
AUD	114.01
CNY	612.75
EUR	78.84
GBP	61.56
JPY	10,869.57
USD	109
XAU	0.0020082

Area	Unit
100 sq ft	9.290304 sq m
100 sq yd	84.4504 sq m
100 sq mi	258,999 sq km
100 sq ft	9.290304 sq m
100 sq yd	84.4504 sq m
100 sq mi	258,999 sq km
100 sq ft	9.290304 sq m
100 sq yd	84.4504 sq m
100 sq mi	258,999 sq km

**Träning: RunKeeper**

"Det bästa sättet att bli och hålla sig vältränad". Påståendet är Runkeepers eget, men det är faktiskt inte helt taget ur luften. Programmet motiverar användaren under träningen genom att berätta om hur långt man sprungit och vilket fart. Appen loggar alla träningspassen i tid och plats med hjälp av GPS-funktionen, och skapar en översiktlig bild av träningsrundan.

Har det gått lite tid mellan passen påminner den:

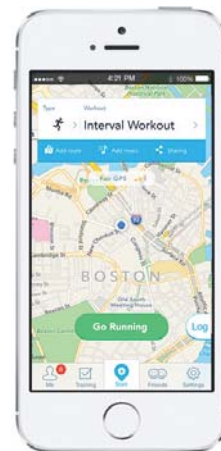
"Är det inte dags att du tränar lite igen?"

Fungerar bland annat till löpning, längdskidåkning och cykling. RunKeeper har över 30 miljoner användare.

Plattform:

iPhone, Android.

Pris: Gratis.



Rekordkörning från Kap till Kap



Teamets bil var väl rustad med bland annat ett gäng extraljus och GPS-navigatörer. Bilen rullade på Goodyear Wrangler-däck.

PÅ REKORDTIDEN 21 dagar, 16 timmar och 36 minuter körde Rainer Zietlow och hans team en Volkswagen Touareg från Nordkap i Norge till Sydkap i Sydafrika. Det tidigare rekordet lőd på 28 dagar, och sattes år 1984 i en dieseldriven GMC Suburban. Teamets resa blev strapatsrik, och kunde ha slutat redan i östra Afrika, då teamets bil blev påkörd och illa skadad. Reparationen hos en VW-handlare i Tanzania tog 11 dagar. Mål-

sättningen var att klara sträckan – drygt 17 000 kilometer – på tio dygn och det skulle alltså nästan ha gått om inte olyckan inträffat.

Teamet har sedan tidigare också satt rekord på sträckorna "Pan-American Highway", som går från Alaska i norr till Eldlandet vid Kap Horn i Sydamerika, samt rutten från St Petersburg i Ryssland till Melbourne i Australien.



NY VOLKSWAGEN-FABRIK I POLEN SKA STÅ KLAR 2016

Volkswagen Transportbilar har börjat bygga sin nya fabrik i Polen. Den ska stå klar 2016 och blir vid sidan av Volkswagen Transportbilars huvudfabrik i Hannover en av grundpelarna i företags produktion i Europa. Fabriken ska bygga ersätta den till dagens Volkswagen Crafter, som kommer 2016, och planen är att produktionskapaciteten ska nå 100 000 fordon per år.

Den nya anläggningen kommer att byggas vid Wrzesnia cirka 50 kilometer öster om staden Poznan.

I Poznan finns sedan 20 år Volkswagen Transportbilars första fabrik i Polen. Där byggs Caddy och sedan tio år även Transporter.



DET ÄR VI SOM GÖR DET!

Vi är officiell leverantör för Volkswagen Transportbilar av dekor till bilar. Det kan vara stora serier till edition modeller eller demodekor till enstaka bilar och återförsäljare. Oavsett om det gäller en Caddy eller ett stort Crafterskåp, en eller hundra spelar ingen roll.

BYT FÄRG PÅ BILEN

Helfoliering eller Carwrapping har på senare år blivit mycket populärt vilket gjort att vi nu också är proffs inom området.

Behöver ni också hjälp så kontakta oss.
För 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

Armstöd till Volkswagen Caddy från 2004- (till dagens modell)



Armstöd i Svart från 796:- exkl. moms
Armstöd i Grått från 796:- exkl. moms

Strålkastar- & Huvskydd Finns till Volkswagen Caddy, Transporter och Amarok



Strålkastarskydd från 556:- exkl. moms
Huvskydd från 956:- exkl. moms

Skyltbelysning i LED LEDSON

Finns till Volkswagen Caddy & Transporter



LEDSON Skyttbelysning från 316:- exkl. moms

Använd bilväljaren på vår hemsida för att
se tillbehören till just din bil!



TRANSPORT
STYLING

TEL 0520-22 14 80
MAIL order@transportstyling.se
WEB www.transportstyling.se

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



Motorn fram och framhjulsdraft. Här e-load up! med elmotor på 82 hk och ett vridmoment på hela 210 Nm, som på elmotorers vis levererar så fort motorn aktiveras.

Just när vi rullar igång hörs ett svagt vinande – eller kanske snarare susande från drivlinan. Men om det härrör från elmotorn eller transmissionen eller både och är det för svagt att avgöra och så fort däcken börjar rulla hörs inte längre ett smack från drivlinan – bara ett diskret väsande från däcken mot asfalten.

Volkswagen e-load up! är en tyst bil – nej, den är en mycket tyst bil. I låga farter hörs alltså bara ett svagt väsande från däcken, i cirka 70 km/h och däröver tillkommer ett svagt vindbrus och sedan hörs det inte så mycket mer. Inte ens i 120 km/h, vilket inte är toppfart men väl den högsta farten jag hinner upp i under en knapp timmes provkörning kors och tvärs runt det gigantiska IAA-mässområdet i utkanten av Hannover.

Ett par mil på Autobahn och ytterligare knappt fyra mil, mest på varierande

stadsgator men också lite landsvägar, får mig att tro på den här lilla elbilen. Den är påfallande pigg: 0-100 på 12,4 sekunder, toppfarten är rekordrika 130 km/h och räckvidden upp till drygt 16 mil med en hyggligt smart förare.

För stadsbudkörning, pizzaleveranser, kommunal hemhjälp, småhantverkare och en massa andra yrkeskategorier och verksamhetsområden framstår den som ett synnerligen smart transportmedel.

Lastutrymmet sväljer en hel kubikmeter, vilket är klart mer än man kan tro när man ser bilen. Dessutom är utrymmet extremt lättlastat genom de båda bakre sidodörrarna och bakluckan.

Riktigt kul att köra är den dessutom. På elbilars vis startar den nästan som en dragster om föraren trampar plattan i mattan och upp till 100 km/h är el-versionen kvickare än de gas- och bensindrivna syskonen. Spänstiga vägegenskaper och rapp styrning har e-load up!, gasdrivna eco load up! och bensindrivna high load up! gemensamt, liksom utrymmen och god sittkomfort för två. Den förstnämnda behöver ingen växellåda, med gasmotor har den 5-växlad manuell låda och den sistnämnda finns med både 5-växlad manuell och automatisk växellåda.

Skillnaderna jämfört med motsvarande personbilsversioner är inte stora: bakre bälten och baksäte saknas men följer med bilen, om köparen senare vill göra om sin lastbil till personbil. I stället för baksäte finns ett trögolv och en form-

”PÅ
ELBILARS
VIS STARTAR
DEN NÄSTAN
SOM EN
DRAGSTER”



Provkörning av en tysk e-load up! i samband med IAA Nutzfahrzeuge gav mersmak.



Rattande redaktör river loss med riviga e-load up! Den svenska versionen får en lite annorlunda utformningen av lastutrymmet, med ett trågvägg och en formpresad mellanvägg som kommer att se ut ungefär så här.



VI PROVKÖR LOAD UP!:

LISTIGA LÄTTLASTARE

Liten, pigg och smidig. Lättlastad och miljöklassad. Och säker: fem stjärnor av Euro NCAP! VW:s nya minstring load up! är ett listigt val för små och korta transporter oavsett om den drivs med el, gas eller bensin.

Text: Björn Sundfelt **Foto:** Richard Sjösten m fl



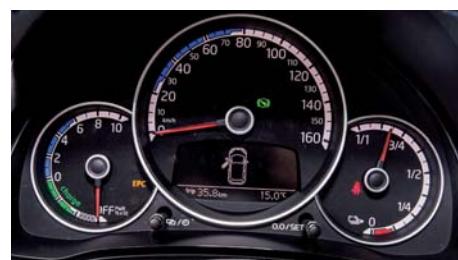
"VIPS HAR LILLA UP! FÖRVANDLATS TILL EN TRANSPORTBIL I MINIFORMAT"

pressad mellanvägg, som monteras i Sverige. Dessutom är de bakre sidorutorna täckta med plastfolie – och vips har lilla up! förvandlats till en lastbilsregistrerad transportbil i miniformat.

Det innebär att företagare som leasar en load up! kan lyfta halva momsen. Däremot bjuder staten inte på några stora förmåner för miljöklassade transportbilar; e-load up! och eco load up! (körs på gas eller bensin) slipper skatt i fem

år – men det är allt. Staten missgynnar transportbilar jämfört med personbilar när det gäller miljömorötter.

Vilken version man väljer styrs förstås av behov och användningsområden. Och ibland även av uppdragsgivare, som ju kan kräva att transporter utförs med miljöbil. High load up! och eco load up! kan beställas av alla Sveriges 63 VW-återförsäljare, medan e-load up! för närvarande finns hos 36 återförsäljare.



Hastighetsmätaren i mitten, "tankmätare" till höger och energikonsumtionsmätare till vänster. Med hjälp av den senare kan man lära sig den mest ekonomiska körstilen och utnyttja systemet för bromskraftåtervinning maximalt.

