N°01
2016

Transport MAGASINET

UTMANAR KUNG BORE

I NYA **CADDY 4MOTION**

KALFJÄLLETS SHERIFF

CRAFTER **RENFINKA**

AFRIKARALLY MED LEGENDEN ILTIS I DANMARK • 24 TIMMAR MED E-LOAD UP!

Transportbilar

Det här är riktigt bra för din transportbil. Det försäkrar vi.

Volkswagen Försäkring är det perfekta valet för dig som har bilen som ett viktigt arbetsredskap. Hos oss får du nämligen ovanligt generösa ersättningar – till ett bra pris. Vad sägs om upp till 50.000 kr i ersättning för stulen eller vandaliserad inredning? Eller en maskinskadeförsäkring som gäller i hela 8 år eller 15.000 mil. Eller garanterat Originaldelar på Volkswagenverkstad vid reparation. Listan kan göras ännu längre, men du har nog förstått poängen.

Ring **0770-110 151** eller gå in på **volkswagentransportbilarforsakring.se**

Volkswagen Försäkring

Transportbilar

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

5 **LEDARE**

8 **NYTT & NOTERAT**

12 **FAST I RENFINKAN**
Specialbygge när det är som bäst. Vi åker Crafter 4Motion över fjäll och genom djupsnö i samernas land.

20 **EU5-MOTORER ÅTGÄRDAS**
Intervju med Claes Jerveland, VD på Volkswagen Group Sverige, om kommande serviceåtgärder av drabbade EU5-dieselmotorer.

22 **ETT DYGN MED E-LOAD UP!**
Vi tar rygg på hyllade eventbyrån Nine Yards för ett dygn i bakluckan på Stockholms smidigaste skåpbil – eldrivna e-load up!

26 **CADDY UTMANAR KUNG BORE**
Vi provkör nya Caddy Maxi 4Motion till vintern – och hittar oss själva i Tännäs.

32 **SYNS DU INTE, FINNS DU INTE**
Djupdykning i senaste stylingtrenderna – se tuffa Volkswagen "Camarok".

36 **SMART LAST SPARAR TID**
Bli effektivare på jobbet med rätt utrustning. Thule Professional har tillbehör för varje behov – och som passar alla.

38 **CADDY PÅ UTRYCKNING**
Vad gör du om du fastnar i en hiss? Blir räddad av Schindlers servicetekniker i en Caddy, förstås!

44 **DAKAR-RALLYT – I DANMARK!**
Vi återskapar ögonblicket från 1980 när legendaren Freddy Kottulinsky segrade i Paris-Dakar-rallyt – och gjorde fyrhjulsdrift till var mans sak.

För att underlätta god kundservice och korrekt administration av bland annat de garantier som följer med ditt ägande av en bil av märket Volkswagen behandlas dina personuppgifter med stöd av IT av Volkswagen Group Sverige AB. Den auktoriserade återförsäljaren av ditt bilmärke i det distrikt du bor registrerar också dina personuppgifter. Uppgifterna, som i huvudsak inhämtas från dig via dina kontakter med återförsäljarbolaget och från vårt Bilägar- och Beståndsregister, uppdateras och kompletteras främst från Centrala Bilregistret.

De uppgifter som behandlas är till exempel namn, adress, uppgifter om bilen och dess service och reservdelsinköp. Uppgifterna används också om det av säkerhetsskäl skulle bli nödvändigt att återkalla ett fordon, för utsändande av denna kundtidning, för framställning av statistik samt för information och marknadsföring. Du kan komma att få intressant erbjudanden från våra auktoriserade återförsäljare eller från våra samarbetspartners, såsom försäkrings- och finansieringsföretag. Om du inte vill ha sådan information eller begär rättelse av eventuell felaktig uppgift, meddela detta till kundservice@volkswagen.se

THULE SWEDEN

› Thule Professional

Thule Professional har utvecklats av världens ledande företag inom lasthållarsystem. Varje del av systemet, inklusive komponenter och material, är grundligt utprovade och testade – och förberedda för riktigt tunga uppdrag. Resultatet är ett flexibelt, säkert och tidsbesparande system som klarar dina specifika krav och framtida behov.

Bring your life
thule.com

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

Ansvarig utgivare:
Hans Turemark
Redaktör:
Erik Gustafsson
Omslagsfoto:
Peter Gunnars
Grafisk form:
Lina Axelsson Berg
Redaktionskommitté:
Dan Andersson, Erik Gustafsson, 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 TransportMagasinets register via bilregistret. TransportMagasinet distribueras till dig som äger eller kör en Volkswagen Transportbil som är åtta år eller yngre. För insänt, ej beställt material ansvaras ej.

ISSN: 1402-4233

NU VET ALLA VAD **EU6** ÄR

NU SITTER VI i vintermörkret och blickar tillbaka på en stormig höst, inte bara i södra Sverige utan även hos Volkswagen. Utan omsvep ska jag erkänna att jag personligen både blev överraskad och besviken när det kom fram att Volkswagen som företag, som gör så otroligt många bra saker, missar på det sätt som upptäcktes med kväveoxiderna. Och många bland de 600 000 anställda inom vår koncern kände likadant. Mest besviken är jag över att vi tar av det förtroende som ni visat oss genom att använda våra produkter.

SEDAN DESS HAR mycket hänt. Vår nya koncernledning har tydligt och uppriktigt bett om ursäkt för det inträffade och sagt att man ska göra allt för att något liknande inte ska upprepas igen. Parallellt har man arbetat stenhårt med att utarbeta en plan för hur de berörda bilarna ska åtgärdas, som nu finns klar.

Lösningen är förhållandevis enkel för dig som kund, och säkerställer att fordonen uppfyller gällande regler. Och så snart det är dags för er bil att åtgärdas kommer ni som kund att bli underrättad.

MEN DET FINNS inget ont som inte har något gott med sig. Vi har lärt oss om utsläppsnormer, att de skiljer sig åt i Europa och USA, att de skiljer sig åt mellan personbilar och lätta lastbilar. Vi har också lärt oss om olika testcykler och hur verklig förbrukning kan skilja sig åt, vilket gäller samtliga bilmärken.

Positivt är också att vi ställt om all produktion av Caddy till EU6-motorer, som är den utsläppsnorm som blir lag 1 september 2016 för lätta lastbilar. Det är bra för alla, inte minst miljön då 96 procent av den svenska marknaden för lätta lastbilar är just diesel. Med EU6 är förbrukningen mellan 15 och 20 procent lägre och kväveoxiderna i linje med de nya hårdare kraven.

Mycket glädjande är dessutom att Transporter, för tredje gången, kan titulera sig som International Van of the Year. En ärofylld utmärkelse och ett styrkebesked då konkurrensen bland transportbilar är större än någonsin.

TILL SIST VILL jag personligen tacka er kunder som visat ett otroligt stöd och fortsatt förtroende för oss och för våra återförsäljare. Jag vill även tacka våra återförsäljare som består av 65 Team Transportbilar som gör sitt yttersta för att hålla er mobila. Det är ni tillsammans som gör att jag vet att vi kommer gå ur denna situation starkare än någonsin.

Hans Turemark

HANS TUREMARK
Märkeschef, Volkswagen Transportbilar

ELBIL REDAN 1972. FÖR 44 ÅR SEDAN TOG DEN TYSKA STADEN STADE UTANFÖR HAMBURG EMOT VOLKSWAGENS FÖRSTA ELDRIVNA TRANSPORTBIL; EN ELEKTROMOBIL BASERAD PÅ T2. REJÄLA BLYBATTERIER GAV UPP TILL 70 KILOMETERS RÄCKVIDD OCH TOPPFART PÅ OMKRING 70 KM/H. 150 BILAR BYGGDES INNAN TILLVERKNINGEN UPPHÖRDE 1979. EN AV BILARNA STÅR I DAG PÅ AUTO MUSEUM I WOLFSBURG, TYSKLAND.

TUFF CADDY

I NY ALLTRACK-KOSTYM

Underkörningsskydd och ett oömt yttre. Nya Volkswagen Caddy Alltrack är som gjuten för ett liv på såväl dåliga grusvägar som i stadsmiljö. Tuffare och tåligare – och med lika bra lastförmåga.

FJÄRDE GENERATIONENS CADDY-FAMILJ växer. Efter succéintroduktionen av Caddy och Caddy Maxi utökas nu modellfamiljen med stryktåliga Caddy Alltrack. En hårdnackad bil för de mest krävande uppdragen – som både skåp- och personbil.

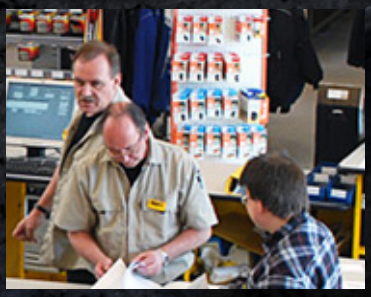
Tack vare stöttåligt underkörningsskydd och rejäla skydd vid hjulhusen är nya Caddy Alltrack som formsydd för dåliga svenska vägar. 4Motion fyrhjulsdrift finns naturligtvis tillgängligt och borgar för god framkomlighet samtidigt som den höga utrustningsnivån ger hög komfort. Förutom underkörningsskydden och de markerade hjulhusen särskiljer sig Alltrack-versionen genom kromdetaljer i frontgrillen, mörktonade bakljus samt lasträcken i mattborstad aluminium. Modellen kommer också med en den nya exteriörkulören Mojave Beige och de Alltrack-exklusiva 17-tumsfälgarna Quito.

INTERIÖRT KOMMER NYA Caddy Alltrack med läderklädd ratt, handbromsspak och växelspak med Muscat-färgade sömmar, samt en extra stryktålig klädsel. För att dessutom göra körningen på dåliga vägar enklare kommer Alltrack också med ett Hill Hold-system som standard.

Naturligtvis säljs även nya Alltrack med det avancerade fyrhjulsdriftsystemet 4Motion som kommer med en 2,0-liters EU6-dieselmotor i två effektversioner. Antingen med 122 hästkrafter och manuell sexväxlad låda eller med en 150-hästarsmotor och automatisk DSG-låda.

NYTT SAMARBETE MELLAN VW OCH SWEDOL

MED START UNDER början av 2016 startar Volkswagen och Swedol ett samarbete för att gagna sina respektive kunder, bland annat runt olika events som ”Swedoldagarna” – ett populärt event på företagets butiker runt om i landet. Under eventen är Swedolbutikerna fyllda med extra bra erbjudanden, många leverantörer på plats som demonstrerar sina produkter, vilket också nu alltså gäller Volkswagen Transportbilar! Swedoldagarna är mycket populära bland proffs inom bygg-, entreprenad-, åkeri- och industrisektorn.



APP-DATE

PARKOPEDIA

HITTA P-PLATS LÄTTARE

Låt mobilen guida till närmaste parkeringsplats. Koppla in din smartphone med appen Parkopedia i din Volkswagen och App-Connect-systemet integrerar den i bilens menysystem. Appen guidar dig till p-platsen och upplyser om parkeringsregler och kostnader. Finns och fungerar i 75 länder, 6 308 städer och på knappt 39 miljoner p-platser.

App-Connect finns nya Caddy och nya Transporter och integrerar din smartphone i bilens menysystem.

IOS, ANDROID, WINDOWS PHONE
PRIS: **GRATIS** (20 KR INUTI APP)

Svenskt VW-TEAM I RALLYCROSS *siktar på* VM-GULD

2015 ÅRS RALLYCROSS-VM slutade med en bronsmedalj för Volkswagen Team Sweden och föraren Johan Kristoffersson. Nu storsatsar man till 2016 – för att då stå högst upp på pallen – genom att Volkswagen Team Sweden och Marklund Motorsport går ihop.

Med Johan Kristoffersson och Anton Marklund bakom ratten i var sin VW Polo Super Car siktar nystartade Volkswagen RX Sweden på dubbla titlar.

BAKOM FUSIONEN STÅR teamcheferna Jan Marklund och Tommy Kristoffersson.

– Vi diskuterade en sammanslagning redan i fjol, men då kom vi aldrig till skott, säger Jan Marklund. Vi är två team som är i topp i mästerskapet och som både vunnit tävlingar och tagit medaljer.

VW-BUSSEN ÅRETS TRANSPORTBIL

DET ÄR DEN sjätte generationen (T6) av det legendariska VW-skåpet som ännu en gång blivit "Årets Transportbil". Även de två föregående generationerna Transporter T4 och T5 hedrades på sin tid (1992 respektive 2004) med denna utmärkelse.

UTMÄRKELSEN INTERNATIONAL Van of the Year (IVOTY), en av de mest prestigefyllda utmärkelserna för kommersiella fordon, röstas fram av en expertjury bestående av branschjournalister från 24 europeiska länder. VW Transporter T6 med nya högeffektiva Euro 6-motorer presenterades i juni i år i Stockholm och nu har den utsetts till Van of the Year 2016. Segern var övertygande och T6 fick hela 98 poäng av juryn medan närmaste konkurrent fick nöja sig med 68.

