

Transport

MAGASINET



VI CAMPAR MED
COOLA
CALIFORNIA 6.1

PÅ TIDSRESA I VARVSMILJÖ MED
Folkapickupen



Mer pang för pengarna

All-in

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

Volkswagen Företagsleasing – En finansieringsform som ger flera fördelar. Leasing bokförs som en rörelsekostnad och halva momsen är avdragsgill. Ditt företag behöver inte binda eget kapital för bilarna.

Volkswagen Försäkring – Väljer du vår finansiering får du även rabatt på Volkswagen Försäkring.

Volkswagen Serviceavtal från 1,10 kr milen – Ger kontroll över dina service och underhållskostnader. Originalservice ökar livslängden och andrahandsvärdet på din Volkswagen Transportbil.

Drivmedelskort. Vi kan också erbjuda drivmedelskort med företagsrabatt som du får utan några tillkommande avgifter.

NYHET. Möjlighet att förlänga garantin upp till 5 år.



Volkswagen Financial Services



Transportbilar

Transporter Skåp 6.1 bränsleförbrukning blandad körning 7,6–8,6 l/100 km, CO₂-utsläpp 199–226 g/km. Under det gemensamma varumärket Volkswagen Financial Services erbjuds serviceavtal genom Volkswagen Service Sverige AB och bilfinansiering genom Volkswagen Finans Sverige AB, helägt dotterbolag inom Volkswagen Group. Volkswagen Försäkring är en del av If Skadeförsäkring AB.

12



22



26



36

5 **LEDARE**6 **PORTFOLIO**8 **NYTT & NOTERAT**

Volkswagen stärker sina vintersport-band, ABT e-Caddy lanseras och unik turné genom USA.

12 **CALIFORNIA 6.1 PROVKÖRD I NOVA SCOTIA**

Vi sätter Volkswagens senaste campingbil på prov i Kanada.

22 **PUNKTLIGHET OCH NOGGRANNHET**

Möt Vattenfalls fordonschef vars uppgift är att ha koll på 3 200 fordon.

26 **FRAMTIDEN VÄXER FRAM I VÄSTERÅS OCH SKELLEFTEÅ**

Northvolt nära visionen om en grön hållbar batteritillverkning.

32 **ENTREPRENÖRER SOM ROCKAR**

Entreprenörer, mångkonstnärer, strateger, arrangörer och artister i ett.

36 **TIDSMASKIN TILL 70-TALET OLJEKRIS**

Med en Folkapickup på resa, till en tid då en svensk industriepok gick i graven.

46 **AMAROKEN SOM RULLAT 31 000 MIL PÅ 27 MÅNADER**

Magnus Robertssons Amarok V6 ligger definitivt inte på latsidan.

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

Jobbet är tillräckligt fullt av överraskningar.



Vi har utformat Volkswagen Transportbilar Försäkring så att den är enkel, smidig och trygg – både i hanteringen och om något händer. Allt för att du ska kunna ägna tiden åt viktigare saker.

På volkswagentransportbilarforsakring.se ser du vad din försäkring kostar. Du kan också ringa 0770-110 151. Välkommen att höra av dig, vi berättar gärna mer om fördelarna med vår försäkring.

Volkswagen Försäkring



Transportbilar

Volkswagen Financial Services

Finansiering. Försäkring. Mobilitet.

Volkswagen Transportbilar Försäkring är en del av If Skadeförsäkring AB (publ). Säte: Stockholm. Org.nr: 516401-8102. Volkswagen Transportbilar Försäkring är ett samarbete med Volkswagen Finans Sverige AB. Med reservation för eventuella prisändringar. Fullständiga försäkringsvillkor finns på volkswagentransportbilarforsakring.se

Framtiden bjuder på HÅLLBAR FRAMGÅNG

VOLKSWAGENGRUPPEN BEFINNER SIG JUST nu på en spännande resa där målet är 100 procent elektrifiering av vår fordonsflotta. Just transportfordon glöms ofta bort i elbilsdebatten. Det är något som Volkswagen vill ändra på. Det är därför som vi från 2020 erbjuder ett eldrivet alternativ i varje storleksklass. Under 2018 lanserade vi e-Crafter. År 2019 kom populära Transporter som ABT e-Transporter. Och programmet kompletteras under 2020 logiskt nog med ABT e-Caddy. Även vår minsta modell e-Load up! kommer återigen ut på marknaden.

VOLKSWAGENS ELDRIVNA TRANSPORTBILSRANGE ÄR EN viktig påminnelse om att eldrift inte är förbehållet dyra exklusiva personbilar. Det är också en påminnelse om Volkswagen-Gruppens hållbarhetsmål. Målet är en del i vår strategi "Together 2025", där vi ska bli marknadsledande på hållbar mobilitet. Därför lägger vi så stor vikt på elektrifiering och satsar till exempel 900 miljoner euro i Northvolt. Företaget vars mål är att skapa alla förutsättningar för en grön hållbar batteritillverkning, som både tar ansvar för miljön, arbetsrättsliga villkor samt ett stort ansvar genom egen återvinning av uttjänta batterier.

HÅLLBAR FRAMGÅNG HANDLAR OM ATT vi ska tänka långsiktigt och ansvarsfullt i allt vi gör. Att göra etiskt och ekonomiskt hållbara val.

Från det stora till det lilla. Som att ställa krav på underleverantörer. Att ta hand om varandra. Att tänka smart i varje inköp och beställning.