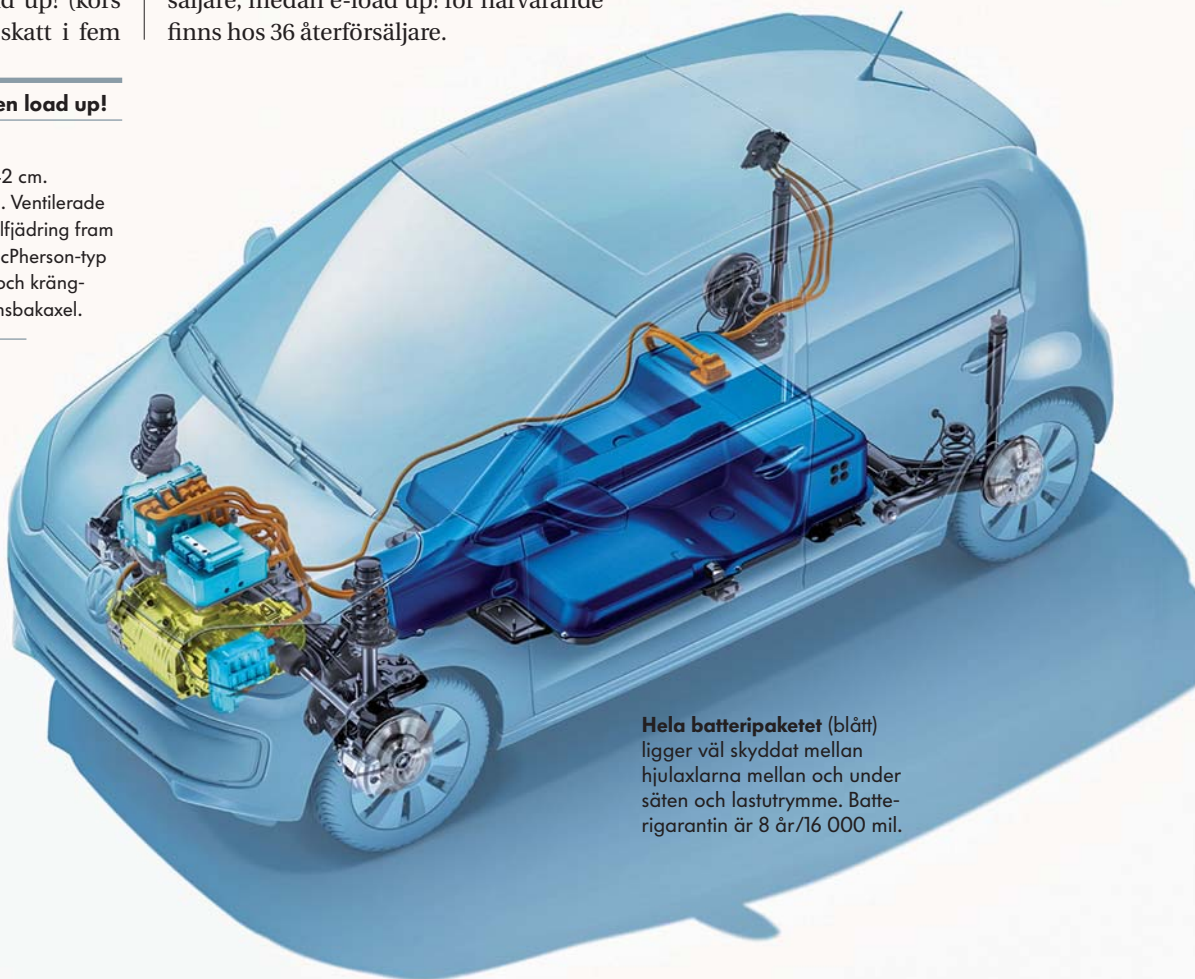
Gemensamma data: Volkswagen load up!

Priser: Ej fastställda.

Mått & vikt: (cm/kg) 354/165/149/242 cm.

Chassi: Elektromekanisk servostyrning. Ventilerade skivbromsar fram, trummor bak. Spiralfjädring fram och bak. Hjulupphängning fram av McPherson-typ med fjäderben, undre triangelankar och krängningshämmare. Semiindividuellt torsiionsbakaxel.

Laddning via vanlig elkontakt (230V/10A) tar 8 timmar och via laddbox och publika laddstolpar (230V/16A) tar det 6 timmar. Snabbladdning 0-80 procent med CCS-standard tar bara en halvtimme. Standard i alla e-load up! är en laddkabel för vanliga eluttag, en Mode 3/Typ 2-kabel för publik laddning samt en CCS-kontakt för både normal- och snabbladdning.



Hela batteripaketet (blått) ligger väl skyddat mellan hjulaxlarna mellan och under säten och lastutrymme. Batterigaranti är 8 år/16 000 mil.

e-load up!

Motor/volym: Elmotor
Effekt (hk/kW)/vridm (Nm): 82/60/210
Transmission: Fast utväxling
Energiförbr/100 km: 11,7 kWh
CO₂-utsläpp (g/km): 0
Acceleration 0-100 km/h: 12,4 s
Toppfart: 130 km/h
Räckvidd (km cirka): 160
Batterikapacitet: 18,7 kWh/50Ah
Tjänstevikt/maxlast (ca): 1 210/290

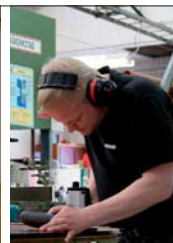
eco load up!

Motor/volym (cm³): 3 cyl gas, 999
Effekt (hk/kW)/vridm (Nm): 68/50/95
Transmission: 5-växl man
Energiförbr/100 km: 4,4 Nm³/2,9 kg
CO₂-utsläpp (g/km): 79/ca 8¹⁾
Acceleration 0-100 km/h: 16,3 s
Toppfart: 164 km/h
Räckvidd (km cirka): 600²⁾
Tankvolym (gas/bensin): 11 kg/10 l
Tjänstevikt/maxlast (ca): 960/410

high load up!

Motor/volym (cm³): 3 cyl bensin/999
Effekt (hk/kW)/vridm (Nm): 75/55/95
Transmission: 5-växl man/auto
Energiförbr/100 km: 4,7/4,5 l/mil
CO₂-utsläpp (g/km): 108/105
Acceleration 0-100 km/h: 13,2/13,9 s
Toppfart: 171/171 km/h
Räckvidd (km cirka): 740
Tankvolym: 35 l
Tjänstevikt/maxlast (ca): 930/360

¹⁾ Det högre värdet gäller vid körning på certifieringsgas. Det reduceras med 87-93 % vid körning på biogas. ²⁾ 380+220 km.



Vi kan det här.

70 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!



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

MODUL-SYSTEM

Inredningar för din servicebil



MODUL-SYSTEM HH AB

Stockholm: 08-477 09 00, Göteborg: 031-746 87 00, info@modul-system.com

Hitta fler återförsäljare av Modul-Systems produkter på: www.modul-system.se



We make your van work smarter

DUCATI

TransportMagasinet
bläddrar i Volkswagens familjealbum:
DUCATI



Monster

ATTI

Tvåhjulig legend i VW-familjen

Från radioprylar och påhängsmotor till VM-titlar i Superbike och MotoGP med desmodromisk ventilstyrning – italienska Ducati i ett nötskal.

Text: Björn Sundfeldt Foto: Ducati





”DESMODROMISK
VENTILSTYRNING
BLEV LITE AV ETT
SIGNUM FÖR DUCATI”



Ducati Streetfighter 848 (ovan t v). 2013 vann Bruno Langlois (överst) den berömda amerikanska backtävlingen Pikes Peak med en Multistrada 1200. Ducati Diavel Carbon (ovan) är en läcker ”power cruiser”.



Svenska Ducati-VD:n Tobias Persson rullar in en Superbike Panigale i firmans läckert dekorerade Volkswagen Crafter.

Enduro



Relationen mellan Volkswagen och den italienska motorcykeltillverkaren Ducati är bara drygt två år gammal, men har redan resulterat i en "baby" (nästa sida).

Företaget Ducati är dock betydligt äldre än så. För snart 90 år sedan, närmare bestämt 1926, grundade familjen Ducati tillsammans med några andra investerare ett företag i Bologna som fick namnet Società Radio Brevetti Ducati. Affärsidén var att tillverka komponenter till den då nya och snabbt växande marknaden för radiosändningar.

Den första produkten var en radiokondensator som snabbt blev en succé och som och följdes av andra radiokomponenter. Företaget expanderade med stormsteg och blev känt och respekterat i det internationella näringslivet.

Den 1 juni 1935 började man bygga en mycket modern fabrik, med målet att skapa ett industriellt och tekniskt centrum i Bologna. Under den här tiden expanderade Ducati även utomlands. Företaget öppnade filialer i London, Paris, New York, Sydney och Caracas för att garantera service till sina kunder på alla de stora världsmarknaderna.

Så kom andra världskriget, som slog oerhört hårt mot Ducati; den nya moderna fabriken jämnades bokstavligen med marken 1944. Bröderna Adriano, Bruno och Marcello Ducati kunde dock tillbringa resten av kriget med att studera och planera nya produkter för efterkrigstiden.

1946 lanserade Ducati sin första motor. Den kallades Cucciolo och var en påhängsmotor till vanliga cyklar. Motorn blev en världssuccé, den fick en egen ram och snart var Cucciolo en riktig liten motorcykel – och snart var Ducati etablerat som mc-märke.

1952 kom den futuristiska Cruiser, en skoterliknande modell med en motor på 175 kubikcentimeter, elstart och automatisk växellåda.

1953 presenterade Ducati en ekonomisk 98-kubikare, som snart fick motorn förstörad till 125 cm³.

1954 anställdes en tekniker som blev en myt i motorcykelvärlden: ingenjör Fabio Taglioni, som varit tekniklärare i Imola, hade redan tidigare byggt motorcyklar med avancerad teknik och häpnadsväckande prestanda.

Det var tack vare Taglionis tekniska innovationer som Ducati fick sina första riktigt stora framgångar som motorcykeltillverkare. 1955 började Taglioni utveckla tekniken med så kallade desmodromisk ventilstyrning, som så småningom kom att bli lite av ett signum för Ducati.

Desmodromiska (eller tvångsstyrda) ventiler saknar ventilljädrar och motorerna klarade då högre varvtal. 1958 kom Ducatis racingmotorer med denna finesse och det ledde till stora framgångar för den engelska mc-legendaren Mike "The Bike" Hailwood.

Men framgångar på tävlingsbanorna hjälpte inte mycket när den italienska motorcykelmarknaden började krisa och fortsatte med det under hela 60-talet. All mc-försäljning gick ner och i stället köpte italienarna små och billiga bilar.

Ducati gick in i ett slags viloläge, även om man fortfarande utvecklade och tillverkade motorcyklar främst för utländska marknader. 1962 lanserades till exempel Scrambler 250 på den amerikanska marknaden och den blev lite av en ikon.

Först mot slutet av 60-talade blev mc-tiderna bättre och 1968 vågade Ducati satsa på motorer med desmodromiska ventiler i vanliga produktionsmaskiner. Den första modellen med denna finesse hette 450 Mark 3D och med en toppfart på drygt 170 km/h slog den världen med häpnad.

1972 introducerade Ducati sin första stora tvåcylindriga motor, en V2 på 750 cm³ som snart triumferade på tävlingsbanorna och sedan ledde till den framgångsrika produktionsmaskinen 750 Supersport.

Det var med en Supersport på 900 kubik som Mike "The Bike" 1978 i en berömd tävling vann kända (ökända enligt vissa) loppet Isle of Man Tourist Trophy. Den segern resul-

terade i att Ducati producerade modellen 900 SS Mike Hailwood Replica till Hailwoods ära.

1983 köptes Ducati av bröderna Claudio och Gianfranco Castiglioni för att ingå i Cagiva-koncernen, och det var egentligen först då som Ducati nådde riktigt stora framgångar.