"PRISET BELÖNAR TILLVERKARE av kommersiella fordon som gör en viktig insats för att höja nivån på effektivitet och hållbarhet inom transportväsendet med särskild tonvikt på miljö och säkerhet, och Volkswagen T6 anser vi har gjort detta på ett utmärkt sätt i sin senaste version", säger ordföranden för juryn, Jarlath Sweeney från Irland.

– VI ÄR BÅDE glada och stolta över den här utmärkelsen. Det här visar att vi ligger i teknikens framkant både avseende drivlinor som säkerhetssystem. Jag kan också konstatera att vi står starka och hävdar oss mycket väl mot våra konkurrenter på alla plan, kommenterar Hans Turemark, märkeschef för VW Transportbilar i Sverige.

ETT BREV PÅ POSTEN – MED VOLKSWAGEN

DET GAMLA TALESÄTTET att något "kommer som ett brev på posten" är moget för pension. Nu är det i stället "VW kommer med brev åt Posten" som gäller.

POSTNORD HAR VALT Volkswagen Caddy Maxi som ny "brevbärarbil". Efter en upphandling för både den danska och den svenska marknaden för leveranser under 2016 och 2017, samt med option för 2018-2020, föll valet på Volkswagens transportbil Caddy Maxi. PostNord har under upphandlingen jämfört transportbilar från ett flertal fordonstillverkare och noggrant analyserat bland annat kvalitet, inköpspriser, totalkostnad och säkerhet, och utfallet blev alltså att Volkswagen Caddy är det starkaste alternativet.

CADDY MAXI KOMMER att användas för distribution av brev och paket över hela landet. Den aktuella versionen har den senaste TDI-motorn (EU6) med 102 hk och DSG automatlåda. Bilarna kommer att anpassas och levereras färdiga för användning i PostNords verksamhet med start under första halvåret 2016.

Eftermarknaden är mycket viktig för alla professionella kunder. Service och eventuella reparationer kommer att ske hos Volkswagen Transportbilars rikstäckande återförsäljarnät.

PostNord har idag cirka 5 000 fordon i den aktuella storleksklassen. Dessa ska nu successivt ersättas av VW Caddy.

All-in. Du kör bilen – vi sköter resten.

Genom All-in samlar vi dina bilkostnader med en månatlig betalning på en faktura. Ditt företag får mindre pappershögar och enklare administration.

Volkswagen Leasing - en finansieringsform som ger flera fördelar. Momsavdrag med 50 procent av leasingavgiften och ditt företag behöver inte binda eget kapital för bilarna.

Volkswagen Försäkring – med förmånligare försäkringspremie när bilen finansieras hos Volkswagen Financial Services. Ersättning med upp till 50 000 kr för stulen utrustning i lastutrymmet.

Volkswagen Serviceavtal från 99 öre milen –ger kontroll över dina service och underhållskostnader. Originalservice ökar livslängden och andrahandsvärdet på din Volkswagen Transportbil.

Drivemedelkort. Vi kan också erbjuda föraren ett Statoil Företagskort laddat med konkurrenskraftig företagsrabatt som du får utan några tillkommande avgifter.

Dessutom får du riktigt bra garantier och möjlighet att boka en gratis lånebil när din egen är på service. Läs mer på www.volkswagentransportbilar.se

Volkswagen Financial Services

Finansiering Försäkring Mobilitet.

Transportbilar

Under det gemensamma varumärket Volkswagen Financial Services erbjuds serviceavtal genom Volkswagen Service Sverige AB, org nr 556944-2253, försäkring genom IF Skadeförsäkring AB (publ), org nr 516401-8102 och bilfinansiering genom Volkswagen Finans Sverige AB (publ) org nr 556258-8904, helägt dotterbolag till Europas ledande fordonsfinansiär Volkswagen Finanscial Services AG.

VI ÅKER RENFINKA

I SAMERNAS TJÄNST

text: Erik Gustafsson foto: Peter Gunnars

KSM 787

Säg fjällen och du tänker skidsemester. Säg i stället samma sak till en same och han eller hon tänker hem. Bortom Sveriges skidorter och storstadsliv finns ett urgammalt samhälle som lever i full symbios med naturen. Vi hälsar på hos Mittådalens sameby, råkar i luven på Moder Natur och spanar in landets fetaste renfinka.

RUNT OM I vårt land finns det omkring 250 000 renar som försörjer landets renägare. Det är mer än en kvarts miljon djur som varje vår vandrar upp på fjället – och varje höst ner därifrån. Renskötsel är ett massivt arbete som samerna – Sveriges ursprungsbefolkning – ägnat sig åt i hundratals år och en uråldrig tradition som i grund och botten är densamma nu som då.

Vi står mitt i Mittådalens sameby i nordligaste Härjedalen. Här, knappt 60 mil norr om huvudstaden, har samerna levt i närmare 1 000 år, och bedrivit storskalig renskötsel i åtminstone 500 av de senaste.

Trots att det är kortare att köra härifrån till Stockholm än vad det är att köra därifrån till Malmö, är det här vägs ände. Fortsätter vi västerut hamnar vi i Norge och längre norrut är svårt att komma utan att ta långa omvägar längs inlandets huvudvägar. Men det här är hem för några av Sveriges sydligaste samebyar – och här är det naturen som sätter agendan.

VI SITTER I köket hos Alf Martin Fjällgren, same och medlem i Mittådalens sameby, och äter nyrökt renkött. Det är sen höst i renskötselåret och det är hög tid för renarna att lämna sommarbetet på fjällen. För Mittådalens sameby innebär det att 5 000 renar ska förflyttas från området kring Sveriges sydligaste glaciär Helags och landets högst belägna allmänna väg, Flatruetvägen, till området runt nationalparken Sonfjället och där delas upp i mindre grupper. Samtidigt ska många av årets kalvar och en del sarvar – stora tjurar – slaktas.

– För vår del är vi klara med förflyttningen.

ÄVEN OM DET inte ekar på kalfjället ligger rengärderna kusligt öde. På de här ställningarna hänger annars de nyslaktade renarna. Längre ner i dalen har Mittådalens sameby ett eget renslakteri.

Aldrig förr har vi fått ner hjorden så snabbt som i år. Värre är det för grannbyn. De är ännu inte klara och nu blåser det dessutom upp till storm, och då vill varken renägare eller renar vara på fjället, förklarar Alf Martin som egentligen skulle varit där för att hämta hem några av sina renar som förirrat sig in i grannbyns hjord.

I stället står hans specialbyggda ”renfinka”, en Volkswagen Crafter 4Motion med bur för rentransport, tom på gårdsplanen. Själva har fotografen Peter Gunnars och jag på grund av ovädret blivit utestängda från vårt vandrarhem på andra sidan Flatruet, då vägen över fjället har tvingats stänga.

– Om inte vägen öppnar måste vi köra runt hela fjället, vilket innebär minst tre timmars körning. Jämfört med en knapp halvtimme över, konstaterar Peter bittert över en tugga renkött.

PÅ NÅGOT SÄTT är situationen så talande för en av tidernas främsta kulturkrockar. Här är vi, två sörlänningar med ett väl planerat schema som vi tvingas se spricka redan på första punkten på grund av Moder Natur. Någon renskiljning kommer vi inte att få se, det är en sak som är säker.

– Allra värst var det ett år när vi fick vänta ut ett sex veckor långt oväder innan vi kunde få ner hjorden, kontrar Alf Martin snabbt.

– Då gick vi längs norska gränsen precis innan julafton och drev. Det var tufft. Men för renarna existerar inga gränser. De går dit de vill, men eftersom vi inte har några vildrenar i landet tillhör alla djur någon sameby. Och då vill det till att vi hämtar hem de som farit på villovägar. Därför har jag skaffat mig en rejäl renfinka, säger Alf Martin Fjällgren mellan tuggorna av renköttet.

GENOM ATT TITTA på märkningen i örat kan man se vem renen tillhör – praktiskt då samtliga renägare har en egen unik märkning.

"JAG FÅR UPP 21 RENAR PÅ FLAKET, SEN HAR JAG YTTER-LIGARE 18 PÅ SLÄP."

FÖR ÄVEN OM renskötselarbetet i dag underlättas på många sätt av terränghjulingar, snöskotrar och i vissa fall till och med helikopter är det fortfarande en tuff tillvaro och ett traditionell djurhållning som bedrivs av Sveriges ursprungsbefolkning. Under sommaren märks de nyfödda kalvarna med renägarens unika mönster, framåt hösten slaktas de och däremellan övervakas och förflyttas hjorden beroende på betesmarkerna.

– Renarna går ju runt och blandar sig med grannbyarnas hjordar. Ibland är de nära, ibland är de långt bort i Norge. Då är det skönt att få med sig många renar på en och samma gång, så man slipper köra flera vändor, säger Alf Martin och syftar på sin nya Crafter.

– Jag får oftast upp 21 renar på bilens flak, sedan har jag 18 i en släpkärra baktill.

Bilen, en Crafter 4Motion, är i sin tur en av de mest terränggående och avancerade bilmodeller som finns med ett Volkswagen-emblem på sig, vilket kan behövas när en fullvuxen ren väger mellan 60 och 170 kilo.

Crafter 4Motion byggs som vanligt vid någon av fabrikerna i Tyskland, men efter att den rullat av bandet fraktas bilen direkt till

företaget Achleitner i Österrike där man helt enkelt skruvar isär det som nyss monterades. Axlar, hjulupphängningar och kardaner byts ut, bladfjädring blir skruvfjädring, markfrigången höjs och en fördelningslåda monteras för permanent 50-50-fördelad fyrhjulsdrift och lågväxel, bland annat. Alf Martins Crafter har dessutom luftfjädring för att kunna sänka bilen och ge renarna ett lägre skutt ut.

Och resultatet är inget annat än imponerande. En bil som är byggd exakt för sitt syfte. Efter att Alf Martin tillverkat renburen på flaket står vi här med världens tuffaste renfinka framför oss. Byggd för att leva ett stenhårt liv i stenhård miljö.

I ETT FÖRSÖK att skymta några renar letar vi oss ändå ut med bilen i en bit av samebyns 4 345 kvadratkilometer. Troligtvis gömmer sig byns egna renar i skogarna kring Lossasjön och de andra trycker någonstans på fjället. De oplogade skogsvägarna är en barnlek för Crafter 4Motion och inte heller ställer de glashala backarna till med problem. Bilen förmedlar en imponerande stabilitet och väghållning trots sin höga markfrigång. Med vetskapen att vi dessutom tar oss fram i stort sett överallt förstärks dessutom den oövervinnerliga känslan. Det är en bil för de som vill upptäcka vartenda skrymsle av världen – eller hämta hem 40 renar. Och så plötsligt, mitt på vägen uppenbarar sig en grupp efterslängtrare. De verkar lika förvånade som vi över att hitta varandra, och vi blir stående öga mot öga, stirrandes på varandra, i en knapp minut innan de tröttnar och letar sig in i skogen för lugn och ro.

– TIDIGARE NÄR JAG skulle hämta hem renarna körde jag med min Volkswagen Transporter-pickup, men där var flaket så litet att det knappt var lönt, säger Alf Martin som dessutom har en Volkswagen Passat Alltrack som tredjebil mellan rentransporterna. Totalt kör han omkring 6 000 mil varje år.

– Jag har köpt Volkswagen från Berners i Östersund sedan 1997, så visst betyder den personliga kontakten väldigt mycket. Åker man 21 mil till handlaren vill man ju att det ska vara bra.

SAMERNA I SVERIGE har sin egen riksdag i form av Sametinget. Där sitter 31 ledamöter som är valda av 8 300 registrerade och röstberättigade samer. Runt om i Sverige finns totalt 51 samebyar, varav 33 stycken är fjällsamebyar som Mittådalen och 10 stycken är skogssamebyar. Det betyder att de inte har något fjäll för sommarbetet, och att renarna i stället går i skogen året om. Resterande åtta är så kallade koncessionssamebyar där renägarna ofta inte är samer, men där renskötseln ändå bedrivs av samer.

SPECIALBYGGD PÅBYGGNAD med plats för 21 renar, tre rejäla extraljus och en mäktig LED-ramp på taket gör en renfinka. Och fyrhjulsdrift från Achleitner, förstås.

VOLKSWAGEN CRAFTER TDI 163 4MOTION

Effekt hk/kW, Nm	**163/120, 400**
Förbrukning blandad körning (l/100 km)	**8,7**
CO_2-utsläpp (g/km)	**229**
Toppfart (km/h)	**147**

Motordata

Längsmonterad 4-cylindrig rak dieselmotor med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder. Cylindervolym 1 968 cm^3, common rail bränsleinsprutning, Bi-turbo.