1988 kom modell 851 och 1993 kom så modellen Monster, som också blev en riktig monsterhit. Den maskinen blev långlivad och tillverkas än i dag, om än rejält vidareutvecklad. 1994 kom den smått legendariska modellen 916, som inledde Ducatis framgångar i Superbike-VM och som ynglade av sig i både större och mindre modeller.

Trots alla framgångar hamnade Ducati 1995 åter i ekonomisk kris, nu på grund av att andra märken inom Castiglioni-gruppen hade gjort stora förluster. Detta resulterade i att Ducati året efter, alltså 1996, såldes till Texas Pacific Group, vilket i sin tur medförde nya ekonomiska resurser. Ducati kunde lansera sina ST-modeller på den för företaget nya touringmarknaden och sedan kom Multistrada, som var en korsning mellan off road- och landsvägsmotorcykel.

Ny ledning och nya produkter vände företaget till rekordförsäljning och vinst. Största framgången under denna period var Monster Dark, som 1998 och 1999 var den mest sålda motorcykel i Italien. Vändningen kulminerade den 24 mars 1999, med noteringen av Ducati Motor Holding på New York- och Milano-börserna.

Framgångarna fortsatte med nya modeller och ny rekord. 2000-talet firades med en nionde Superbike-titel och 2001 tillverkades Monster nummer 100 000 sedan starten 1993. År 2002 utsågs nya Ducati 999 till "Bike of the Year" i England och i Superbike-VM vann Ducati sin elfte totalseger.

Efter tre års intensivt utvecklingsarbete lanserades Multistrada och samma år återvände Ducati till Grand Prix-scenen med den avancerade Desmosedici V4-motorn – och kom tvåa totalt redan första året. Ducatis första totalseger i MotoGP World Championship dröjde dock till 2007, 33 år efter den senaste italienska triumfen.

Sedan sommaren 2012 ägs alltså Ducati av



Volkswagen, även om det formellt är Audi som står som motorcykelägare – och framgångarna har fortsatt.

I dag tillverkar Ducati sju modellserier, som alla finns i olika versioner med olika motorer. **Diavel** är en "power cruiser" med mycket effekt och sportigt chassi, medan **Multistrada** som namnet antyder är en mångsidig hoj men med tydligt sportig karaktär. **Monster** är en ikon i mc-världen och bygger på det "nakna" temat. **Streetfighter** är givetvis en utpräglad streethoj, **Hypermotard** en bushoj för kurviga vägar och **Superbike** är en racemaskin. Det senaste från Ducati är **Scrambler**, ett nygammalt namn på en ny motorcykel som ska se gammal ut och som finns i fyra utföranden; ICON, Urban Enduro, Full Throttle och Classic.

I Sverige säljs Ducati via ett dotterbolag till fabriken och de senaste åren har det gått allt bättre. Förra året såldes drygt 260 maskiner, vilket var en ökning med 30 procent!

– Och nästa år ska det gå ännu bättre, framhåller Tobias Persson, som är VD med ansvar för både Sverige och Norge.



"NY LEDNING OCH
NYA PRODUKTER
VÄNDE FÖRETAGET TILL
REKORDFÖRSÄLJNING"

Volkswagen XL Sport:

FRÅN SUPER-SNÅL TILL SUPERSNABB

I höstas överraskade VW världen med en liten supersportbil baserad på supersnåla "enliters-bilen" XL1. Nya XL Sport har 200 hk, toppar 270 km/h och kallas konceptbil, men den kommer faktiskt att serietillverkas – om än i begränsad serie: 500 bilar blir det, men när och till vilket pris är inte offentliggjort.

XL Sport är längre och bredare än XL1 och har mer avancerade hjulupphängningar – samt världens starkaste tvåcylindriga motor, mittmonterad strax framför bakaxeln.

Motorn kommer från Ducati 1199 Superleggera och har två fyrventilscylindrar i 90 graders vinkel samt desmodromiskt ventilstyrssystem (klassiska Ducati-ingredienser), som ger hög precision även vid mycket höga varvtal. Motorn på 1 199 cm³ är extremt kortslagig (borrning/slag 112/60,8 mm), har vevstakar i titan och varvar långt över 11 000 r/min. Motorn är mittmonterad strax framför bakaxeln och driver bakhjulen via en 7-växlad DSG-låda.

En nyckelfaktor för den höga toppfarten är bilens avancerade aerodynamik. Koefficient för luftmotstånd/frontyta är extremt låga 0,44 m², vilket är extra imponerande när det gäller en sportbil med breda däck, avancerad utrustning för luftkylning och optiskt marktryck.



Volkswagen XL Sport är baserad på samma grundkonstruktion som XL 1. Den viktigaste gemensamma nämnaren är karossen med många delar tillverkade i kolfiberarmerade polymerer (CFRP) och helgjutna, något längdförskjutna säten för förare och passagerare.

Volkswagen XL Sport

Pris: Ej fastställt.

Drivlina: Tvärställd V2 med dubbla överliggande kamaxlar och fyra desmodromiskt styrda ventiler per cylinder. Total cylindervolym 1 199 cm³, maxeffekt 200 hk/146 kW vid 11 750 r/min, max vridmoment 134 Nm vid 10 200 r/min. 7-växlad DSG-låda, bakhjulsdrift.

Chassi: Individuell upphängning, spiralfjädring fram och bak. Keramiska skivbromsar. Däck fram-bak 205/40-265/35 R18.

Mått (cm): Axelavstånd 242 cm, längd 429, bredd 185, höjd 115.

Prestanda: Acceleration 0-100 km/h 5,7 sekunder, toppfart 270 km/h.



XL
Sport

Vingdörrarna på XL Sport (och XL 1) är upphängda i två gångjärn och öppnar sig något framåt. Sidospeglar har ersatts med små, strömlinjeformade kameror är inbyggda i vingdörrarna.

SEGERRECEPT FÖR LÄNGDSKIDÅKARNA:

VW OCH RÄTT



Medaljregn i Sotji. Förra årets OS var nästan överkligt bra för svenskarna i längdskidåkning. Nedan: Hellner pustar ut mellan två rundor i Bruksvallarna. Bakom syns två av landslagets fyrhjulsdrivna Volkswagen Caravelle.

Rätt skidor och valla skapar rätt förutsättning för medaljer i längdsskidspåret. Vi följde vallarna i landslaget i deras förberedelser inför säsongen.

Text & foto: Richard Sjösten

Dörren öppnas automatiskt in till längdskidlandslaget allra heligaste plats – vallatrailern! Urban Nilsson, chef för vallateamet, tar emot.

Här råder koncentration. Under högsäsong, november till mars, jobbar 13 personer med ett enda mål: att ge skidåkarna de absolut bästa förutsättningarna.

– Enligt samerna finns det 500 typer av snö, skrattar Robert Bergman där han står bakom en vallbänk.

Robert är ansvarig för glidvallningen och vet vad han pratar om. Han har jobbat i fem år med vallning i det svenska skidlandslaget.

– Det ligger otroligt mycket jobb bakom ett par vinnande skidor. Många timmars jobb och det går inte att gena. Vi jobbar inte direkt några åttatimmarspass!

Skidorna har till att börja med handplockats hos skidfabrikanterna. Sedan slipas de, vallas på samma sätt och refe-

VALLA





Vallatrailern är rymlig med "slideouts" åt båda hållen. Robert Bergman, ansvarig för glid, visar sitt hantverk (mitten). Nedan syns vallare Rikard Andreasson på väg ut med fyra par skidor till Stina Nilsson. Som vallare åker man mycket skidor själv, 10-12 testkilometer per dag är ingen ovanlighet.

renskörs mot varandra. Glid, fäste – och känsla. Tillsammans med de aktiva testar vallarna fram ett antal skidpar som är det absolut bästa för respektive åkare.

– Det skiljer på varje par skidor. Vid tillverkningen kan bland annat temperaturen och limmets sammansättning påverka, berättar Robert.

– Belaget kan variera beroende på vilken rulle den kommer ifrån! Kan tyckas lite fånigt, men på den här nivån handlar det om så extremt små marginaler som avgör om man blir etta, tvåa eller tia!

När ett antal "rätt" par skidor testats ut för varje åkare, fortsätter jobbet med att testa fram olika vallor (glid, fäste) i olika fören. De utvalda skidorna hänger sedan med i landslagets trailer under säsongen, totalt cirka 700 par skidor!

– Det jobbet vi gör före säsongen är mycket viktigt och lägger grunden för vilka förutsättningar vi senare kan skapa, konstaterar Robert.

I trailern finns åtta arbetsplatser. Ett stort ventilationsaggregat suger ut damm och giftiga gaser.

Att frakta runt landslagets utrustning och personal till rätt plats i rätt tid handlar om mycket logistik, och en person i vallateamet jobbar enbart med detta. Tillsammans med VW-bussarna är Scania-basen i hela den mobila enhet som rullar runt till världscupstävlingarna och mästerskapen.

– Våra tre Volkswagen Caravelle använder vi för att skjutsa aktiva till och från flygplatser, att hämta grejer och transportera vår vallapersonal. Bussarna används mycket, de rullar över 4 000 mil per år.

– De är fyrhjulsdrevna, så vi vet att de alltid tar sig fram. Vi kör på nordiska dubbfria vinterdäck så att vi kan köra över hela Europa. I år kommer bilarna lämnas i München över jul, innan vi återkommer till världscupen i Davos. Det är sjätte året vi kör Volkswagen, och vi är mycket nöjda, fortsätter Robert.

Nere vid skidspåret står OS-guldmedaljörerna Hellner, Jönsson, Nelson och Kalla. Det stöjas och skrattas, mellan träningsrundorna, och Anna Haag vän-

CARAVELLE 4MOTION DSG



Landslagets Caraveller har lång hjulbas, 180-hästarmotorer, DSG-växellåda och 4MOTION fyrhjulsdrev. Däcken är dubbfria Hakkapellitta R.

"VI SKIDSPÅRET STÅR HELLNER, NELSON, JÖNSSON OCH KALLA. DET STOJAS OCH SKRATTAS..."

tar otåligt på Ida Ingemarsdotter som sprungit upp till vallatrailern och bytt skidor. Anna hetsar henne retsamt:

– Kom igen, kom igen, oj oj, fnissar hon, när Ida småspringer med sina skidor i handen.

Lika viktigt som att åkarna trivs och känner teamkänsla är det att vallagänget gör detsamma.

– Vi är ett otroligt bra gäng och alla vallare är kvar sedan

förra året, "guldåret". Vi är som en hel familj, ordentligt sammansvetsade. Vi har kul och det är viktigt, säger Robert.

Vallarna är alla "gamla" aktiva skidåkare. Var och en är ansvarig för en eller flera åkare i det 18 åkare starka landslaget i längdåkning.

Före en tävling diskuterar vallarna med "sin" eller "sina" åkare vilka skidor man ska välja, det handlar ofta om fem eller sex par skidor.

Strax före start bestäms sedan vilket par man kör på. Sedan följer fästvallatest och glidvallatest kombinerat med analys av de senaste meteorolograpporterna.

Temperaturer och fuktighet i snön och luften är avgörande, berättar vallachefen Urban Nilsson.

– Allt ska vara rapporterat och bestämt vid vissa tidpunkter före start. Efter denna procedur släpper vi taget – då är det upp till åkarna!

– Förhoppningsvis har vi då gett dem de absolut bästa förutsättningarna, avslutar chefen för ett av världens just nu bästa vallateam.



Charlotte Kalla och utvecklingsansvarige Lars Selin i glatt samtal mellan träningspassen i Bruksvallarna.



MED POLISESKORT MOT FRAMTIDEN

Michelin Challenge Bibendum handlar om framtidsteknik, miljö, energi – men även om ”självläkande” däck, självkörande bilar samt andra mer eller mindre troliga transportlösningar.

Text & foto: Björn Sundfeldt

Det börjar bra; när bussen ska lämna hotellet kör en polisbil – en VW Jetta – upp framför oss, och tar med flammande uttryckningsljus (både rött och blått) tåten ut mot Michelin Challenge Bibendum i västra utkanten av den kinesiska jättestaden Chengdu.

Fast märkvärdighetskänslan försvinner snabbt när jag inser att de kinesiska bilisterna inte bryr sig nämnvärt. De lämnar inte tillstymmelsen till fri väg för polisbilen och ett par bilar försöker till och med tränga sig in framför oss – det är en märklig trafikskultur vi möter.

Eller kanske snarare inte trafikskultur alls. Respekten för heldragna linjer, påbjuden körriktning och flera andra trafikregler är i stort sett noll – men hastighetsgränser respekteras oftast och det gäller även trafikljus: nästan alla stannar när det är rött.

Chengdu har 14 miljoner invånare

som har 3 miljoner bilar och lika många elskotrar av olika årgångar och modeller i mycket varierande skick. Nästan alla förare, oavsett fordon, tillämpar en till synes dödsföraktande körstil – det borde smälla mest hela tiden, ändå såg jag inte en enda olycka trots ett dussintal timmar ute i trafiken på väg till eller från flygplats, hotell och Heritage Exhibition Park, där Michelin Challenge Bibendum 2014 utspelades – eller kanske snarare avhandlades.

Michelins mäktiga miljö-, teknik- och framtidssymposium Challenge Bibendum ”fyllde” tolv i år, men inte år utan gånger. Förra gången, i maj 2011, var det Berlin som var värdstad, när och var det händer nästa gång är inte känt eller kanske inte ens bestämt.

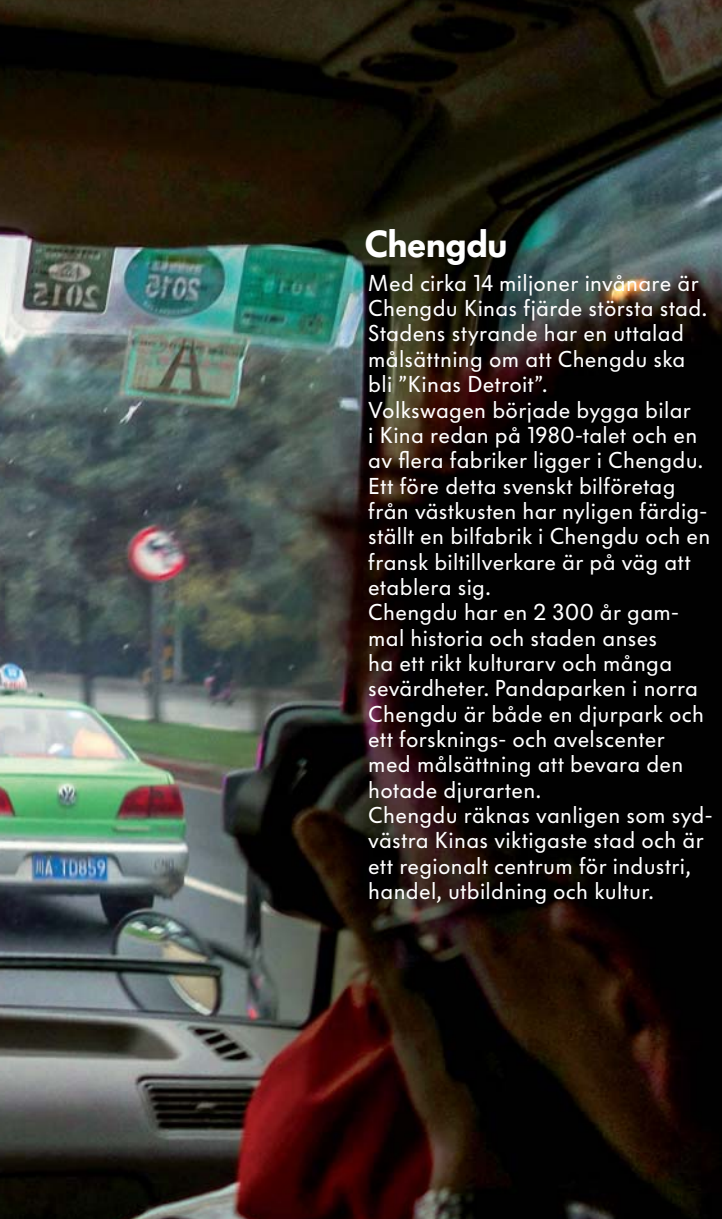
Årets evenemang har liksom förra gången en mycket bred spännvidd – miljöteknik, elektronik, framtida energilösningar, uppkopplad mobilitet och

annan framtidsteknik – men huvudinriktningen är ändå framtida markbunden trafik med bilar och andra hjulförsedda fordon.

Det är svårt att överblicka och ta in allt som visas – jag försöker inte ens hinna med alla många och långa seminarier, presskonferenser, paneldebatter och föreläsningar som ofta pågår samtidigt. De få jag deltar i är i och för sig intressanta och



Elbussen från Ligier kan ”lära” sig vägen och köra själv – men det ryktades att den hade krockat...



Chengdu

Med cirka 14 miljoner invånare är Chengdu Kinas fjärde största stad. Stadens styrande har en uttalad målsättning om att Chengdu ska bli "Kinas Detroit".

Volkswagen började bygga bilar i Kina redan på 1980-talet och en av flera fabriker ligger i Chengdu. Ett före detta svenskt bilföretag från västkusten har nyligen färdigställt en bilfabrik i Chengdu och en fransk biltillverkare är på väg att etablera sig.

Chengdu har en 2 300 år gammal historia och staden anses ha ett rikt kulturarv och många sevärdheter. Pandaparken i norra Chengdu är både en djurpark och ett forsknings- och avelscenter med målsättning att bevara den hotade djurarten.

Chengdu räknas vanligen som sydvästra Kinas viktigaste stad och är ett regionalt centrum för industri, handel, utbildning och kultur.



Chengdu "by night" kan se så här spännande ut, men betonggetton med likadana 33-våningshus är annars den dominerande bilden av den snabb-expanderande industristaden.



TransportMagasinets redaktör i full fart på eldriven paketykel – som kostar 6 000 euro....

ambitiösa och värtaliga – men bjuder inte på några aha-upplevelser.

I stället för teori försöker jag satsa på praktik. Här finns oräkneliga utställningsmontrar som avhandlar de mest skilda ämnen och här finns ett hundratal fordon med minst ett hjul att titta närmare på och i en del fall provköra eller –åka.

Det dominerande fordonsinslaget är elbilar och dito bussar samt allehanda andra batteridrivna farkoster av olika fasoner. Men här finns också ett flertal mer eller mindre självkörande bilar och många olika typer av förarassistans inklusive självbromsande bilar. Jag provkör både det ena och andra men hittar inget nytt under solen, som faktiskt tittar fram då och då – Chengdu lär annars vara känt för tämligen trist väder.

Arrangerande Michelin visade förstås upp flera nya typer av däck och mest intressant var det "självläkande"



I framtiden ska bilen köra och vi bara åka med, kanske så här – men den framtiden dröjer nog ett tag till.



Om vi i framtiden ska färdas på trehjuliga elcyklar återstår att se. Denna modell från MGT i Shanghai finns även med "kaross" av laminerad bambu.

"FRAMÖVER LÄR VÄL ALLA BILAR SAKNA BÅDE RESERVHJUL OCH DOMKRAFT"

punkteringsfria däck Selfseal, som nu är i serieproduktion och kommer som standard på en ännu så länge hemlig VW-modell om bara några månader. Sedan kommer däckets successivt i fler dimensioner, inklusive några avsedda för lätta transportbilar.

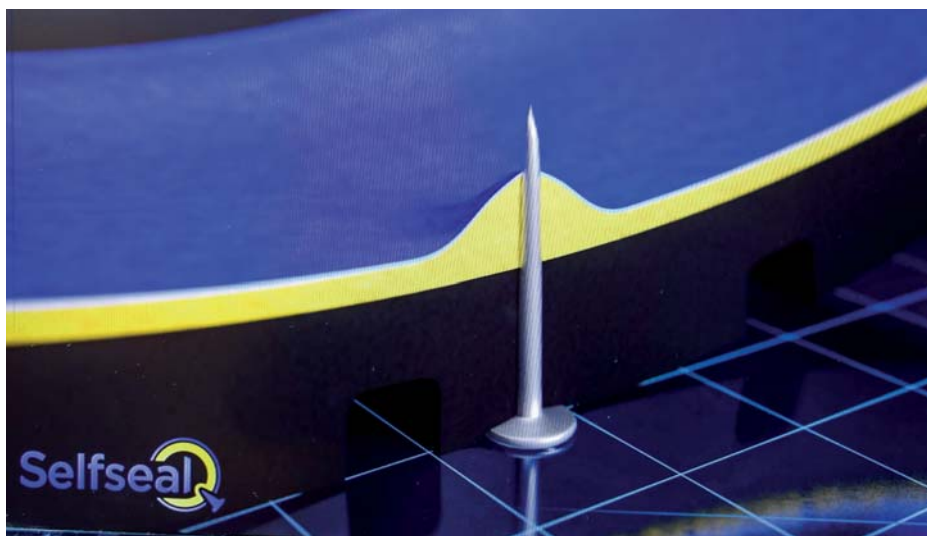
Eder utsände fick äran att punkteringsprova däckets och det var som väntat helt odramatiskt. Långsamt styrde jag upp en VW Passat (Magotan i Kina) på en "spikplatta" och fick tre hål i däckets. Körde en slinga på drygt två kilometer, vid flera tillfällen i plus100 km/h – men inget hände; lufttrycket var efter provrundan fortfarande 2,2 bar.

Inuti selfseal-däcket finns en gul lite klubbig massa, som är gummibaserad men med hemliga ingredienser, och den tätar direkt om det inträngande föremålet inte är grövre än 6 millimeter. Vid grövre inträngande föremål tätar massan också, men inte direkt och kanske inte för evigt, och däckets måste då bytas.