"DE SKA TILL FJÄLLET TILL VARJE PRIS, FÖR ATT KALVA PÅ SAMMA STÄLLE SOM DE SJÄLVA FÖDDES PÅ."

Data kaross/chassi

Axelavstånd/längd/bredd/höjd 433, 695, 199, 241. Fram individuell hjulupphängning med MacPherson fjäderben, undre triangellänkar och krängningshämmare. Bak stel axel med längsgående bladfjädrar.

Och det är i samebyarna som landets 4 677 renägare sedan ingår, och av dem har var och en sitt eget unika renmärke, vilket också är det man identifierar renarna genom. Och det är tack vare märkningen som Alf Martin, och alla andra renägare, med jämna mellanrum kan hämta hem sina djur från grannen.

TILL SIST LÄTTAR stormen och vi kan, med eskort av snöslungan, ta oss över det vindpinade fjället för en natt på Helags pensionat i Ljungdalen. När det i Mittådalen bara bor ett 80-tal personer huserar det i Ljungdalen åtminstone 150, vilket ger dem både Ica-affär och kvällsöppen restaurang.

Dagen därpå har stormen lättat ytterligare och vi kan äntligen ta oss till samebyns rengärde på Flatruet. Här samlas renarna vid slakt och skiljning, för att sedan skickas vidare till nya marker. Rennäringen i Sverige omsätter omkring 230 miljoner kronor årligen och under 2014 slaktades drygt 50 000 djur i alla samebyar tillsammans. Men en dag som denna ligger rengärdena kusligt öde. Förutom några enstaka harspår i snön är det svårt att föreställa sig vilken intensiv aktivitet som kan pågå här, trots det avlägsna ljudet från snöslungan som långt bort fortfarande kämpar sig igenom snöhögarna.

Förutom slakten dödas många djur också av både rovdjur och trafik.

– Vargen är värst. Den kan bita ihjäl massor av renar och bara lämna dem. Dessutom har vi järven som ökat rejält i antal, säger Alf Martin bekymrat. Och det är förståeligt. Enligt den statliga rovdjursutredningen dödar björn, järv, lo och varg mellan 20 000 och 80 000 renar varje år.

FÖR MITTÅDALENS SAMEBY väntar härnäst bevakning och uppdelning av hjorden efter trettonhelgen, därefter är det bara att vänta på att de dräktiga vajorna framåt våren tar täten upp mot fjällvärlden för att kalva på samma plats som de själva föddes på.

– Då ska de upp på fjället till varje pris, oavsett om det är busväder eller inte. Vi har försökt hejda dem något år, men det är omöjligt, säger Alf Martin som då också får se renskötselåret börja om på nytt. På samma sätt som det gör för resten av Sveriges renägare. Precis som det gjort i hundratals år, och så som det förhoppningsvis fortsätter att göra.

DETTA HAR HÄNT

Det var den 22 september 2015 som Volkswagen meddelade att vissa dieselmotorer hade manipulerats för att optimera utsläppsvärdena för kväveoxid under testförhållanden. Testerna utfördes i USA.

I Europa har vi betydligt högre gränsvärde för kväveoxid NOx än i Nordamerika, enligt gällande normer. Volkswagen Group Sverige skickade ut brev till ägarna av de ungefär 230 000 berörda bilarna.

Den tekniska lösningen är godkänd av den tyska transportmyndigheten KBA. I Sverige har Transportstyrelsen godkänt att det är möjligt för bilarna att åtgärdas i samband med en ordinarie service eller annat verkstadsbesök. Åtgärdsprogrammet väntas pågå under 2016.

”NU **LAGAR** VI DET SOM GÅTT **SÖNDER**”

text: David Lilja foto: Glenn Lindberg

BAKGRUND

En mjukvara i en tidigare dieselmotorfamilj optimerade utsläppsvärdena för kväveoxider (NOx) vid testkörning. Det som hänt engagerar hela Volkswagen-koncernen, som nu arbetar intensivt med att åtgärda de berörda bilarna. Aktuell information hittar du på: WWW.VW-DIESELINFO.SE

– En djup besvikelse för mig och hela organisationen. Nu jobbar vi stenhårt för att åtgärda bilarna så smidigt som möjligt och reparera kundernas förtroende för oss. Claes Jerveland, VD Volkswagen Group Sverige, kommenterar händelsen och svarar på frågor om utsläppsfrågan.

NÄR NYHETEN DÖK upp på affärssajten Bloomberg ville den först inte riktigt sjunka in.

– Det här är inte möjligt, tänkte jag, det måste vara en specifik företeelse i Kalifornien, säger Claes Jerveland, VD för Volkswagen Group Sverige. Vi träffas för en intervju två månader efter att nyheten blev känd.

– Vi fick veta samtidigt som alla andra, via nyheterna. Det kändes frustrerande att vi inte hade några svar att ge i början.

Varför tror du att det kunde hända Volkswagen?

– För mig är det fortfarande obegripligt. Ingenjörsföretaget Volkswagen har den tekniska kompetensen och resurserna, man behöver inte ta genvägar på det här viset. Men varför det skett hoppas jag kommer fram i de utredningar som koncernen nu genomför.

Hur var det att stå till svars för något du själv inte har orsakat?

– Självförtroendet och självkänslan har fått sig en törn, helt klart. Samtidigt står jag inför konkreta uppgifter som jag bär ansvar för. Lojala medarbetare och kunder får mig att tro på att vi fixar det här, och att känna fortsatt stolthet för varumärket.

Är det viktigt att lämna in sin bil om den är drabbad?

– Vi rekommenderar det, men vad som händer om bilen inte uppdateras får vi reda ut med Transportstyrelsen.

Hur kommer ni att återfå kundernas förtroende?

– Genom att förbehållslöst be om ursäkt och åtgärda de berörda bilarna på ett för kunden så smidigt vis som möjligt. Professionellt kundbemötande hos våra återförsäljare är a och o.

– Sedan ska vi fortsätta utveckla bilar i teknisk framkant med hög kvalitet och som våra kunder gillar.

Hur har försäljningen påverkats av utsläppsfrågan?

– Med största ödmjukhet kan vi konstatera att försäljningen i Sverige inte visar någon nedåtgående trend jämfört med i fjol. Tvärtom har vi haft en stark avslutning på 2015. Kunderna förstår att alla våra nya bilar uppfyller samtliga miljökrav.

Hur kommer det här påverka framtiden för Volkswagen?

– Ännu större fokus på framtidens mobilitet. Nyckelorden blir elektrifiering och digitalisering. Här kan vi bli ledande.

AKTUELLT

Kolla om din bil är berörd, besök gärna: WWW.VWDIESELINFO.SE

ÅTGÄRDEN I KORTHET:

✓ 2,0 TDI-motorerna kommer att få en programuppdatering. Arbetstid ca en halvtimme.

✓ 1,6 TDI-motorerna får en flödeslikriktare, ett galler som minskar turbulensen i luftflödet, och en programuppdatering. Beräknad arbetstid mindre än en timme.

✓ Målet är att vare sig motoreffekt, förbrukning eller prestanda påverkas.

✓ Kan utföras i samband med vanlig service och är kostnadsfri.

✓ Kunden får hjälp med exempelvis lånebil eller taxi i samband med verkstadsbesöket.

Obs! Alla nya Volkswagen personbilar uppfyller normen EU6, och berörs inte av åtgärden. EU6-kravet för lätta lastbilar inträder 1 september 2016.

VOLKSWAGENS ELEKTRISKA STJÄRNA

E-LOAD UP
– 24 H MED NINE YARDS

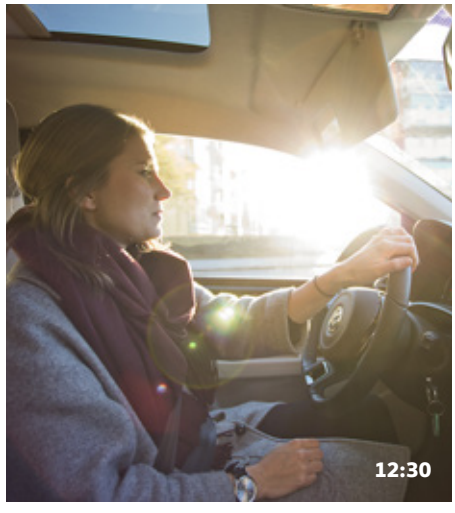
text: Erik Gustafsson foto: Richard Sjösten

Vad gör en eventbyrå egentligen? Och hur funkar livet med eldriven skåpbil?
Det var två frågor som krävde svar – därför hängde vi med i bakluckan på byrån Nine Yards e-load Up!
Här är 24 timmar med Stockholms garanterat smidigaste transportbil.

DAG 1
12:30, RIDDARGATAN 23, STOCKHOLM.

I exakt det här huset huserade förr Privata högre lärarinneseminariet som utbildade blivande lärarinnor i såväl stenografi som bokföring och maskinskrivning. Utbildningen är visserligen avslutad sedan drygt 80 år tillbaka och i dag är det eventbyrån Nine Yards som planerar framtidens företagsevent just här. Men nog vågar jag sätta en slant på att det någonstans i huset fortfarande både skrivs på maskin och bokförs.

Det är inte heller helt omöjligt att det även under skoltiden – precis som det gör i dag – bodde en elbil på innergården. Faktum är att långt innan Ferdinand Porsche konstruerade den karaktäristiska ”Bubblan”, Volkswagen Typ 1, så byggde han redan 1898 sitt första eldrivna fordon. Med den var visserligen maxfarten bara 34 km/tim och räckvidden drygt sju mil. Den e-load Up! som i dag har sin hemvist på gården toppar i stället 130 km/tim och har en räckvidd på 16 mil – och kan dessutom lasta hela 920 liter bakom sina två sittplatser.



12:50, RIDDARGATAN 23, STOCKHOLM.

– Vi ska först hämta blommor i Sickla och leverera dem till ett stort event innan vi ska vidare mot Nacka för att rekognisera en festlokal, säger Emma Holm Lindén när hon förklarar dagens schema.

Emma är production manager på Nine Yards och den vi ska följa det närmaste dygnet tillsammans med bilen. Hon kopplar vant bort laddkabeln från vägguttaget som fastighetsvärden bjuder på elen ifrån och rattar ut genom det trånga stenvalvet.

– Förr åkte vi mycket taxi och kollektivtrafik, använde bud och cyklade en del. Med elbilen gör vi det både renare och effektivare själva, säger Emma och tar sikte mot sydöst med en räckvidd om 126 kilometer i batteriet.

14:05, BLOMLEVERANS TILL ELITE HOTEL MARINA PLAZA.
Här på hotellet med vidunderlig utsikt över Saltsjön och Djurgården arrangerar Nine Yards startskottet för en landsomfattande turné åt en uppdragsgivare. Från och med i dag ska ett team i tre veckor åka Sverige runt och arrangera lokala deltävlingar, innan turnén återvänder till Stockholm för stor final. Men den hinner vi inte vänta på, för nu ska vi nu rekognosera framtida festlokal.

13:35, SICKLA KÖPKVARTER, NACKA.
– Blomsterbutiken ska ligga bredvid Ica, men jag ser varken en mataffär eller några blommor. Gör du? frågar Emma samtidigt som vi kryssar mellan parkeringsplatserna vid köpcentret. Någonstans här i närheten står ett gäng buketter som snart ska delas ut vid en prisutdelning på ett av de 180 event som Nine Yards arrangerar varje år. Och nu hänger det på oss att de kommer rätt.

13:42, SICKLA KÖPKVARTER, NACKA.
Blommorna är funna och inlastade i det 920 liter stora bagageutrymmet. Volkswagen e-load Up! är precis som en vanlig Up! från Volkswagen, med skillnaden att det saknas baksäte. I stället separerar en lastvägg bakom sätena kupéutrymmet och lastutrymmet. De smidiga yttermåtten är oförändrade – och med en 82-hästars elmotor är dessutom den eldrivna versionen ännu roligare att köra än det bensindrivna syskonet.