Men det behövs alltså inte om inträngningen inte är för grov. Då blir hålet permanent tätat, föraren av bilen märker aldrig att han fått en punktering och däckets kan användas som vanligt tills det är utslitet. Continental har ett liknande däck, ContiSeal, men det ska kontrolleras av fackman och eventuellt bytas efter skada.

Om Selfseal fungerar lika bra som det verkar lär nog de tunga och lite klumpiga run flat-däcken ha gjort sitt. Framöver lär väl alla bilar sakna både reservhjul och domkraft – lägre kostnader och nästan 20 kilos viktsänkning lär biltillverkarna få svårt att stå emot.

Punkteringar är ju numera tämligen ovanliga i västvärlden (i snitt cirka var 75 000:e kilometer), men i en del länder i Sydostasien får man punktering ungefär var 3 000:e kilometer. Jämfört med det synnerligen konsumentnära



Michelin nya självläkande Selfseal-däck tätar blixtnabbt sår efter spikar och dylikt som inte är grövre än 6 millimeter. Föraren hinner inte märka något och däckets behöver inte bytas.

Selfseal-däcket känns det flesta demonstrationsfordon och -produkter tämligen perifer.

Jag kör några olika kinesiska elbilar, som fungerar utan problem – och utan finess. Det låter lite för mycket om drivlinorna, fjädringskomforten är knappt sisådär och interiörkvalitet och finish andas japanskt 70-tal. En jämförelse med till exempel den nya el-Golf som nyss landat i Sverige blir förödande.

Elcykeln har nog en framtid – med vettig prissättning. Jag kör några olika modeller med två och tre hjul, och det går lätt, fort och smidigt. Färre växlar än dagens muskeltrampade hojar, men



fyra räcker bra när man har elassistans. Jag trampar lite trevande och får genast påskjut av den lilla elmotorn, växlar upp, trampar igen och vi drar iväg...

Men 6 000 euro för en paketcykel med elassistans...



Tre rejåla spikar i däckets, men inget händer. Efter drygt två kilometers stundtals snabb provkörning är däckets lufttryck oförändrat 2,2 bar.



DU FÅR DEN HUR DU VILL?

VI ÄR NÖJDA, NÄR DU SYNS!



FORDONSDEKOR

DIN PROFILLEVERANTÖR AV
SNYGGA OCH SYNBARA DEKORER

Besök oss på www.4sign.se

RIKSTÄCKANDE PROFILERING MED LOKAL NÄRHET



TRUCKER

K O M P L E T T A



Rolltop

Flaklocket som låter dig lasta högt!

Flaklocket skjuts enkelt in i sin behållare vid flakets framstam. Rolltop är vädertålig och vinteranpassad.

Rolltopen passar även ihop med Ultimate original flakbåge!

Rolltop Deluxe.....11.900:-

Rolltop Full Metal.....15.900:-

Flakbåge 1+1 76 mm polerad.....5.990:-



EU godkänd A-båge

Frontbåge i polerat rostfritt stål typgodkända enligt 2007/46/EC. Eventuella ljus monteras enkelt på den nedre ribban där även regskylten kan monteras. Bågen rymmer 3st 225mm fjärrljus.

Polerad till kromglans.....4.990:-

Tillägg svart pulver lack500:-



Skärmbreddare

Perfekt passform med rostfria simulerade skruvar för ett aggressivt offroad stuk. Montering utan ingrepp. Ersätter befintliga skärmbreddare (breddar 14mm) eller passar på bilar utan skärmbreddare (breddar 45mm från plåt)

Amarok 4dr.....5.990:-



Huvskydd

Styling som skyddar!

Rökfärgat huvskydd i polykarbonat. Håller stenskokten borta och minskar insekterna på vindrutan. Monteras utan ingrepp.

Amarok.....990:-

Finns även till Caddy och Transporter.



Relingsskydd formgjutet

Skydda de utsatta sidorelingarna! Formgjuten i ABS plast. Montering utan ingrepp med dubbelhäftande tejp.

Sidor Amarok 4dr.....1.490:-

Baklām Amarok 4dr.....690:-



NYHET Ljufäste Super Bar Led.

Super Bar Led är en Eu-godkänd frontbåge enligt 2009/78/EC som man kan kombinera med en 10 x 10watts led ramp. Tillverkad av 76mm rostfritt stål som polerats till kromglans alt pulverlackas svart. Enkel montering. Super Bars ljuskälla består av 10st 10watts CREE lysdioder anpassade för Svenska förhållanden. Universal el inkopplingssats ingår.

Super Bar Led i standardutförande har ett ljusflöde som matchar 3st traditionella 225mm fjärrljus.

Ordpris polerad.....10480:-
NU! Super Bar Led inkl Ledramp till intro priset.....8990:-
 Endast Super Bar 5490:- tillägg svart pulver lack500:-
 Endast LED ramp.....4990:-



NYHET Ljufäste Lite Bar Led

Lite Bar Led är det första fjärrljuset med fäste där ljuskällan är helt integrerat med ett fordonsspecifikt montagesystem. Fästet är tillverkat i ett 60mm rostfritt rör som polerats till kromglans. Lite Bar Leds ljuskälla består av 10st 10watts CREE lysdioder anpassade för Svenska förhållanden. Lite Bar Led i standardutförande har ett ljusflöde som matchar 3st traditionella 225mm fjärrljus. Universal el inkopplingssats ingår. Om du vill montera ytterligare 3st 225mm fjärrljus ingår dessutom fästmöjligheter för detta!

Lite Bar Led monteras enkelt på bilen och finns till alla Volkswagen Transportbilar.

Ordpris.....7980:-
NU! Lite Bar Led till intro priset.....6990:-



Lackerat flaklock

Med eller utan flakbåge!

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

Passar även ihop med Ultimate original flakbåge!

Amarok 1delat.....14.900:-
 Amarok 3delat.....16.900:-
 Flakbåge 1+1 76/90mm polerad.....5.990:-



AMAROK ULTIMATE:

VI PROVKÖR PÅ VÄGAR SOM GUD GLÖMDE

Albanien är lika med äventyr. Efter klassegern i Rally Albania i somras återvänder TransportMagasinet's Richard Sjösten till äventyret för hårdkörning med nya **Amarok Ultimate**.

Text & foto: Richard Sjösten m fl







Tältduken är tunn, och ljudet från forsen dånar i öronen där jag ligger för att sova. Utanför tältet är det becks svart, och mörkret täcker effektivt det dramatiska landskapet.

Vägen hit var riktigt usel. En blandning mellan en trasig stenlagd väg och vandringsled för folk med fotriktiga kängor och ryggsäckar i glada färger. De sista 30 kilometrarna tog tre timmar att köra. Tre timmar!

Vi befinner oss i Ndërlysay i Albanska alperna i norra delen av landet, nära gränsen till Montenegro, för att hårdtesta nya Volkswagen Amarok Ultimate. Denna testexpedition har verkligen tagit oss ut "in-the-middle-of-nowhere." Och då menar jag verkligen i mitten av ingenstans, utan vare sig mobiltäckning eller någon som helst annan kontakt med omvärlden!

Det här måste vara en av de ödsligaste och mest avlägsna och svårtillgängliga platserna i hela Europa, även om det bevisligen går att köra hit – i alla fall om man har rätt åkdon!

När solen går upp dagen därpå öppnar sig en fantastisk vy. Höga toppar i dramatiska formationer, som bara gick att skimra då vi nådde lägerplatsen sent kvällen innan, sträcker sig högt upp mot himlen.

Kokkaffet till frukost smakar pyton, men det spelar mindre roll när solen försiktigt börjar leta sig neråt i dalen och väcker färgerna i höstlöven, och värmer upp den något kyliga morgonluften. Vattnet i forsen är kallt, och rejält uppiggande när jag vaskar ansiktet efter frukost.

Dags att åka vidare. Vi lastar tält, sov-säckar och liggunderlag på flaket.

Vår testbil, en fullutrustad Amarok

Ultimate, ser rejält använd ut efter vår strapatsrika resa rakt ut i ingenstans. En hel dag "off-road" – fast ändå egentligen "on-road", även om "vägen" inte gör skäl för den beteckningen – betyder smuts från topp till tå. Snyggt smutsig noterar jag, passagerarna genom floder har dragit av den värsta leran från bilen.

Vi startade tidigt i huvudstaden Tirana och tog oss norrut längs kustlinjen mot Montenegro och Kosovo. Vägen upp mot staden Shkodër ser på kartan ut att kunna vara en vacker väg intill Adriatiska havet. Det är den inte alls, utan snarare Albaniens baksida med smutsiga industriområden och illegala svartbyggen. Först uppe vid Shkodër börjar det ta sig och bli antydning till vacker natur. Bergen börjar.

Här besöker vi ruinerna av slottet Kallaj e Rozafës, där köper jag ett par röda sockor med den albanska tvehövdade



”VÅR AMAROK BÖRJAR SE
ORDENTLIGT ANVÄND UT.”



draken på av en liten skrynklig tant. Ryktet säger att natten kommer att bli kall i bergen. När vi lämnar ruinen kommer regnet.

Regnsensorn i vår fullutrustade testbil skickar plötsligt order till vindrutetorkarna, men den här bilen saknar ändå något i utrustningsväg! En Amarok Ultimate har nämligen polerade 19-tumsfälgarna i aluminium. I stället

har den 17 tum höga fälgar försedda med grova General Grabber-däck. ”Väglaget” längs vår rutt genom Albanien kräver grova doningar.

Vassa stenar som hugger in i sidan på däckena vid skarven till fälgarna, är största orosmomentet. Därför har vi högre profil och grövre gummi. Högre klackar på däckena hjälper också vid hala backar och vid flodpassager.

Vår Amarok har tillvalsutrustning i form av en låsbar bakre differential, vilket ger en extra trygghet när vi passerar de mest knixiga passagerna.

Regnet gör inte på något sätt vägen framåt lättare. Vattenpassager längs vägen blir djupare där vassa stenar och håligheter lätt döljer sig i grumligt vatten. Snittfarten sänks ytterligare – för ingen vill byta ett punkterat däck i ösregn.

Albanien är inte större än Småland, men där bor drygt tre miljoner människor. Trots det finns stora områden i det bergiga landet som är helt öde.

Fullastade timmerbilar med fyra gubbar i hytterna och två uppe på lasten överst på flaket. Ekipage som dessa möter man knappast någon annanstans i Europa.

Vägar som slingrar längs en klippkant intill bråddjupa stup är vardagsmat i bergiga Albanien. Väggräcken saknas allt som oftast.





Slottsruinen Kalaja e Rozafës. Legendan säger att tre bröder byggde slottet och att en av dem offrade sin fru Rozafës och begravde henne i grunden – för att slottet skulle stå stadigt.