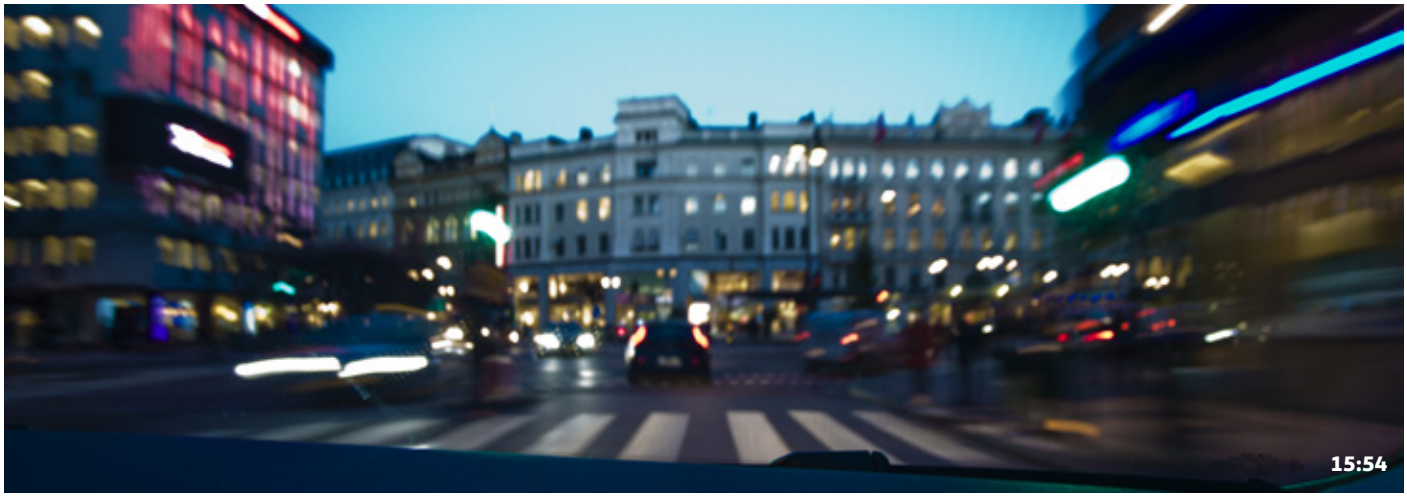
– Mot Elite Hotel Marina Tower, utbrister Emma med 101 kilometer kvar i tanken.

"DET ÄR VERKLIGEN JÄTTEROLIGT, DEN ÄR SOM EN PIGG LITEN GOKART!"

14:19, PÅ VÄG MOT REKOGNOSERING I NACKA.
– Allt blir mycket enklare med egen bil, även om det gärna hade fått finnas fler snabbladdare runt om i stan. Då laddar vi batteriet nästan fullt på mindre än en halvtimme, säger Emma på väg mot festlokalen som ska inspekteras.

– När jag hörde att vi skulle ha en elbil tänkte jag först att de inte var tillräckligt utvecklade, men det är verkligen jätteroligt. Den är som en pigg liten gokart. Hade vi inte haft bilen hade vi nog åkt kommunalt, vilket hade tagit rejält med tid.

16:43, RIDDARGATAN 23, STOCKHOLM.
Efter att vi avverkat knappt 50 fossilfria kilometer i Stockholmstrafiken står e-load Up! åter parkerad på sin plats på innergården. Emma säger att hon ska jobba vidare på kontoret och att bilen ska laddas över natten. Det spelar ingen roll hur många gånger vi säger att vi lovat att hänga med bilen i 24 timmar, som nu har 82 kilometers räckvidd kvar. Vi ger upp och ser i stället fram mot morgondagens storhandling på Ikea!



15:02, FINNBODA VARVSVÄG, NACKA.
– Vi kan arrangera allt möjligt här. Många brukar ha middag på andra våningen i rummet med utsikt över Djurgården och sen fortsätta festen i berggrottan. En gång hade vi dock en förfrågan från en riddarförening som ville ta in hästar och grejer här, men då fick vi säga nej. Vi är ju inget zoo, förklarar den ansvarige för lokalen under tiden vi lotsas runt i huset som en gång i tiden byggdes för att provköra båtmotorerna till det närliggande varvet.

15:54, EFTERMIDDAGSTRAFIK PÅ VÄG HEM.
– Det är viktigt att man ser lokalerna med egna ögon innan man tar dit kunden. Toaletterna måste vara fräscha, det måste finnas hiss om det är flera våningar och stämningen ska vara rätt, säger Emma och försöker förklara vad hon såg när vi andra stirrade på ett omöblerat rum under tiden vi kör tillbaka till det gamla lärarinneseminariet.

19:23, RIDDARGATAN 23, STOCKHOLM.
Fulladdat! Vi försöker ringa Emma och berätta att vi fortfarande hinner till Ikea om vi verkligen skyndar oss, men vi får inget svar och vi tvingas gå hem. Om det 18,7 kWh stora batteriet hade varit helt tomt när vi kopplade in laddaren skulle det tagit knappt åtta timmar att ladda fullt via vanligt vägguttag.

DAG 2
09:00, RIDDARGATAN 23, STOCKHOLM.
Vi försöker oss på en improviserad uppställning, för att hamna i rätt sinnesstämning på skolgården. Den verkar dock inte imponera på Emmas morgonpigga kolleger, i stället skyndar vi oss att koppla ur laddaren för att bege oss mot Ikea. Här ska shoppas!

NINE YARDS GRUNDADES REDAN 2003 OCH ÄR I DAG EN AV SVERIGES LEDANDE EVENT- OCH KOMMUNIKATIONSBYRÅER. DE OMKRING 40 MEDARBETARNA ÄR FÖRDELADE PÅ TRE KONTOR I GÖTEBORG, MALMÖ OCH STOCKHOLM – OCH TILLSAMMANS ARRANGERAR DE 180 EVENT VARJE ÅR.

09:34, E4/E20 SÖDERGÅENDE.
Köer, köer och köer. Synd att man inte får använda bussfilerna när man kör elbil, som norrbaggarna i Oslo får. Men vad gör lite väntan egentligen? Vi har ju mer än 120 nya friska kilometrar i batteriet.

11:23, IKEA KUNGENS KURVA.
Vi ger upp shoppandet och sätter oss i restaurangen. 12 köttbullar tack, med sås och potatis!

12:30, RIDDARGATAN 23, STOCKHOLM.
Trots köttbullarna får både vi och fem rejäla kartonger plats i e-load Up! när vi vänder tillbaka mot stan.

Plötsligt är vårt dygn till ända och Nine Yards och bilen ska fortsätta äventyren på egen hand. Att livet är lekande lätt bakom ratten på en eldriven skåpbil har visat sig tydligt, men på frågan vad en eventfirma sysslar med har vi fortfarande inte lyckats luska ut ett svar. Men det verkar skoj – och det blir bra, så mycket har vi konstaterat.

PROVKÖRD

MÖT KUNG BORE – I NYA CADDY 4MOTION

text: Erik Gustafsson foto: Peter Gunnars

HCT 056

Genom Västmanlands rimfrost, förbi snöklädda gärdsgårdar i Dalarna och längs infrusna sjöar. Vi siktar norrut och möter vintern i nya Volkswagen Caddy 4Motion. Häng med på långresa i tidernas bästa transportskåp.

DE IHÄRDIGA HALKVARNINGARNA från Sveriges Radios trafikredaktion verkar inte ha nått ut till alla. En efter en har våra medtrafikanter snurrat ner i diket, denna kyliga måndagsmorgon. Räddningstjänst, polis och bärgningsbilar kör i skytteltrafik mellan avåkningarna och vi andra krypkör på en glashal Europaväg. Saltbilen? Nej, den har vi inte sett skymten av ännu.

Årets första riktiga halka är här – men bakom ratten på nya Caddy Maxi 4Motion är vi väl förberedda. Förutom 4Motion fyrhjulsdrift med teknik från senaste generationens Haldex-system har vi också adaptiv farthållare med autobromsen Front Assist och City Emergency Brake som håller stenkoll på omgivningen.

Efter den rekordvarma hösten har vi bestämt oss för att möta den riktiga vintern – och framför oss har vi därför mer än 120 mil krokig svensk landsväg genom Bergslagen, Dalarna och Härjedalens fjällandskap bakom ratten på nya Caddy Maxi.

– Om vi lastar skåpet riktigt fullt får vi in mer än 4 000 liter snö, säger jag till fotografen Peter när på väg norrut. Och då har vi fortfarande plats över för våra väskor!

– Kommer inte på fråga, jag har blixtar och elektronik där bak. Glöm snö i skåpet, svarar Peter blixtsnabbt och sänker idén. Det blir nog ingen vit jul i Stockholm i år heller, konstaterar jag tyst för mig själv. Om vi inte lyckas övertyga Kung Bore att ta rygg på oss söderöver, förstås.

"OM VI LASTAR SKÅPET RIKTIGT FULLT FÅR VI IN MER ÄN 4 000 LITER SNÖ."

DEN VOLKSWAGEN CADDY MAXI vi kör är förlängd med 47 centimeter jämfört med standardversionen. Förutom ett närmast massivt lastutrymme med 4,2 kubikmeters kapacitet ger det oss också en 32 centimeter längre hjulbas och därmed en ännu stabilare gång.

NÄR VI PASSERAR Älvdalen i nordvästra Dalarna har temperaturen krupit ner långt under nollan och vintern kommer allt närmare. Under lunchen okynneskör vi den standardmonterade bränslevärmaren och unnar oss en riktigt varm kupé när vi återvänder efter ett skrovmål på den lokala syltan.

För även om komfort och bekvämlighet i transportbilar av någon outgrundlig anledning historiskt sett har legat ett steg bakom motsvarande personbilar är äntligen fjärde generationens Caddy ikapp – kanske till och med förbi. Vi har redan avverkat 50 mil och konstaterar snabbt att våra två säten håller hög standard, inredningen ger en solid och gedigen känsla samtidigt som fjädrings- och ljudkomfort är överraskande bra.

Här åker vi stabilt, bekvämt och snålt. Vi speglar mobiltelefonens innehåll på bilens centrala pekskärm genom "App-Connect" och låter bilen själv hålla koll på ytterligare eventuella avåkningar framför oss genom internetuppkopplingen "Car-Net". Fjärde generationens Caddy visar att en transportbil i segmentet äntligen kombinerar vardagens finlir med en yrkesmans höga krav på driftsäkerhet och lastförmåga.

NÄR VOLKSWAGEN CADDY lanserades för första gången 1979 var namnet egentligen Volkswagen Rabbit och marknaden var Nordamerika. Det dröjde ända till 1982 för den europeiska lanseringen och därmed debuten för världens första Volkswagen Caddy. Och succén var omedelbar. Faktum är att originalmodellen tillverkades ända fram till 2007 i Sydafrika tillsammans med första generationens Volkswagen Golf. Då hade redan såväl den andra generationen lanserats 1996 som den tredje 2004. Det var också ur den tredje generationen som Caddy 4Motion för första gången föddes, vilket då också blev

”ÄNTLIGEN VINTER! Nya Caddy Maxi 4Motion är en pärla på hal snö. Stabil och komfortabel – med förnämlig framkomlighet.

"MED AUTO-BROMSSYSTEM KAN OLYCKORNA MINSKAS MED MER ÄN 25 PROCENT."

den första transportbilen att erbjudas med standardmonterad fyrhjulsdrift.

4Motion-tekniken är utvecklad tillsammans med svenska företaget Haldex och ger en blixtsnabb fördelning av kraften mellan fram- och bakaxel – samtidigt som bakhjulen rullar fritt vid normal körning för optimal bränsleförbrukning.

För trots att landskapet bytte skepnad från höstens bruna sörja till vinterns vackra snötäcke samtidigt som vi skönjde den enorma kraftverksdammen i Trängslet besvärar det halkiga underlaget aldrig oss under vår vintereskapad. 4Motion-systemet agerar blixtsnabbt och lämnar enkelt kvar medtrafikanterna med spinnande drivhjul vid de fåtal trafikljus vi passerar. Och även om det stora lastskåpet är lätt lastat och endast innehåller Peters snökänsliga teknik och en annans väska går nya Caddy Maxi både mjukt och stabilt på de tjälskadade vägarna. Dessutom är ljudnivån i kupén lägre än i betydligt dyrare personbilar.

DEN SOM VILL ha 4Motion i sin nya Caddy har två motoreffekter att välja mellan, båda med två liters cylindervolym och den senaste Euro 6-miljöklassningen. Den svagare har 122 hästkrafter och manuellt sexväxlad låda, medan den starkare 150-hästarsmotorn har en bekväm sexväxlad DSG-låda. Bränsleförbrukningen är densamma för båda, 0,54 liter per mil vid blandad körning, även om den starkare drar det längsta stråret när det kommer till toppfart och accelerationstid.

Med de nya Euro 6-motorerna finns också möjlighet att välja till den avancerade adaptiva farthållaren med autobromssystemet Emergency City Safety och Front Assist som både kan mildra krockvåldet och i bästa fall helt undvika en förestående olycka. Enligt en rapport från försäkringsbolaget If, som Volkswagen Försäkring samarbetar med, kan autobromssystem minska antalet olyckor med mer än 25 procent.

Naturligtvis är också samtliga Caddy-versioner – på alla marknader – utrustade med elektronisk stabilitetskontroll, vilket forskare menar kan ha en större skyddseffekt än självaste krockkudden. Allra bäst skyddseffekt har dock fortfarande säkerhetsbältet.

NÄR VI PASSERAR Myskoxcentrum utanför Tännäs i Härjedalen tornar plogvallarna upp sig längs vägkanten och ytterligare en lastbil har glidit ner i diket. Mer vinter än så här behöver varken fotografen Peter eller jag – och samtidigt bjuder den sista solen på en präktig orange nedgång. Vi stannar längs den öde vägen och njuter av stillheten ett tag innan vi börjar frysa och åter vänder fronten söderut. Nu vet vi vad som väntar i några kyliga månader framöver – och vi, tillsammans med alla andra 4Motion-förare, är väl förberedda inför vinterns snöfall och det årliga trafikkaoset.

– Kom igen nu, Kung Bore. Låt det snöa!

VOLKSWAGEN CADDY MAXI 4MOTION

Motordata: Tvärställd 4-cylindrig rak dieselmotor med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder. Cylindervolym 1 984 cm^3, common rail bränsleinsprutning, turbo.

Axelavstånd/längd/bredd/höjd 301, 498, 179, 189. Fram individuell hjulupphängning med MacPherson fjäderben, undre triangellänkar och krängningshämmare. Bak stel axel med längsgående bladfjädrar.

	TDI 122 4Motion	**TDI 150 DSG 4Motion**
Effekt hk/kW, Nm	**122/90, 300**	**150/110, 340**
Förbrukning blandad körning (l/100 km)	**5,4**	**5,4**
CO_2-utsläpp (g/km)	**143**	**141**
Acceleration 0–100 (s), toppfart (km/h)	**11,4, 178**	**10,0, 189**

Priser (SEK)

Caddy Maxi 4Motion Skåp TDI 122 (exkl moms) från	**185 000**
Caddy Maxi 4Motion Skåp TDI 150 DSG (exkl moms) från	**224 100**

Fotnot: Under fotograferingen har en Volkswagen Caddy Maxi TDI 102 använts, men provkörningen gäller Caddy Maxi 4Motion.

HCT 056

CAMAROK STYLING

SYNS DU INTE, FINNS DU INTE!

text: Richard Sjösten foto: Peter Gunnars & Richard Sjösten

Hur fångar man blickar och skapar intresse runt ett företag? Låt firmabilen bli en rullande reklamskylt! Vi kollar in vad man kan göra, vilka trender som gäller – och vad kalaset kan kosta!

ATT STYLA BILEN är inte längre bara något som traktens 18-åringar håller på med. Det har blivit inne, och numera ser man ”pimpade” bilar överallt. Alltifrån mattvita sportvagnar i storstäderna till byggfirmornas stylade pickuper och läskedrycksförsäljarens skåpbil. Från norr till söder.

I dagens samhälle är det allt svårare att nå ut genom bruset med sitt företagsbudskap, och kanske är det just så som det sägs: ”Syns du inte, finns du inte”.

VOLKSWAGEN TRANSPORTBILAR ERBJUDER många tillbehör för att göra bilen mer personlig och i kombination med helfoliering kan man nå långt!

– Vi gjorde en egen version av vår Amarok-pickup. Vi ville helt enkelt visa hur mycket man kan förändra utseende och karaktär med relativt enkla medel, säger Dan Andersson marknadschef på Volkswagen Transportbilar.

– Jägare och friluftsmänniskor är en viktig målgrupp för Amarok och kamouflagemönster har blivit väldigt populärt på både kläder och accessoarer. Så varför inte på en bil, skrattar Dan.

– Alla tillbehören på Amaroken går att köpa genom våra auktoriserade återförsäljare.

UNDER KAMOUFLAGEMÖNSTRET DÖLJER sig egentligen en blanksvart metallic, men det syns bara om man öppnar dörrarna och tittar i dörrgångarna, eller under motorhuven.

Att helfoliera sin bil och sätta en dekor är ett enkelt sätt att få sin egen prägel på bilen. Kanske har firman en speciell färgkod som måste matchas, eller kanske vill du bara ha en mattsvart Transporter för att det ser ballt ut? Hur som helst, då är det dags att hitta någon som kan hjälpa dig. Det finns många!

TC Dekor & Skylt i Södertälje gör att din bil syns och har varit branschen sedan 2002. Även Hillstedts i Nykvarn är duktiga och är dessutom officiell leverantör av dekor till Volkswagen Transportbilar. Ett annat företag som också är proffs på bildekor är Dekortryck på Ekerö utanför Stockholm. När vi besöker Dekortryck jobbar Mathias och Stefan på en Volkswagen Caddy. Stefan står och värmer med en värmepistol för att fästa folien runt backspegeln samtidigt som Mathias passar in mönstret bakom dörren.

– Vid ungefär 95 grader dödas elasticiteten i materialet och efter det håller folien samma form. Det är viktigt på ställen som har stora ojämnheter och svängar, säger Stefan.

SNABBA FAKTA VOLKSWAGEN CAMAROK

MODELL
Amarok Aviater

FÄRG
Svart

FOLIERING
Helfolierad i kamouflage

FLAKBÅGE
Svartfolierad

FÄLG
Tillbehörsfälg svart Aragonit 19 tum

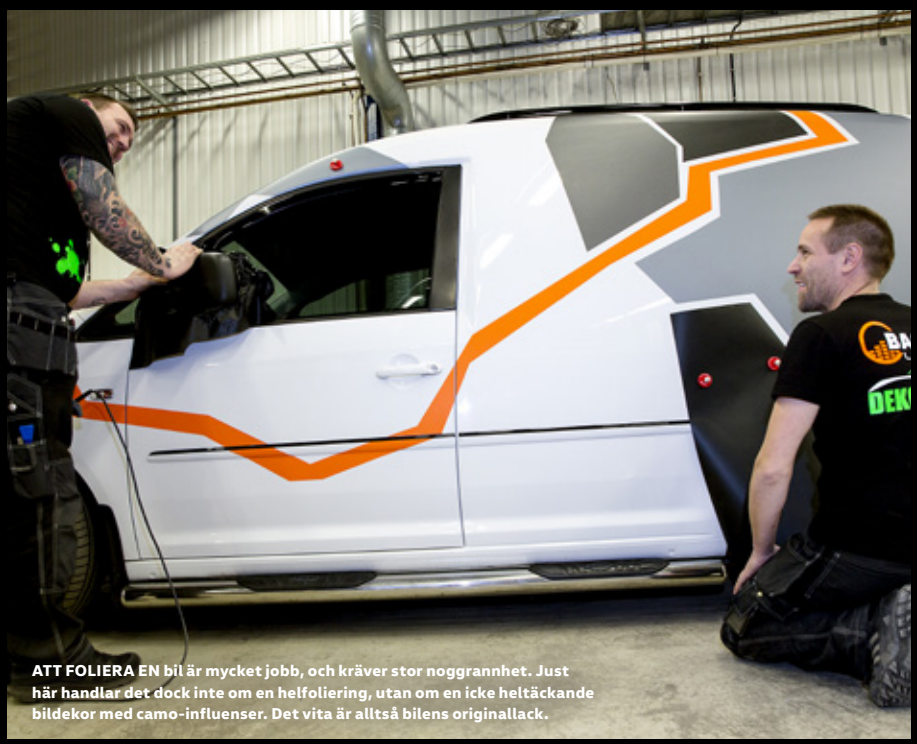
EXTRAUTRUSTNING
Flaklock från Mountaintop med top roll och last-flakbågar

Svartfolierade sidosteg från Trucker

OM DU GILLAR Amaroken, eller ”Camaroken” – då är det bara att besöka närmaste auktoriserade återförsäljare så hjälper de till att göra en liknande bil, säger Dan Andersson på Volkswagen Transportbilar.

STEFAN TOFÄLT och MATHIAS RENLUND på Dekortryck/Backes Ljudbyggeri gillar bildekor och foliering.

"MÅNGA TÄNKER INTE PÅ ATT BILENS ORIGINALLACK SKYDDAS PÅ ETT FINFINT SÄTT."



ATT FOLIERA EN bil är mycket jobb, och kräver stor noggrannhet. Just här handlar det dock inte om en helfoliering, utan om en icke heltäckande bildekor med camo-influenser. Det vita är alltså bilens originallack.

ÅTTA FRÅGOR OM FOLIERING

"CAR WRAPPING" ELLER HELFOLIERING – VAD ÄR DET?

– Helfoliering som vi säger i Sverige betyder att man klär in hela fordonet med en tunn plastfilm som finns i världens alla färger. Bilfoliering har funnits i många år, men det är de senaste fem, sex åren som företag och privatpersoner hakat på och sett möjligheterna. Många använder det för att få ny färg på ett fordon, antingen för att matcha företagets stil eller för att man tröttnat på den gamla. Man kan också printa en bild, om man så vill. Det kan bli riktig häftigt resultat, säger Stefan.

FÖRUTOM FÄRGBYTE, FINNS DEN NÅGRA ANDRA FÖRDELAR?

– Många tänker inte på att bilens originallack skyddas på ett finfint sätt, fortsätter Stefan.

– Mindre stenskott och saker som i vanliga fall orsakar repor når nu aldrig bilens lack. Bilen håller sig som ny under folien. Det är positivt – och ger förhoppningsvis ett högre andrahandsvärde. Tillsammans med en speciell stenskottsfilm, som är en transparent stark film, kan man skydda sin bil ytterligare. Många vill också ha extra skydd vid insteg, lastskydd vid stötfångare bak samt på strålkastarna. Då får man en riktig bra försäkring på att bilen håller sig snygg trots hård belastning i en tuff arbetsmiljö.

HUR LÅNG TID TAR FOLIERINGEN?

– En helfoliering tar cirka två dagar, och innan man kan börja behöver bilen få sig en ordentlig rengöring. Efter en "vanlig" biltvätt rengörs bilen med en såkallad "surface cleaner" för att få bort vax och fett som sitter på lacken. Detta för att folien ska fästa ordentligt. Gör man jobbet korrekt sitter folien många år.

JA, HUR LÄNGE SITTER FOLIEN KVAR PÅ BILEN?

– Det finns olika kvaliteter att välja bland. Vissa har livslängd på tre till fem år, medan den standard som vi kör med är garanterad sju–åtta år, säger Stefan på Dekortryck.

– Då vet vi att den håller.

VAD KOSTAR EN HELFOLIERING?

– Det varierar såklart beroende på bilmodell och svårighetsgrad, men räknat på en Volkswagen Caddy handlar det om drygt 13 000 kronor plus moms. Ovanpå folien kan man sen klistra bildekor med företagsloggor eller liknande, då tillkommer en kostnad för det. En annan teknik är att sätta företagsloggan under folieringen, så att det skapas en upphöjning. Då framträder loggan bäst i vissa ljus och vinklar. Kanske enbart för den diskrete.

KAN MAN TVÄTTA BILEN I EN AUTOMATTVÄTT OCH KÖRA MED HÖGTRYCKSSPRUTA?
– Ja, automattvätt är ok. Dock ska man vara lite försiktigt med högtryckstvätten, eller åtminstone var du riktar den. Ta det lugnt i skarvar och gå inte för nära med munstycket. Tvätta sedan som vanligt med avfettning och schampo, utan vax om det är en matt folie. En blank folie kan poleras och vaxas.

OM MAN INTE VET EXAKT VAD MAN VILL HA DÅ, KAN NI HJÄLPA TILL?
– Kunder som kommer till oss vet oftast vad de vill ha – och då är det enkelt. Andra har en idé om vad de önskar, men kan kanske inte riktigt visualisera det. Då hjälper vi till och tar fram designförslag, och det ingår i priset, fortsätter Stefan.

HUR SER TRENDERNA UT JUST NU?
– Trender kommer och går såklart, men just nu är det mycket camo-inspirerat. Lite märkligt kan man tycka med den oroliga omvärld vi har just nu. Mattsvart har också länge varit en favorit hos våra kunder, berättar Stefan.
– Vi ser också en del galet med speglande folie och kromskimrande bilar. Men det är än så länge ganska ovanligt på transportbilar. Men kanske kommer vi se det snart i Sverige, skrattar Stefan.

FÄRDIGT RESULTAT – en Caddy som sticker ut minst sagt.

EN CRAFTER i full blom. Printad dekor kallas det när man använder bilder och printar dem på vit folie.

ATT FOLIERA "RUST LOOK" är en trend i staterna, och börjar så smått dyka upp i Sverige.

DEKOREN ÄR INSPIRERAD från 2015 års Volkswagen Polo WRC. Det är dock inte samma mönster utan gjort av en grafiker i Göteborg som heter Gorm Boberg.
– Folieringsjobbet är utfört av WrapZone, säger fotograf James Holm som äger bilen.
– Tanken med stylingen var att göra en Amarok som ingen annan har, och som sticker ut ordentligt samt kan hjälpa till att bygga mitt varumärke.

SVART FLAKBÅGE, svarta fälgar och olackade skärmbreddare ger "Camarok" en rå look.

BÄTTRE ERGONOMI
– SKYDDA DIN KROPP OCH DIN BIL

text: Richard Sjösten foto: Peter Gunnars

THULE RÖRBOX
är en smart lösning för säkra och bekväma transporter av rör i längder upp till 3 meter. Med låsbar lucka.