Vägarna på landsbygden i Albanien är hårda, och kräver hårda fordon – även om lokalbefolkningen i bergsbyarna kör med vad de har och reparerar efter bästa förmåga och materialtillgång.

1991 föll kommunistväldet i Albanien. Alla ville då så klart ha en egen bil, något som inte var tillåtet tidigare. In i landet vällde då både bättre och sämre begagnade bilar. Mest sämre. Vagnparken i Albanien är spännande, sliten och extremt varierad. Vi möter några av dessa fordon längs vägen – några åt fel håll på den tvåfilig ”motorvägen” norr om huvudstaden. Vi lyckas undvika krockkontakt båda gångerna, och förarna vinkar glatt när vi bromsar och helljusblinkar! No hard feelings...

Vi ett annat tillfälle blir det riktigt nära, men som tur är i låg fart. Vägen går, som ofta i bergiga Albanien, längs en klipp-

hylla och bredden på vägen är lagom för en bil. Här möter vi inte en lastbil utan två, båda fullastade med timmer. De har ingen möjlighet att backa. Efter lite konfererande med förarna – med tecken- och kroppsspråk – lyckas vi baxa in vår Amarok i en liten bergsficka, på insidan tack och lov, och lastbilarna kan passera...försiktigt, försiktigt.

En viktig utrustningsdetalj på Amarok Ultimate är hasplåten, eller rättare sagt underkörningsskyddet. Otaliga gånger längs vägen smäller det hårt i skyddet. Det låter inte bra, men bättre det än att stenarna slår i oljeträget.

Komforten på dessa extrem dåliga vägar är överraskande bra tack vare den följsamma fjädringen, och med mer last på flaket än ett par tält och liggunderlag hade den varit ännu bättre. Bilen lastar över 600 kilo!



"VÄGARNA PÅ LANDSBYGDEN I ALBANIEN ÄR HÅRDA, OCH KRÄVER HÅRDA FORDON. PERFEKT FÖR AMAROK..."

Vägen söderut blir om möjligt till en början ännu sämre, och här påminner mig naturen om någon av sträckorna från Rally Albania i somras. Vårt äventyr med en gammal Volkswagen Taro i somras var episkt. 200 mil äventyr på sju dagar (läs mer i Transportmagasinet nummer 3 2014).

Plötsligt blir vägen bättre och jag låter vår Amarok löpa på ordentligt. Två svängar öppnar upp över en stäppliknande miljö. Bilen följer minsta vink från ratten. Lite förvånande, och faktiskt imponerande, för trots att vägen är bra med albanska mått mätt, håller den knappt svensk grusvägsstandard. Under ett ögonblick blir vi luftburna efter ett krön, innan en flodpassage abrupt tvingar ner farten. Wow, den här bilen med rallystolar och startnummer på dörren....!

Volkswagen Amarok Ultimate visar sig tåla vatten bra. Inget blir blött trots ihållande regn och återkommande halvmeterdjupa flodpassager med åtföljande översköljningar av lervatten.

För att hålla prylarna torra på flaket kan Amarok Ultimate beställas med en snygg flakkåpa, lackerad i bilens färg, för 24 000 kronor exklusive moms.

Volkswagen Amarok Ultimate

Pris: 359 400 kronor exkl moms.

Drivlina: Längsmonterad 2-liters 4-cyl turbodiesel, maxeffekt 180 hk/132 kW vid 4 000 r/min, max vridm. 420 Nm vid 1 500 r/min. Permanent fyrhjulsdraft, 8-växlad automatlåda, ESP.

Mått & vikt: (cm/kg) Tjänstevikt 2 214, maxlast 646, max dragvikt 3 200. Längd 525, bredd 194, höjd 183, vagningsdjup 50, markfrigång 25.

Prestanda: 0-100 km/h 10,9-11,3 sek, toppfart 174-179 km/h, bränsleförbrukning, 8,0-8,5 l/100 km, CO₂ utsläpp 211-224 g/km.



Vi tältade på flodbädden intill vår Amarok. Albanien bjuder på äventyr och delar av landet är otroligt vackert, med höga berg och djupa dalar och kristallklart vatten.

Testbilen utsattes för många vattenhinder och andra svåra prövningar i den albanska vildmarken.

bott

» **bott bilinredningar**
skapar effektiva arbetsplatser



Vi skräddarsyr
lösningar för
era behov!

För info
031-707 07 30

ALMAX
UTRUSTAR FORDON
generalimportör för bott bilinredningar

info@almax.se | www.almax.se

Vi söker samarbetspartners!



ALMECO
TAR LITEN PLATS VID STORA LASS
LOCKET



KÖRBART I
FLERA LÄGEN

C-LÅS OCH LÅNGGODSSTÖD
SOM TILLVAL

FYRA LASTÖGLOR



KRAFTIGT LÅS
I HANDTAGET

Finns även som
BAGLOCK

SMART FLAKLOCK
TILL AMAROK OCH TRANSPORTER



SVENSKTILLVERKAT I ALUMINIUM

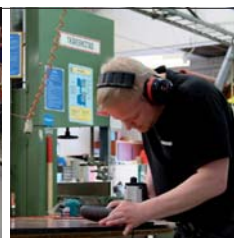


Egenutvecklade svenska produkter och tjänster för pickup och lätta transportfordon
Interiör och exteriör anpassning till ändamålet för bilar som jobbar

ALMECO

018-334055
www.almecho.se

KAROSSAN
SPECIALISTER PÅ BILINREDNINGAR SEDAN 1944



Hur vill du ha bilen inredd?

70 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 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



JÄTTENYHET!

VolyMax Ultra Ultra Ultra Ultra Ultra Ultra Ultra Ultra Ultra

Vad gör man när man redan erbjuder ett VolyMax med marknadens högsta lastförmåga?
Man bygger ett med ännu högre lastförmåga förstås!

Nu lanserar vi VolyMax Ultra i januari 2015. Det grymma ekot får du på köpet!

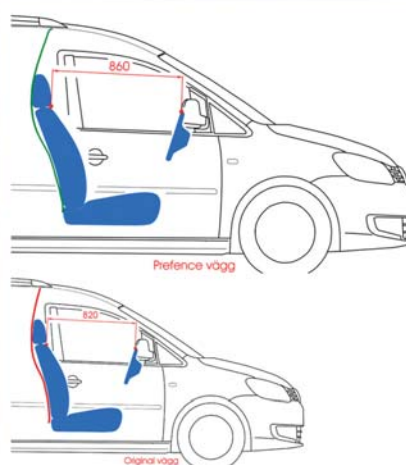


Berco

Specialisten på allt inom
påbyggnadsskåp.

PREFERENCE
GÖR BRA BILAR BÄTTRE

Kontakta din VW-återförsäljare för information och beställning



PC 16 - PR20792

Komfortvägg utförd i formad ABS med textilfiberklädd insida. Stor och bred ruta som ger förbättrad sikt bakåt. Väggen har i jämförelse med originalvägg symmetriskt flyttats tillbaka 40 mm på förarsidan och 90 mm på passagerarsidan. Väggen är testad och godkänd enligt internationell standard ISO 7956:2009



Kommande:

-Vägg med ruta och tunnel (Senare introduktion under hösten 2014)

För de som önskar skyddad insyn kan väggen erhållas utan fönster
-Vägg utan ruta, utan tunnel (Senare introduktion under hösten 2014)

-Vägg utan ruta, med tunnel (Senare introduktion under hösten 2014)

www.preference.se



Stadiga stolar ser till att kroppen står pall även under långa arbetspass. Hög sittposition ger bra utsikt över övrig trafik. Rejält baksäte men långfärdscomforten var väl sisådär.



Redan på

T3-tiden lade VW

Transportbilar stor vikt vid kundhantering, förutsägbara kostnader och omfattande garantier. Till höger: Snacka om lågmilare!



DUBBELNATUR



1988 var det väl knappast någon som lade märke till en VW Pickup, men i dag skapar Robert Jofriets kommunalblå T3 Transporter ett ofantligt habegär.

Text: Carl Legelius Foto: Carl Legelius m fl

Bilkänslan är minimal – och på samma gång högst påtaglig. Ingenting i inredningen finns där för att locka fram några känslor. Den som köpte en sådan här bil gjorde det inte för skojs skull. Livslängd och underhållskostnader var betydligt viktigare än känslan i solskyddet eller eleganta inredningsdetaljer.

Den halvmeterlånga växelspaken sticker ensam upp ur det plana golvet, någonstans där bak låter det mer eller mindre beroende på hur mycket jag trycker ner den långslagiga gaspedalen. Styrningen är lågt utväxlad och rattvarven många, trots att jag sitter på framaxeln är det svårt att avgöra riktigt vad hjulen har för sig. Uppflugen på en hög förarstol känner jag mig till en början ganska avskärmad från mekaniken, men snart lär jag mig tolka signalerna från bilens inre. Det händer något med mig – en känsla av arbetsglädje sprider sig i kroppen. Jag vill lasta och lossa, hämta och lämna – göra nytta!

– Jag hade letat länge efter en fin Volkswagen Transporter från 1980-talet, säger Robert Jofriet.

– Men att få tag i en originalbil utan alltför stora renoveringsbehov är inte lätt och när jag till slut fann en vit dubbelhytt från 1988 med 10 000 mil på mätaren var det bara att slå till! 112-hästarmotorn och femväxlad låda – precis vad jag var ute efter.

Men knappt hade Robert kommit hem med sitt nyförvärv, som verkligen var så bra som han hoppats på, förrän han fick nys om ytterligare en dubbelhytt.

– Samma årsmodell, samma utförande, säger Robert. Men den hade bara gått 3 400 mil och stod fortfarande på sina ursprungliga Michelin-däck. Jag var ju tvungen att köpa den också!

Att en så användbar bil brukats så lite förklaras av att den takläggarfirma som köpte den ny 1988 kort efter leverans fick ett erbjudande om en japansk pickup ”som var för bra för att säga nej till”. Japanen brukades hårt och skoningslöst, medan Folkan mest fick vila sig i ägarens varmgarage. Det var egentligen bara när familjen skulle åka med som den plockades fram.

Tredje upplagan av Volkswagens transportbil debuterade 1979. Den kubistiska formen var kanske lite svårare att ta till sig än de snälla avrundade former som världen vant sig vid, men den var utan tvekan mer rationell. Utrymmena var bättre och möjligheterna till påbyggnader och specialanpassning större.





En stram och korrekt arbetsplats. Ergonomiskt utformad. Långslagig växelspak! Robert Jofriets, lycklig dubbelägare av dubbelhytter.



Medan de två föregående generationerna varit tydligt besläktade med folkabubblan var T3 mer av en egen konstruktion, med spiralfjädring, triangellänkar bak och kuggstångsstyrning. Men trots grillgallret i fronten var boxermotorn i aktern fortfarande luftkyld. Billigaste versionen hade samma 50-hästare som föregångaren, och eftersom bilen blivit drygt 60 kilo tyngre var fartresurserna minst sagt beskedliga. En tvålitersmotor på 70 hk erbjöds också, men inte heller den gav någon Autobahnprestanda.