THULE LASTSTOPP
med Thule Utdragen Roller är ett finurligt tillbehör som gör det lätt att lasta på och av plankor och andra långa föremål. Man rullar helt enkelt upp lasten på taket.

THULE TILTBAR STEGHÅLLARE
är en väl uttänkt transportlösning för stegtransport, som gör att du kan lasta stegen på biltaket utan att behöva överbelasta ryggen.

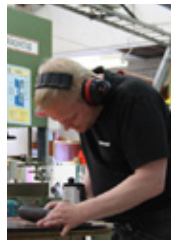
Skydda kropp och bil med smarta prylar från svenska Thules Professional-sortiment. Lastprodukter framtagna för att göra yrkesverksammas liv både enklare och effektivare.

UTSÄTT INTE DIN kropp och bil för mer påfrestningar än vad som behövs. Med smarta produkter från Thule Professional åker lasten säkrare – och du kan ägna dig åt det som är viktigt.

Smarta steghållare, som vips vinklas ner från taket, sparar både rygg och tid. Funktionella fällbara laststopp för plankor och rör, sparar också tid och faktiskt bränsle, då de har lågt luftmotstånd när de inte används. Sist men inte minst så är de faktiskt snygga. Något som är nog så viktigt för många.

Systemets flexibilitet gör också att du kan skapa en lösning som stämmer exakt med dina transportbehov, eller enkelt välja några av de färdiga och prisvärda paketen för bland annat snickare, rörmokare och ventilationsinstallatörer, som finns hos Volkswagen-återförsäljarna.

Alla produkter är testade för att klara riktigt extrema lastbehov, då de är anpassade till den nya City Crash-normen. Det är en testmetod som motsvarar kraven för såväl ISO-standard som DIN-standard. Thule och Volkswagen Transportbilar – en lyckad kombination helt enkelt.



Vi kan det här.

70 ÅRS TRADITION - KVALITET I VÄRLDSKLASS

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

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

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

Välkommen att testa oss du också!

KAROSSAN
SPECIALISTER PÅ BILINREDNINGAR SEDAN 1944

Inspecta

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

MODUL-SYSTEM

Vi inreder din servicebil!

Stockholm: 08-477 09 00
Göteborg: 031-746 87 00

MODUL-SYSTEM®

www.modul-system.se

SVINDLANDE HISSCHAKT

PÅ HISS-NANDE UPPDRAG

– MED SCHINDLER I STAN

text & foto: Richard Sjösten

Jörgens telefon ringer: – Ok, vi tar det, säger han. Är där om 15 minuter! Snabbt vänder Jörgen sin Caddy och plötsligt är vi inte längre på väg mot hotellet i Stockholm City med nytt hisslås.

– VI MÅSTE HJÄLPA en kollega. Han sitter längst ner i hisschaktet i gamla skattehuset och behöver hjälp med montering av plåtar.

JÖRGEN BEHR RATTAR vant bilen genom trafiken trots att en dag som servicetekniker på Schindler Hiss inte är en annan lik. Uppdragen trillar in genom Schindler-appen i mobiltelefonen och när som helst kan det komma ett larm med högsta prioritet – och då är tiden knapp.

– Allra viktigast är folk-fast. Då släpper vi allt och åker, säger Jörgen med allvarlig ton. Folk-fast betyder precis vad det låter som: Någon sitter fast i en hiss.

– MITT DISTRIKT HAR lite speciella kunder, som Sveriges Radio, Sveriges Television och Nordiska museet, säger Jörgen.

– Alla våra kunder är speciella förstås, men flera av hissarna i området sitter monterade i skyddsobjekt, vilket betyder att det inte bara är att parkera utanför och knacka på, om man säger så.

ALLA SERVICETEKNIKER PÅ Schindler Hiss har egen bil och just Jörgens, en Volkswagen Caddy från 2011, är i glänsande skick. Den är nyrekondad och lackförseglad inför vintern, något Jörgen fixat själv.

– Jag gillar att ha ordning på grejerna och mår bäst av att ha rent och fint omkring mig. Bilen är ju mitt rullande kontor och lager, säger Jörgen.

För att minska tiden från larm till åtgärd "bor" de femtio bilarna i Stockholmsområdet och de cirka 200 i övriga landet hemma hos sin servicetekniker. Dessutom har Jörgen jour ungefär var sjätte vecka, vilket betyder att han när som helst måste rycka ut. Kanske för att laga en hiss som står stilla, eller för att i värsta fall rädda någon som fastnat.

Bilarna fungerar som ett rullande lager, där reservdelarna är anpassade efter de hissar man har i respektive område. Inredning från System Edström borgar för säker transport och för att ordning hålls i skåpet.

– Har vi inte delen som behövs får vi den oftast levererad klockan 12:00 dagen därpå. Schindlers centrallager ligger i Berlin, berättar Jörgen.

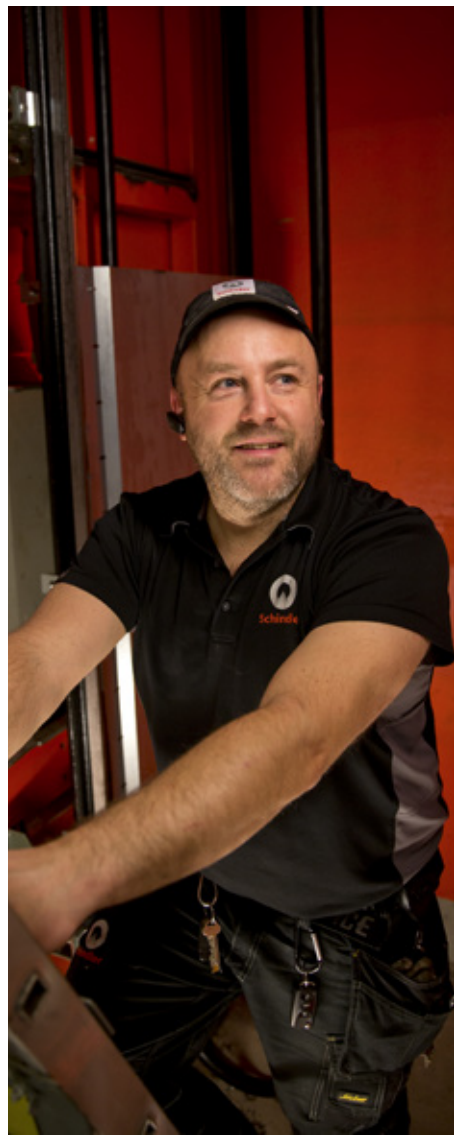
ALLA HISSAR HAR olika kontrakt med olika inställelsetider beroende på felets karaktär.

– Ofta ska vi vara på plats inom en timme när någon har fastnat, även om vi försöker lösa det snabbare än så. Ingen gillar att sitta fast i en hiss, det vet vi. Som tur är händer det ganska sällan.

– Vi servar olika typer av hissar, alltså inte bara vårt eget märke, så det är klart att vissa stannar ibland, skrattar Jörgen.

PER ERICSON, INKÖPSCHEF vid huvudkontoret i Danderyd, sköter inköp av bilar till Schindler. Just nu förfogar bolaget över 255 bilar, varav 253 Volkswagen.

– Det är ingen tillfällighet att vi kör Volkswagen, säger Per. Vår totalekonomi blir bättre trots att det initialt kostar lite mer att köpa VW. Vi vill vara nöjda även när bilen gått 16 000 mil och är fem år gammal, säger han.



"VI FÖRFLYTTAR EN MILJARD MÄNNISKOR VARJE DAG."

– Få driftstopp, hög säkerhet och bra komfort till vår personal är viktigt.

Per minns själv sin tid som servicetekniker och hur mycket tid han spenderade i bilen. Vid frågan om han minns något särskild händelse tvekar han en stund innan han bestämmer sig för att berätta:

– Det kom ett larm om att ett barn hade fastnat i en hiss, söder om Stockholm. Mamman hade varit i trapphuset och fixat med någonting, och rullat in barnvagnen i hissen. Dörren hade gått igen och hissen hade börjat röra på sig. I panik hade mamman sparkat på dörren, vilket utlöste säkerhetsstoppet. Och nu stod hissen alltså fast mellan två våningar, med ett skrikande barn inuti, berättar Per.

– Vid sådana här lägen försöker vi förstås skynda oss maximalt, men vi är trots allt inga utryckningsfordon och måste följa hastighetsbegränsningar, lagar och regler, fortsätter han.

– På vägen blev jag uppringd flera gånger av larmcentralen som ville veta min position, och jag förstod hur stressad mamman var. Med någon kilometer kvar passerade jag en parkerad polisbil, och jag måste erkänna att jag körde för fort, skrattar Per. Men jag tror det är preskriberat nu...

– Polisbilen tog upp jakten på mig, men jag tänkte att nu när jag är så nära stannar jag inte, jag måste hjälpa mamman, så jag fortsatte i full fart med polisbilen blinkande bakom. Framme vid adressen stannade jag framför porten och hoppade ur, förberedd på en utskällning av polisen och kanske till och med böter.

– Jobbar du med hissar, ropade polisen som hoppade ur.

– Ja, jag är på vä... Polisen avbröt Per.

– Bra, vi behöver hjälp med en hiss som stannat med ett barn inuti... !

SCHINDLER HISS är inga nybörjare. Bolaget startades 1874 i Schweiz och finns sedan 1955 i Sverige. För närvarande på 17 orter, från Malmö i söder till Luleå i norr. Förutom underhåll och service som Jörgen och hans kollegor representerar bygger Schindler nya hissar samt moderniserar äldre. På rulltrappor är Schindler störst i världen. Bolagets pay off är imponerande: "Vi förflyttar en miljard människor varje dag".

VW Caddy Maxi Be Free
Frihet för alla!

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 funktionsanpassade utföranden. Be Free's unika luftfjädring och generösa utrymme ger en komfortabel resa för såväl funktionshindrade som taxi/färdtjänstresenärer. På nya VW Caddy Maxi Be Free skapas frihet på riktigt.

Kontakta din närmaste VW återförsäljare eller oss för mer information.

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

TÜV NORD CERT GmbH ISO 9001

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

TRUCKER

K O M P L E T T A

GSE-L

Alpha GSE-L är praktiska styling kåpan.

GSE-L ger dig full åtkomst med glasad design. Mörkt tonade öppningsbara sidoluckor i glas är integrerade i en enastående design. Nu med fjärrlås på kåpans baklucka som styrs med nyckelns integrerade fjärrkontroll.

Alla Alphakåpor är ALLTID 100% fullutrustade med allt från rails till bromsljus och defroster!

Pris inkl. lackering och C-lås.....25.900:-

Kan special beställas utan C-lås 23.900:-

Huvskydd

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

Amarok.....990:-

Skärmbreddare

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

Roll Top

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

Rolltop Deluxe 11.900:-
Rolltop Full Metal 14.900:-
Flakbåge 1+1 76 mm polerad ..5.990:-

Aluminium lock med finess.

Flaklocket Upstone i metall för fritid eller jobb. Tål belastningar upp till 80 kg i X-mönstrad aluminium. Snabbfäste för avtagning av locket.
Låsbart med nyckel som även låser baklämmen på bilen.

Amarok 4dr.....14.900:-

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

CME-L

Alpha CME-L är arbetskåpan med stil.

CME-L ger dig full åtkomst i ett stilrent och mycket robust utförande. Öppingsbara täckta sidoluckor i vridstyvt dubbellaminat. Nu med fjärrlås på kåpans baklucka som styrs med nyckelns integrerade fjärrkontroll.

Alla Alphakåpor är ALLTID 100% fullutrustade med allt från rails till bromsljus och defroster!

Pris inkl. lackering och C-lås.....29.900:-

Kan special beställas utan C-lås 23.900:

Tailgate Assist EzDown

Gör öppning till en dröm med EzDown tailgate assist vilket är en gasdämparfjädring till bakluckan som avlastar luckans tyngd vid öppning.

Öppnandet av baklämmen blir till en enhandsoperation!
Amarok.....640:-

Reling Skydd Formgjutet

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

Sidor Amarok 4dr.....1.490:-
Bakläm Amarok 4dr.....690:-

Lackerat flaklock

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

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

Lastsläde Light eller Heavy

Använd en lastsläde i din pickup för att bättre utnyttja lastytan och samtidigt förbättra din arbetsmiljö. Light lastar 200kg och Heavy 600kg utbredd last. ***Spara både tid och din rygg!***

Light.....6.900:-
Heavy.....9.900:-

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

Samtliga priser är exklusive moms.

ÖVERLEVAREN

text & foto: Richard Sjösten

TACK TILL DEKORTRYCK EKERÖ FÖR BILDEKOR OCH TILL NIALL LUCAS FÖR FLYGFOTO.

UNIROYAL
JJA 204

Utvecklad för militären – men det var först när en tysk-svensk förare segrade i det legendariska ökenrallyt Paris-Dakar 1980 som världen fick upp ögonen för den lilla armébilen. När sedan bilens fyrhjulsdriftsystem monterades in i en personbil, inleddes en ny era i bilhistorien. Vi åker till Danmark och återupplever fyrhjulsdriftens födelse.

DET ÄR TVÅ grader plus, och vinden blåser iskall när vi backar av vår ”nya” Volkswagen Iltis från släpkärran på sandstranden i Römö i Danmark. Bara dagar tidigare hade vi på knagglig tyska hämtat bilen hos säljaren Tobias Drechsler utanför Frankfurt. Idén att – i ett grålmulet novemberväder i Danmark – återskapa en händelse som inträffade för snart fyrtio år sedan i Afrika känns dock plötsligt helt ologisk och nästan omöjlig. Kallt, blåsigt och grått. Det här är inte Sahara.

– DET VAR EN bra idé, men som verkligen inte funkar i verkligheten, tänker jag när bilen trots allt studsar igång på första försöket. Sanden yr och letar sig in genom springorna i canvastaket när jag rullar iväg längs stranden. Gasar på och lägger i fyrans växel, och allt mer sand letar sig in i kupén. Ögon börjar bli grusiga och sanden kryper in i såväl öron som näsa.

FREDDY KOTTULINSKY föddes 1932 i München, Tyskland, och flyttade till Sverige under 1950-talet. Snart följde framgångsrikt tävlande inom rally och racing, vilket gett honom flera hedervärda segrar. Freddy utvecklade även förarutbildningen som i dag är Audi Driving Experience – som dottern Susanne Kottulinsky samt barnbarnen Mikaela Åhlin-Kottulinsky och Fredrik Åhlin verkat aktiva inom. 2010 avled Freddy Kottulinsky, 77 år gammal, i Karlstad där han bodde. ***Bilden ovan Zaniroli/Colesse.***

– Hur sjutton klarade de av att köra genom hela Sahara?

VI BEFINNER OSS 500 mil norrut och temperaturen är väl sådär 40 grader lägre jämfört med den där dagen för 36 år sedan när Freddy Kottulinsky och kartläsaren Gerd Löffelmann skrev bilhistoria. Dagen då de efter 22 dagars intensivt jagande genom världens största öken och 77 däckbyten senare passerade målgången i afrikanska Dakar – som segrare.

Drygt tre veckor tidigare hade starten gått i Paris, och över 400 mil specialsträckor var till ända när duon äntligen nådde Atlanten och målgången på stranden vid Afrikas västligaste spets.

Tysk-svensken Freddy Kottulinsky hade då kört bil 18 timmar i sträck varje dag, grävt fram den med händerna vid en flodbädd i Mali, gett bort sin hjälm till en tävlande motorcyklist och själv kört utan hjälm resterande del, sovit i framsätet under merparten av rallyt eftersom han själv glömt tältet och ätit mat med extra-ljusskyddet som tallrik under servicestopp – vid 48 års ålder! Vilken hårding.

Att Freddy, som på den här tiden hade kontrakt med Audi, ens satt bakom ratten i världens tuffaste ökenrally var oväntat. Tidigare under hösten 1979 hade han indirekt tackat nej till att köra rallyt, med förbehållet att endast en ordentlig löneförhöjning skulle få honom på andra tankar. Det fixade dock Roland Gumpert, som höll i trådarna för rallyprojektet.

Att Volkswagen ställde fyra fordon utvecklade för militären på startlinjen i en ökenrallytävling som startade i Paris var kanske än mer oväntat. Att tiden för tävlingen sammanföll med att den franska armén övervägde ett större inköp av en mindre fyrhjulsdriven transportbil – var kanske inte bara en tillfällighet.

UPPDRAGET, SOM FREDDY till slut alltså tackade ja till, var att köra det legendariska Paris-Dakar-rallyt tillsammans med tre andra Volkswagen Iltis-bilar, men samtidigt också supporta fransmannen Jean Ragnotti – också han i en Iltis. Rallystjärnan från Frankrike hade störst erfarenhet av ökenrally och hade alltså störst chans att vinna rallyt, enligt teamet. Detta betydde att om Jean fick problem skulle de andra Iltis-teamen stanna och hjälpa till.

MED MINIMALA FÖRBEREDELSER och utan större erfarenhet av ökenrally, packade Freddy sin resväska och for till Paris för att starta rallyt. För tyska tidningen Der Spiegel berättade Freddy:

– Den första stora överraskningen var den första natten i Algeriet. Ingen hade berättat för mig att man bör ha ett tält och sovsäck med sig. Så jag var tvungen att sova i bilen, i framsätet. För att göra saken värre, hade jag bara packat sommarkläder. Jag trodde att det ändå alltid var varmt vid ett ökenrally. Att minusgrader råder på natten i öknen, hade jag inte tänkt på.

ATT GE SUPPORT till andra fordon började redan första dagen på väg mot färjan till Algeriet, minns Freddy Kottulinsky i Der Spiegel-intervjun:

– I stället för en startposition som 35:e bil blev vi försenade på grund av att en servicebil behövde support, och vi fick starta någonstans som 60–70:e fordon i stället.

VÄL I ALGERIET BÖRJADE duon sakta klättra upp genom fältet, trots stora problem med navigering. Kartläsare Gerd Löffelmann var ung, bara 19 år, och hade ingen större erfarenhet av kartläsning.

EFTER UNGEFÄR HALVA loppet låg Freddy och hans kartläsare före sina teamkamrater, men det var inget som oroade Volkswagen-teamet, trots att duons huvudsaktliga uppgift var att bereda väg åt den tänkta segraren Jean Ragnotti. Som

VOLKSWAGEN ILTIS

Pris: Ca 80 000 SEK (1980)

Drivlina: 4-cylindrig vattenkyld radmotor 1 714 cm³, maxeffekt 75 hk/56 kW, (rallybil cirka 110 hk), max vridmoment 135 Nm vid 2 800 r/min, fyrhjulsdrift, 5-växlad manuell växellåda med lågväxel. Låsbar diffar fram och bak.

Mått & vikt (cm/kg): Tjänstevikt 1 300, längd 388, bredd 152, höjd 184, axelavstånd 202.

"ETT "CALL-SIGN", MISSTÄNKER VI OCH BÖRJAR FUNDERA PÅ VILKET LIV "BARBARA" LEVT UNDER SINA ÅR I LIBANON."

förväntat stannade de och hjälpte till när någon av kollegorna bad om det.

Då Ragnottis bil hade mer effekt och var snabbare, var det inget problem att Freddy ledde – alla tog för givet att fransmannen skulle köra ikapp, och om.

Men med drygt tre fjärdedelar körda av loppet ledde fortfarande Freddy, och det med två timmars marginal.

MEN SEDAN HÄNDE DET. Freddy fortsätter:

– Det var i Mali. Vi fastande i en flodbädd, och jag kommer aldrig glömma denna plats. Vi var tvungna att med händerna gräva fram bilen, och vi förlorade nästan 2,5 timme där. Plötsligt hade vi tappat till tredje plats, men som tur var det bara ett par minuter till täten. Så på näst sista etappen var vi tillbaka i täten och vann hela rallyt med tolv minuter!

Det visade sig att Freddy hade en egen taktik som gav honom och Gerd segern. De hade nämligen egna reservdelar med sig i bilen. Om den gick sönder behövde de inte vänta på servicebilen, utan kunde direkt börja skruva. Visst blev bilen tung med alla extradelar, men det visade sig vara rätt beslut i det långa loppet.

TILLBAKA I DANMARK. Plötsligt bryter solen igenom de dramatiska molnen och den grå filt som legat över kusten är borta. Nu börjar allting falla på plats. Rätt stämning infinner sig. För samtidigt som nästan all sikt genom den slutna vindrutan försvinner på grund av solens strålar studsar bilen till kraftigt och tar en mindre flygtur. Landningen blir burdus och bilen kastas åt sidorna. Det är såhär det måste ha känts genom öknen; Tufft, hårt och jävligt – i 22 dagar...

ILTIS BETYDER ILLER om man översätter det från tyska. Det lilla mårddjuret är förutom att det är populärt som husdjur, litet, smidigt och kvickt. Precis som bilen.

ILTIS BJUDER PÅ en enkel rå körglädje. Och visst är det något magiskt att köra längs stranden med den här bilen. Enkelheten, den robusta känslan samt vetskapen om att bilmodellen vunnit världens tuffaste biltävling gör att man kan känna historiens vingslag, trots kylan och den enorma geografiska skillnaden.

VÅR ILTIS HAR också levt ett tufft liv. För när Freddys vinnarbil numera står på Volkswagens museum i Wolfsburg har vår bil levt det liv den utvecklades till från början. Vår vagn byggdes 1985 enligt Nato-specifikationer och levererades året därpå till den belgiska armén. Därefter skeppades den ned till Libanon för FN-tjänstgöring.

Där följde 24 år av aktiv tjänst innan bilen togs ur det belgiska militärregistret 2010, och har därefter fått vila i fem år. Innan den nu alltså står här på en strand i södra Danmark och huttrar.

"Barbara 3" står det på instrumentpanelen. Ett "call-sign", misstänker vi och börjar fundera på vilket liv "Barbara" levt under sina år i Libanon, med det våldsamma inbördeskriget som rasade fram till slutet av 80-talet. Vad vi vet är att hon överlevt och – förutom lite sedvanlig rost runt hjulhusen – är i god vigör trots troligtvis hårda år i en krigshärd.

SOM ALLA ANDRA FN-bilar är "Barbara" vitmålad, men då vi några dagar tidigare hämtade henne utanför Frankfurt var hon närmast helt täckt av grön mossa. Den mångåriga parkeringen under ett träd hade lämnat sina spår. En högtryckstvätt

ILTIS ÄR I grunden bakhjulsdriven och fram sitter en liten 1,7 liters fyrcylindrig motor på 75 hästar. Alla reglage har en väldigt mekaniskt och rå känsla. De dubbla batterierna är parallellkopplade och ger 24V–Nato-standard.

senare visar sig den vita originalfärgen, och på sidan av canvastaket kan märkena efter "UN"-dekalerna skönjas – United Nations.

"BAKOM VARJE 4MOTION- OCH QUATTRO-BIL, STÅR EN LITEN ILTIS."

Vid en närmare inspektion visade det sig dessutom att motorn är renoverad, nya stötdämpare monterade samt att en del andra serviceåtgärder utförda.

– Oftast gås bilar igenom ordentligt efter genomförd utlandstjänst, säger Tobias Drechsler som säljer bilen till oss. Han driver ett företag som köper och säljer militära fordon, med Iltis som specialitet. När han hör om vår idé att först foliera bilen, montera dekaler, samt fotografera bilen på stranden i Danmark säger han:

– Kul. Jag renoverade en bil till kartläsaren Mr Löffelmann nyligen. Han ville ha en kopia av vinnarbilen, och Volkswagen Motorsport hjälpte mig ta fram exakt rätt dekaler.

"BARBARA" ÄR PIGG. Trots mer än fem år av stillestånd går bilen som tåget. Klaff, klaff låter det när man vrider om vredet för att koppla in fyrhjulsdriften, vilket går att göra i full fart. Från att först tvekat lite över de små sanddynorna med enbart bakhjulsdriften inkopplad, blir det helt plötsligt en annan bil med drivning på alla fyra. Visst får bilen en viss ovilja att svänga, men som den tar sig fram. Växellådan har dessutom en "G"-växel, där G:et står för "Gelände" – alltså en låg terrängväxel.

ÄVEN OM DET VAR den revolutionerande fyrhjuls-driften som 1980 gjorde Iltis till en segrare har teknikutvecklingen sedan dess gått blixtsnabbt. Titta bara på resans servicebil, en Volkswagen Transporter DSG 4Motion. Här behöver bara fyrhjulsdriftsystemet bråkdelen av en sekund för att fördela drivkraften till bakaxel om framhjulen tappar greppet.

Inte ens med en tvåtons släpkärra baktill är strandens lösa sand ett problem. Nu för tiden jobbar fyrhjulsdriftsystemet ihop med bilens antisladdsystem, och har man dessutom släp tillkopplat aktiveras en släpvagnsstabilisering. Det är inget som märks på en sandstrand, och inte heller i landsvägsfart för den delen. Resultatet är bara att släpet håller sig lugnt som en filbunke under våra knappt 400 mil med "Barbara" på släp, trots störtregn på autobahn och hård sidvind på Öresundsbron.

EN DAKAR-SEGER i all ära, men vad var det som gjorde att Iltis skrev bilhistoria? Jo, modellen togs fram av Volkswagen och Audi under sjuttiotalet för att tyska armén behövde ett nytt smidigt fyrhjulsdrivet fordon. Och det var under utvecklingens vintertester i Finland som chassiingenjör Jörg Bensinger fick en fix idé. Han såg att inget annat fordon kunde hålla samma tempo som Iltis på en snötäckt väg. Det fick honom att övertala Ferdinand Piëch, då chef för den tekniska utvecklingen inom Audi, att testa samma fyrhjulsdrift i en personbil. Testbilen blev en Audi 80 – och bara tre år senare presenterades Audi Quattro. En legend var född.