Tre år efter introduktionen – 1982 – ersattes de gamla motorerna av en vattenkyld boxer på 1,9 liter och 60 respektive 78 hk. Ytterligare ett par år senare kom en 2,1-litersversion med elektronisk bränsleinsprutning och 112 hästkrafter.

Till Sverige kom den motorn hösten 1985 och det var tydligt att kunderna längtat efter mer pulver under flaket – efterfrågan var stor.

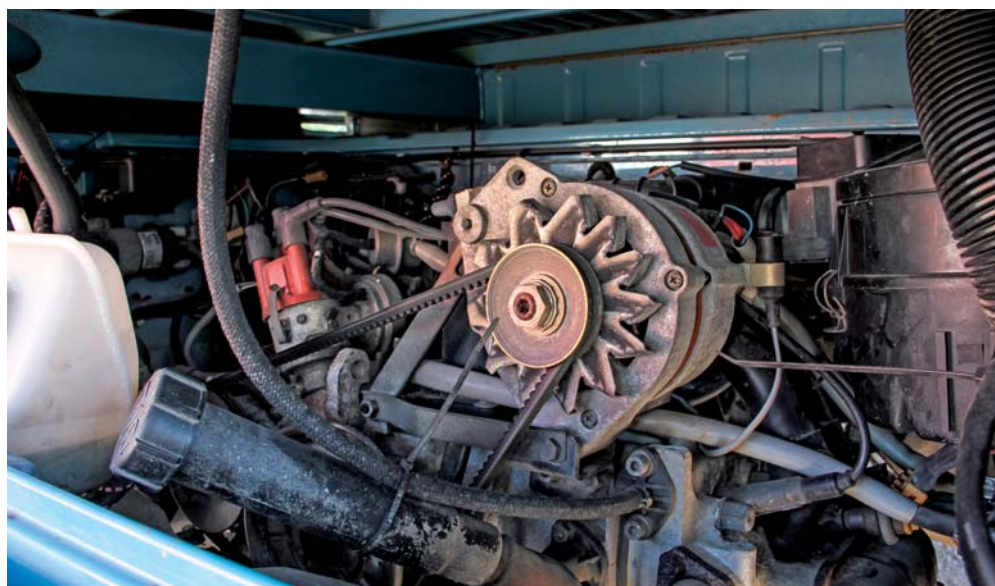
Toppfarten var fortfarande blygsam – 150 km/h utlovades – men 112-hästaren gav betydligt bättre acceleration. Femväxlad låda gjorde att motorvägspassen blev mindre tröttsamma.

”MOTORN KOM 1985 OCH KUNDERNA HADE LÄNGTAT EFTER PULVER”

Robert Jofriet vet inte riktigt hur han ska förhålla sig till sin Volkswagen. Enda naturliga sättet att ha en sådan här bil är att använda den, resonerar han – men det är den kanske för fin för. På senaste jobbresan ner till Amsterdam var det den vita -88:an som fick följa med, den blå fick stå kvar hemma på sina originaldäck.

Ett kommersiellt fordon's uppgift är att tjäna pengar åt sin ägare. Det har en given livscykel och ska då vara till så mycket nytta som möjligt, rulla så mycket det går.

Att den här Folkan är i nästan samma skick som när den smattrade ut från fabriken i Hannover för 25 år sedan är inget annat än ett misslyckande. Den har inte gjort rätt för sig. Men vi förlåter den.



1985 kom den nya 2,1-litersmotorn med 112 hk till Sverige och Teknikens Värld döpte genast den här versionen till "Porschebus-sen". Fullt så snabb var den nu inte, men väldigt pigg jämfört med motorn på 70 hk!





Dykning på G med kompisarna. Inga problem med TriStar. Ur Volkswagens pressmaterial från 1988.

TRANSPORTER TRISTAR SYNCRO:

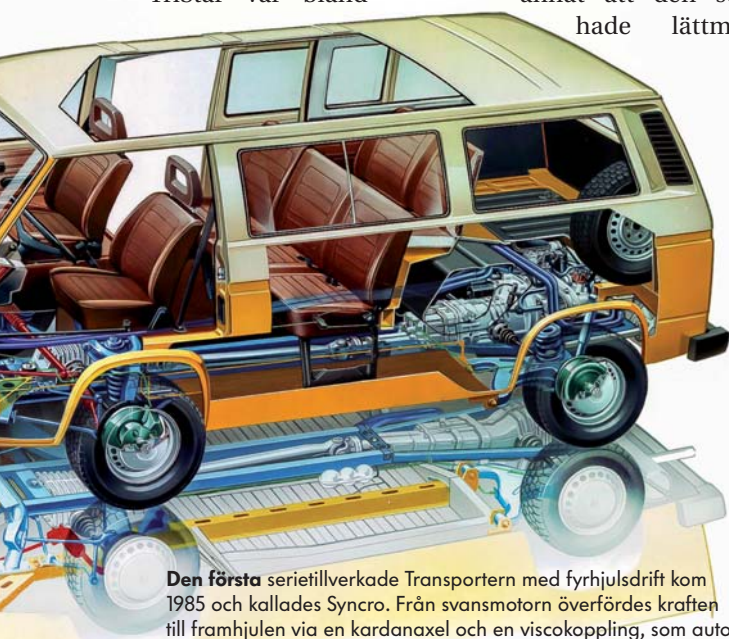
TIDIG LYX-SUV

Volkswagens Transporter Syncro var en SUV långt innan begreppet var uppfunnet och TriStar var höjden av lyx.

Om du råkar snubbla över en komplett och någorlunda fräsch Transporter TriStar Syncro, så köp den! Nej förresten, kontakta omedelbart TransportMagasinet's redaktör!

TriStar tillverkades mellan 1988 och 1991 och var en lyxig specialversion av Transporter Pickup dubbelhytt. Totalt tillverkades bara cirka 1 500 TriStar och av dem bara 500 i Syncro-version, alltså med fyrhjulsdraft. Det är den "som gäller", helst med 112-hästarmotorn.

De yttre skillnaderna mellan en vanlig Dubbelhytt och TriStar var bland annat att den senare hade lättmetall-



Den första serietillverkade Transportern med fyrhjulsdraft kom 1985 och kallades Syncro. Från svansmotorn överfördes kraften till framhjulen via en kardanaxel och en viscopkoppling, som automatiskt kopplade in framhjulen om bakhjulen började slira.



En TriStar från 1989 i näst intill nyskick på IAA Nutzfahrzeuge (se sid 6-11).

fälgar, rektangulära strålkastare, dubbla bakhöjare och skärmbreddare (Syncro). Interiören var mer påkostad med bland annat grå textilinteriör och dito golvmatta (i stället för gumlimattor), framstolar med armstöd, kurvhandtag med integrerad kartläsarlampa, belyst sminkspegel på passagerarsidan, värme till baksätet, skjutbara bakre sidorutor och eluppvärmd bakruta.

Förutom boxermotorn på 2,1 liter och 112 hk tillverkades TriStar också med en nästan liggande rak dieselfyra på 1,9 l och 70 hk, och som grädde på moset hade fyrhjulsdreven TriStar Syncro differentialspär i bakaxeln.

13 ÅR MED TRANSPORTER T3

1978 kom Transporter T3 som 1979 års modell. Det var en helt ny konstruktion. Längre, bredare, rymligare, starkare, snabbare – men den luftkylda boxermotorn satt fortfarande bak till.

1982 ersattes boxermotorns traditionella luftkylning av vätskekylning, samtidigt som motorn växte från 1,6 till 1,9 liter. 1983 ersattes förgasaren av bränsleinsprutning och **1984 kom en motorversion** på 112 hk. Året efter kom den första dieselmotorn i form av en nästan liggande radmotor och samtidigt presenterades fyrhjulsdreven Transporter Syncro.

1988 kom lyxversionen TriStar och 1991 upphörde tillverkningen i Tyskland efter ungefär 1 750 000 tillverkade T3:or. I Sydafrika tillverkades dock högerstyrd T3:or ändå till 2002, mot slutet med 5-cylindrig Audi-motor på 136 hk!



EN LJUS IDÉ FÖR HANTVERKAREN!

Floby-kåpan passar till de flesta lätta transportbilarna på marknaden och har plats för allt du behöver i jobbet. Väggar, tak och luckor är tillverkade av förstärkt termoplast – ett lätt och starkt material som är återvinningsbart, sparar energi och låter dig lasta mer. Taket släpper igenom dagsljuset, vilket gör miljön inuti kåpan ljus och lättarbetad. Tack vare det breda tillbehörsprogrammet kan du utrusta kåpan så att den passar just dina behov. Fråga din billeverantör efter påbyggnader som det står Floby på. För om bilen är en viktig kompis i jobbet – varför skulle du nöja dig med mindre?



Välkommen att träffa oss
22-25 jan i monter C13-43.

S. K. S. B

www.autokaross.se • 0515-72 34 00

BILINREDNING PRIS 2.898:- SVENSKTILLVERKADE KVALITÉTSPRODUKTER



BILINREDNING SERIE ENKEL MONTAGETID I BIL 2,5H

SERIE ENKEL PASSAR: CADDY	2.898:-
SERIE ENKEL PASSAR: CADDY MAXI	3.302:-
(BILD) SERIE ENKEL PASSAR: TRANSPORTER	3.860:-
SERIE ENKEL: PASSAR: CRAFTER	7.980:-



BILINREDNING DUBBELGOLV MONTAGETID I BIL 3H

MED TVÅ LÅDOR BAK OCH EN LÅDA GENOM SIDODÖRR. PASSAR: CADDY	9.900:-
PASSAR: CADDY MAXI	10.900:-
MED TRE LÅDOR BAK OCH EN LÅDA GENOM SIDODÖRR. PASSAR: CADDY	11.900:-
PASSAR: CADDY MAXI	12.900:-

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**
BILINREDNINGAR
TAKUTRUSTNING | EL OCH BELYSNING

PLB VINDIC



Den fulländade stylingkåpan med bromsljus, rails, spoiler, inbelysning samt invändig beklädnad som standard. Levereras i bilens färg.



Mountain Top®
INDUSTRIES APS

Mountain Top erbjuder 2 olika typer av flaklock, "standard" med reling, kan belastas med 100 kg. MTI Roll av jalousityp, kan belastas med 80 kg. Till MTI Roll finns olika typer av tillbehör.



3 starka varumärken som uppfyller alla dina önskemål.

VINDIC

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



VINDIC

"Exclusive line" Designad kåpa med sidoluckor som standard och med modernt låssystem. Kan förses med centrallås.



Produkter för arbete och fritid i prisintervaller för alla plånböcker.

Kolla med din handlare eller besök vår hemsida: **www.vindic.se**

PLB Vindic AB

Box 148, 681 23 Kristinehamn • tel 0550 – 800 35, fax 0550 – 184 81

NORDICC

Sand- & Saltspridare 150 - 3200 liter



NORDICC

Tel: 0372-129 99

Kranar 0,5 - 5 ton



Kran
spar tid!

Kontakta oss för offert!



Fax: 0372-805 60

E-post: contact@nordicc.se

www.nordicc.se

QPAX®
FUNCTIONAL STYLING

UTVECKLING & TILLVERKNING I SVERIGE



**T-track
TAKBÅGAR**

Bågar för montering av utrustning på tak. Perfekt för montage av arbetsbelysning, extraljus, blyxtljusramper, backkameror, takljusskyltar, mm. Modellanpassade för lätta transportbilar, tillverkade i Ø60mm aluminiumrör.

EXTRALJUSFÄSTEN | SIDOSKYDD | TAKBÅGAR

qpax.se



KITE-TERAPI

Havet höll på att kosta honom livet. Trots detta tillbringar Atte Kappel sitt liv på vatten – och han älskar det.

Text & Foto: Richard Sjösten

Atte Kappel är inte som alla andra. Trettioåtta år gammal lämnade han Sverige för en oviss framtid utomlands.

– Jag hade budget för att hålla mig flytande i tre år. Det var målet. Jag sålde av allting hemma, säger Atte.

Nu har det gått fem år.

Första stoppet var östkusten i USA. Här hittade Atte en Folkabuss, som han köpte tillsammans med sin reskamrat.

– Vi bussade runt hela USA under ett halvår, längst kusterna. Kite-surfade och bodde i surfbussen. Det var bra.

Men sommarmånaderna tog slut, och när de tillsammans nådde Vancouver i sydvästra Kanada var det kallt, snöigt och bergigt.

– Min reskamrat, hon älskade snön och skidåkandet. Det var inte riktigt min grej. Jag ville vidare.

Dessutom var romansen över. Atte ställde in siktet på Sydostasien. Frågan





Nästan som vanlig morgon, fast utanför Bergkvara i Småland, och inte utanför ön Tablas på Filippinerna. Atte kite-surfar ett par timmar 330 dagar per år och tävlar i asiatiska touren för kite-surfing.



"ANLEDNINGEN TILL ATT JAG VILLE BORT FRÅN SVERIGE BEROR PÅ EN SAK"

var bara: Var är det enklast med visum, billigast att bo och att leva?

Atte lämnade inget åt slumpen. Efter omfattande research föll valet till slut på Filippinerna, efter att bland annat Kambodja, Vietnam och Thailand fallit bort av olika anledningar. Det avgörande var att engelska är ett av två officiella språk på Filippinerna.

– När jag gör någonting går jag "all-in". Jag gör det till 100 procent. Eller också gör jag det inte alls.

– Att jag ville bort från Sverige berodde egentligen bara på en sak. På Tsunamin.

Atte stod på stranden i Khao-Lak i Thailand den där ödesdigra annandagsmorgonen för drygt tio år sedan, och han förstod sent vad det var som höll på att hända. Tsunamin var nära

att kosta honom livet.

– Jag klarade mig. Men det har satt ärr för livet. Två av mina kompisar kom aldrig hem igen.

Tiden efter var tuff, med tung rehabilitering. Livet fungerande inte i Sverige efter upplevelsen i Thailand 2004. Stresshanteringen fungerade inte.

– Mitt liv var fyllt av stress i Sverige och jag kunde inte hantera det. Kite-surfing blev min ventil, konstaterar Atte.

När vi träffar Atte är han tillbaka i hemlandet över sommaren. Det är juni, regnet hänger i luften och himlen är gråmulen. Vädret är minst sagt tjurigt, men det märks inte på Atte; han är på ett strålande humör!

Vi befinner oss i Bergkvara, en bit söder om Kalmar. Atte tränar inför Red

"ENDA FÖRDELEN MED
ATT KITE-SURFA I SVERIGE
ÄR ATT FÖTTERNA BLIR
SÅ KALLA ATT MAN INTE
KÄNNER OM MAN SLÅR
DEM I BOTTEN!"



Bull Race i Öresund, ett kite-race med omkring 200 startande. Ett race som Atte senare vann!

Sedan 2005 är han en passionerad kite-surfare. Och sedan ett par år tillbaka kan han leva på sin passion: Atte är numera professionell kite-surfare!

Nyligen anländ till Filippinerna år 2010 deltog Atte i KTA, Kite Tour Asia, och blev trea direkt!

– Känslan var enorm när jag förstod att jag kunde hävda mig bland de bästa.

Sedan dess har det gått sakta men säkert uppåt för Atte, och resultaten har inte låtit vänta på sig.

– På Filippinerna kan jag kite-surfa 330 dagar per år. Det är 28 grader i vatten och luften, och viktigast – ingen stress. I min värld är det himmelriket.

Atte sitter i dörröppning på en "surf-

buss" modell nyare, fullastad med kite-utrustning samt madrass och kudde. Bilen är en Volkswagen Transporter 4MOTION DSG, utlånad av Volkswagen Transportbilar och ett välkommet transportmedel över sommaren. Attes sponsorer har nämligen flugigt honom till Europa för att han ska kunna delta i bland annat den europeiska touren och i SM.

– Vilken bil. Jag hittar nya funktioner på den hela tiden! Visste du att lamporna tänds automatisk när man kör in i en tunnel?

– Jo..., säger jag.

– Och att den är sjukt snål, och att den har fyrhjulsdraft, fortsätter Atte.

– Jo, det står på 4MOTION på bakluckan... Atte avbryter:

– Vid varje tävling i Europa har jag

"The battle of the sun" är en tuff 40 kilometer lång tävling mellan Sverige och Danmark, som lockade cirka 200 startande. Atte vann den stora klassen Twin-tip. Drygt 60 procent av de startande bröt.





Bakom sina solglasögon står Atte Kappel, 43, professionell kitesurfare. Livet på Filippinerna är enligt honom själv "Another day in paradise."

bogserat upp bilar från stranden. Du vet, alla är så lata och ska köra så nära som möjligt!

Att turnera runt i en Folkabuss gör att minnena från hans USA-äventyr gör sig påminda. Bra minnen.

– Om Volkswagen gick med på det skulle jag gärna köra den här ända hem till Filippinerna, flinar han.

Atte Kappel tävlar i "course-racing".

"OM HEMLÄNGTAN KOMMER SMYGANDE SLÅR JAG PÅ RADION"

Tävlingsformen är direkt jämförbar med bankappsegling för segelbåtar.

– I en vanlig regatta är vi 30 stycken på startlinjen. Utmaningen är att få en riktig bra start, och att inte kroka ihop med någon annan. Skillnaden mot kappsegling med båtar är ju att vi har seglen 20 meter upp i luften, i tunna linor!

– Det värsta som kan hända är en stor "tangle", vi kallar det så när vi krockar ihop, och där det blir så mycket trassel att man inte ens kommer till start i nästa heat!

Det går fort. Farten med "seglet" högt upp i luften ligger ofta runt 30 knop.

Tävlingarna körs i vindstyrkor från 8 och upp till 35 knop, ungefär 20 sekundmeter. Blåser det hårdare kan det

bli problem för startbåten och för räddningsbåten.

– Men vi har inga problem att gå ut i hårdare vind, ler Atte.

"Hemma" på Filippinerna lever Atte på små medel, där är det billigt att bo – och han trivs med det. Fem år har gått sedan han lämnade Sverige, och målet med att stanna tre år är alltså uppnått.

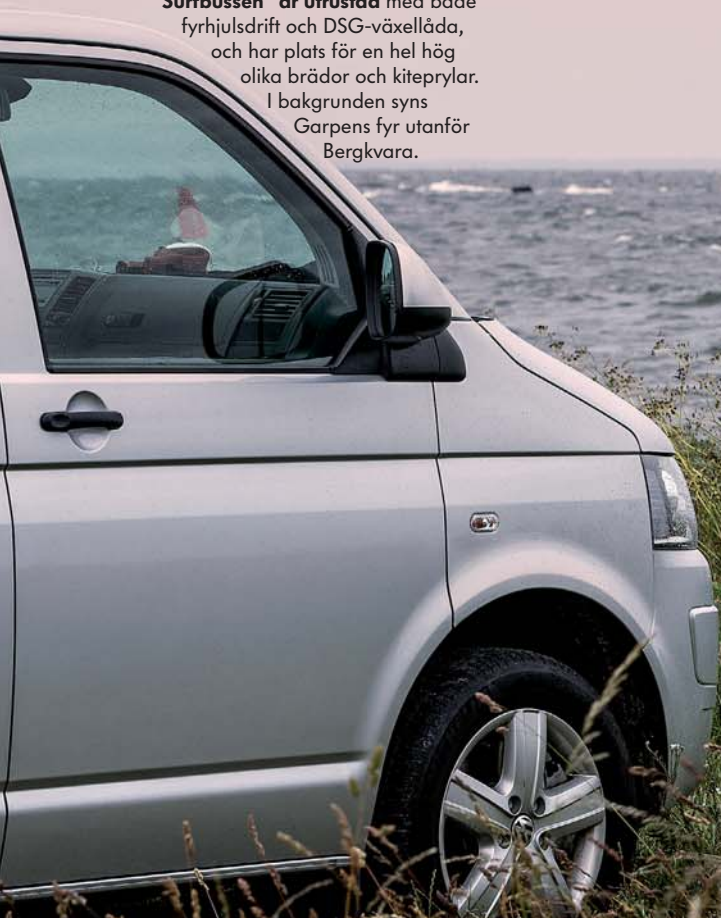
– Har jag klarat mig så här långt, är det lika bra jag siktar på pension här, skrattar Atte, som just nu bygger ett eget hus i sitt paradys.

Någon gång ibland, när hemlängtan kommer smygande, sätter han på webbradion och lyssnar på Radio Stockholms trafikrapporter.

– Då vet jag att det här är rätt för mig.



"Surbussen" är utrustad med både fyrhjulsdraft och DSG-växellåda, och har plats för en hel hög olika bräddor och kiteprylar. I bakgrunden syns Garpens fyr utanför Bergkvara.



Volkswagen Transporter 4MOTION DSG

Pris: Från 334 500 kronor exkl moms.

Drivlina: 4-cyl turbodiesel, maxeffekt 180 hk/132 kW vid 4 000 r/min, max vridmoment 400 Nm vid 1 500 r/min, fyrhjulsdraft, 7-växlad DSG-automatlåda, ESP.

Mått & vikt: (cm/kg) Tjänstevikt 2 243, max lastvikt 757, max dragvikt 2 500. Längd 529, bredd 190, höjd 197, axelavstånd 340.

Prestanda: 0–100 km/h 10,6 sek, toppfart 188 km/h, bränsleförbrukning, 8,8 l/100 km, CO₂-utsläpp 232 g/km.