ILTIS OCH QUATTRO skrev alltså om kartan för hela bilvärlden i början på 80-talet. Plötsligt skulle alla tillverkare med lite självaktning ha en fyrhjulsdriven bil på marknaden, vilket tog flera år för de flesta. När sedan Volkswagen Transportbilar erbjöd fyrhjulsdrift på Folka-bussen redan 1985 chockades världens övriga transportbilstillverkare.

Så kom ihåg, bakom varje framgångsrik 4Motion- och Quattro-bil står en liten Volkswagen Iltis.

Lighforces gener i arv till nya produkter
•Hög kvalitet
•Enorm effekt
•Stort urval
20m
10m
0m
10m
20m
40” Enkelrad Dual Wattage 1 LUX vid 689m
0m
100m
200m
300m
400m
500m
600m
Lightforce Sweden AB I 0950 - 120 00 I info@lightforce.se I www.lightforce.se

Designkåpor Arbetskåpor - Flaklock & flakbågar - Cobra stylingprodukter - Fjädringssystem
Huv- & kantskydd - Däck & fälgar - Snöplogar & sandspridare - Lastslädar - skärmbreddare
Workmantop
ADR godkänt
BGnor Edition
SNO-WAY
Optimera din pickup för vintern! Vi har snöplogen du söker!
SE MER PÅ BGNOR.SE
Skandinaviens största leverantör av pickup-tillbehör!
Vi på BG nor erbjuder dig ett enormt utbud av produkter till transportfordon.
Vi importerar och distribuerar produkter från en rad olika tillverkare.
Vi tillhandahåller kåpor till följande märken: Volkswagen, Ford, Isuzu, Nissan, Toyota och Mitsubishi.
Designkåpa Double Cab inkl. lack från 24.900:- + moms. Arbetskåpa Double Cab inkl. lack från 26.300:- + moms.
BGnor sweden ab
www.bgnor.se

ÅTERFÖRSÄLJARE

AFTÉN BIL
Åkersberga 08-50335100
www.aftenbil.se

ATTEVIKS
Jönköping 036-348800
Ljungby 0372-26770
Nässjö 0380-556300
Växjö 0470-753100
www.atteviks.se

BE-GE BIL
Oskarshamn 0491-761500
Vetlanda 0383-467300
www.be-ge.se

BERNERS
Sundsvall 060-646400
Östersund 063-574700
www.berners.se

BILAB KUNGÄLV
Kungälv 0303-62000
www.bilab.se

BILKOMPANI KALMAR
Kalmar 0480-480000
www.bilkompanikalmar.se

BILMETRO
Avesta 0226-36330
Bollnäs 0278-636600
Borlänge 0243-216400
Falun 023-792500
Gävle 026-657100
Hudiksvall 0650-547200
Ljusdal 0651-768500
Ludvika 0240-87700
Mora 0250-39700
Sandviken 026-278700
www.bilmetro.se

BIL-NORD PERSONBILAR
Lycksele 0950-23750
www.bil-nord.com

BILTEAM ÖSTHAMMAR
Östhammar 0173-10 000
www.bilteam.com

BÖRJESSONS BIL
Alingsås 0322-78900
Ängelholm 0431-458500
www.borjessonsbil.se

DIN BIL
Hisings Backa 031-3818800
Bromma 08-50333200
Stockholm 08-50333000
Helsingborg 042-170000
Kista 08-50333200
Kungsbacka 0300-77540
Lund 046-312870
Malmö 040-380000
Askim 031-7501700
Segeltorp 08-50333000
Södertälje 08-55377900
Trelleborg 0410-15650
Täby 08-50333200
www.dinbil.se
www.vwstockholm.se
www.volkswagengoteborg.se

ENGSTRÖMS
Linköping 013-233000
Vimmerby 0492-66000
Västervik 0490-66000
www.engstromsbil.se

FAGERSTA MOTORFORUM
Fagersta 0223-12960
www.fagerstamotorforum.se

FOLKES BIL
Strömsund 0670-611035
www.folkesbil.se

FRÖJDS MOTOR
Lessebo 0478-34250
www.frojdsmotor.se

HÄSSLEHOLMS BILCENTRUM
Hässleholm 0451-381950
www.bilcentrumgruppen.se

JEPPSSONS
Karlshamn 0454-388000
Karlskrona 0455-388000
www.jeppssons.se

JOHANSSON BIL
Malå 0953-21444
www.skellefteabil.se

KRISTIANSTADS BILCENTRUM
Kristianstad 044-186200
www.bilcentrumgruppen.se

LECAB BIL
Arvika 0570-84400
Karlstad 010-4700700
www.lecab.se

MICHELSENS BIL TOMELILLA
Tomelilla 0417-28100
www.michelsensbil.se

MOTOR HALLAND HALMSTAD
Halmstad
035-180700
www.motorhalland.se

Lyft tungt lätt.

Upptäck fördelarna med Easy Load travers du också.
Lasta i och ur, med lätthet, på egen hand.

Det är inte bara bilen som ska fungera, med bra hjälpmedel så går allt så mycket enklare.

En travers som hjälper dig med dom tunga lyften blir din för 37 500:- (ex. moms), lyftkapacitet 250 kg.
Byter du bil så går det givetvis att flytta med traversen.

www.edstrom.se ● info@edstrom.se ● 08 590 920 20

System Edström Bilinredningar AB

SYSTEM EDSTRÖM

SENS

System Edström Net Shop

Lättillgänglig Bilinredning.

Upptäck fördelarna med vår hemsida du också. Hitta information, bli inspirerad, handla i vår webshop.

Vår hemsida och shop funkar lika bra på dator som surfplatta och smarta mobiler.

När du valt din inredning i shopen kan du välja att få den levererad till dig eller, om du vill ha hjälp med monteringen, begära en offert av en påbyggare nära dig.

Inte nog med att du får inredningen monterad enligt konstens alla regler, du får även 5 års garanti, både på System Edström och monteringen av densamma.

www.edstrom.se ● info@edstrom.se ● 08 590 920 20

ÅTERFÖRSÄLJARE

MOTORCENTRALEN UMEÅ
Umeå 090-153900
www.motorcentralenumea.se

MÜLLERS
Luleå 0920-242200
Piteå 0911-234050
www.mullers.se

MÖLLER BIL
Bro 08-58480830
Enköping 0171-85500
Eskilstuna 016-150900
Karlskoga 0586-64450
Katrineholm 0150-72780
Köping 0221-27200
Lindesberg 0581-37770
Sala 0224-85900
Strängnäs 0152-26480
Uppsala 018-171700
Västerås 021-818200
Örebro 019-205500
www.mollerbil.se

NILSSON BIL
Skee 0526-49900
www.nilssonbil.com

NORDEMANS BIL ÖRNSKÖLDSVIK
Örnsköldsvik 0660-57900
www.nordemansbil.se

NORRBIL
Norrtälje 0176-77500
www.norrbil.se

OLOFSSON BIL
Handen 08-6060600
www.olofssonbil.se

ROGER PERSSON BIL
Finspång 0122-17500
www.rogerperssonbil.se

SKELLEFTEÅ BIL
Skellefteå 0910-715800
Arvidsjaur 0960-21020
www.skellefteabil.se

SKOGLÖFS BIL
Kristinehamn 0550-34960
www.skoglofs.se

STRÖMBERGS BIL
Kalix 0923-75080
www.strombergsbil.se

SVENSTIGS
Gislaved 0371-586800
Värnamo 0370-20500
www.svenstigs.se

SÖDERBERGS BIL
Norrköping 011-280100
Nyköping 0155-209000
www.soderbergsbil.se

TOVEKS
Borås 033-236500
Falkenberg 0346-664100
Falköping 077-1504030
Kinna 0320-209450
Lidköping 077-1504030
Mariestad 077-1504030
Skara 077-1504030
Skövde 077-1504030
Trollhättan 0520-489200
Uddevalla 0522-654300
Ulricehamn 0321-530080
Varberg 0340-664100
www.toveksbil.se

WAHLSTEDTS BIL
Motala 0141-216030
www.wahlstedtsbil.se

VISBY BILCITY
Visby 0498-282900
www.visbybilcity.se

Nu med 4.1m lastöppning!

Lasta 30% mer.

VOLYMAX ULTRA

NYHET! - nu med helt öppningsbar långsida

Volymax Ultra är marknadens mest sålda skåp till VW. Med en genomtänkt konstruktion och smart teknik erbjuder Volymax Ultra en oslagbar fraktekonomi och kapacitet att lasta 30% tyngre på samma volym. Nu har vi växlat upp ytterligare och försett skåpet med en öppningsbar långsida som ger dig över fyra meters in- och utlast.

Beställ nya Volymax Ultra hos din närmaste Volkswagen-återförsäljare.

Berco
Specialisten på allt inom påbyggnadsskåp.

KROCKTESTAD BILINREDNING

ALLT FÖR TRANSPORTBILEN TILL MARKNADENS BÄSTA PRIS

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 **11.900:-**
MED TRE LÅDOR BAK OCH EN LÅDA GENOM SIDODÖRR. PASSAR: CADDY **12.495:-**
PASSAR: CADDY MAXI **13.900:-**

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
BILUTRUSTNING

EXTRALJUSFÄSTEN | SIDOSKYDD | TAKBÅGAR

Q-LED
Fäste för LED-ramper.

Stabilt montage!
Höj- och sänkbar!

Säljs med modell-anpassad infästning eller med universal-montagesats.

qpax.se

QPAX FUNCTIONAL STYLING

MARKNADENS LÄTTASTE 750 KG LYFT FRÅN ZEPRO

Ny lyft till 3,5 tons bilar med låg vikt, tillförlitlig och med hög prestanda. Stabil aluminiumbrygga med halkskydd som standard. Underkörningsskydd i aluminium. 3 års garanti.

www.zepro.se

ZEPRO

Kontakta din VW-återförsäljare för information och beställning

PREFENCE
GÖR BRA BILAR BÄTTRE

PC01X-PR2068
Svart komfortvägg
Vår svensktillverkade komfortvägg i Caddy X-design. En stabil och stark tvådelad komfortmellanvägg att lita på!

PR20684
Ilastningskydd
Ilastningskydd i durkmönstrad aluminum. Skydar stötfångaren vid i- och urlastning.

www.prefence.se

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

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.

Beställ en personlig läderklädsel nästa gång!

Visste du att du kan välja nästan vilken färg som helst på läder och söm? Eller att du kan få brodyr med din företagslogga i nackstöden?

Vi på Standard Leather har levererat läderklädslar som tillbehör till Svenska VW Transportbilar sedan 2009.

Beställ direkt av din VW-återförsäljare eller kontakta oss för eftermontering.

Läs mer på **standardleather.se**. Välkommen!

STANDARD LEATHER

Standard Leather AB | Fräsarvägen 7B | 142 50 Skogås
08-830102 | kontakt@standardleather.se

PLB VINDIC

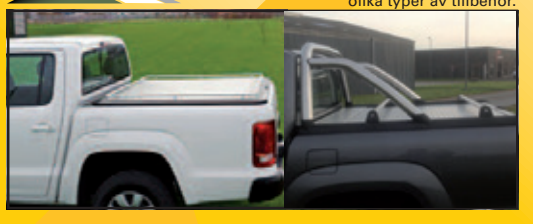
3 starka varumärken som uppfyller alla dina önskemål.

CARRYBOY

Den fulländade stylingkåpan med bromsljus, rails, spoiler, innebelysning 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 jalusityp, kan belastas med 80 kg. Till MTI Roll finns olika typer av tillbehör.



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.

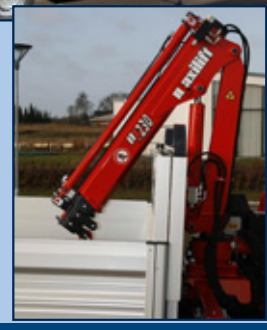
Kolla med din handlare eller besök vår hemsida: www.vindic.se

PLB Vindic AB

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

NORDICC - NÄR DET GÄLLER UTRUSTNING TILL TRANSPORTBILAR -

Vi har ett brett urval av produkter som kranar, tippflak, kranflak
komfortväggar, dubbelhyttsinredningar m.m. Se vår hemsida för mer information!



nordicc.se Tel: 0372-12999 E-mail: contact@nordicc.se

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?

www.autokaross.se • 0515-72 34 00

CERTINA

SWISS WATCHES SINCE 1888

PRECISELY YOUR MOMENT

DS ACTION

PRECIDRIVE™
CHRONOGRAPH WITH 1/10 SEC.

WWW.CERTINA.COM

CERTINA ±10 SECONDS PER YEAR PRECIDRIVE