ETT EXEMPEL KAN VARA ATT skapa rätt hållbara förutsättningar för företag att hantera en större fordonspark. Något Volkswagen erbjuder genom sin Fleet Connect-tjänst, som ger företagets fordonsansvarige en enkel överblick över företagets fordonsflotta närmast oavsett dess storlek.

HÅLLBAR FRAMGÅNG HANDLAR OCKSÅ OM punktlighet. Något som var av extra vikt när Volkswagen skulle leverera 100 specialutrustade Transporters till Vattenfall.

HÅLLBAR FRAMGÅNG BYGGER OCKSÅ PÅ ett förtroende och en trygg kontakt mellan kund och tillverkare även under bilägandets gång. Det är också att kunna erbjuda ett problemfritt biläggande och ett omfattande servicenät.

VI GÖR VÅRT JOBB, så att du får det enklare att utföra ditt. Vi gör det för dig, men också för framtida generationers skull. Så att även de får möjlighet att skapa sina drömmar. Både nu och i framtiden.

Med önskan om ett fantastiskt år 2020.



HANS TUREMARK
Märkeschef, Volkswagen Transportbilar



Transportmagasinet utges av
Volkswagen Group Sverige AB,
Volkswagen Transportbilar,
151 88 Södertälje
Telefon: 08-120 810 90
kundservice@volkswagen.se

Ansvarig utgivare:
Hans Turemark

Redaktör:
Richard Sjösten och Fredrik Lund

Omslagsfoto:
Simon Hamelius

Grafisk form:
Pernilla Sjösten

Redaktionskommitté:
Alexander Dahlin
Maria Johnsson
Isabelle Holmberg
Richard Sjösten

Produktion:
Bellof Studios

Annonsbokning:
GranTurismo/PTUmbrella AB
Jan Rawensparr
Telefon: 076-039 37 37

Tryck: Forssa Print

Adressändringar: Postens blankett för flyttningsanmälan när automatiskt Transportmagasinets register via bilregistret. Transportmagasinet distribueras till dig som äger eller kör en Volkswagen Transportbil som är fem år eller yngre. För insänt, ej beställt material ansvaras ej.

ISSN: 1402-4233



SOM ETT SISTA SLUTPROV INNAN introduktionen 2010 skeppades inte mindre än 35
Amaroker till Argentina för att delta i världens tuffast biltävling, Dakar Rallyt. Med
800 mil genom eländig terräng i 50 graders hetta, bergspass på över 4 700 meter och
Atacamaöknen (världens torraste öken) var det ett slutprov som hette duga.



VOLKSWAGEN UNGDOMSCUP

OCH EN MULTIVAN SKITEAM

Foto: John Mattison/Mandarin





I FÖREGÅENDE CUP deltog nästan 400 ungdomar. Volkswagen Ungdomscup ses som en av det svenska skidlandslagets mest viktiga hörnstenar.

Svenska Ungdomscupen är Svenska Skidförbundets nationella ungdomscup, riktat till ungdomar i ålder 13-14 år. Det är en av de viktigaste hörnstenarna i Skidförbundets verksamhet och för ungdomarna en bra inkörsport och möjlighet till början av en längdskidskarriär.

VOLKSWAGEN ÄR SEDAN tio år tillbaka stolt sponsor till det svenska längdlandslaget. Nu utvecklar och stärker företaget sina band med förbundet, genom att bli ny titelsponsor för ungdomscupen som i följd hade ett rekorddeltagande på nära 400 ungdomar. Samtidigt byter cupen namn till Volkswagen Ungdomscup.

– Volkswagen Transportbilar bidrar med fyrhjulsdrivna Caravelle-bussar som används flitigt i landslagets verksamhet, säger Maria Johnsson, produkt- och marknadschef på Volkswagen Transportbilar. Nu finns Volkswagen med från ungdomsåren, vidare i svenska seniorcupen och ända upp till landslagsnivå.

FRÅN FÖRBUNDETS SIDA ser man klara fördelar med att ha Volkswagen som partner.

– Genom Volkswagen Ungdomscup vill vi stimulera distrikten runt om i landet till bra tränings- och tävlingsverksamhet, säger Jenny Limby, barn- och ungdomsansvarig på Svenska Skidförbundet längd.

Målet är att få fler ungdomar att fortsätta med längdskidåkning och att skapa en plattform från vilken deras karriär kan ta fart.

CUPEN KOMMER ATT genomföras av Vårby IK, som är ny arrangör under perioden 2021 till 2023. En cup där Volkswagen definitivt kommer att närvara.

– Vi kommer att vara på plats under finaldagarna i Bollnäs 6-8 mars och se till så att det blir en snyggt inramad och riktigt spännande tävling för alla som kämpat sig till en finalplats i Volkswagen Ungdomscup, avslutar Maria Johnsson.



VÄLUTRUSTADE och vinteranpassade transportbilar kommer att bidra till att lägga grunden för Volkswagen Ungdomscup. På bilden Multivan Skiteam EDITION.

1 000

GRAND CALIFORNIA levererade



VÅREN 2019 STARTADE produktionen av den Crafter-baserade campingbilen Grand California. Redan nu så har bil nummer 1 000 lämnat fabriken i polska Września. Bilen är levererad till en lycklig kund i Tyskland, som beställde sin Grand California 600 i kombinationen Candy White och Cherry Red.

BILEN EXTRAUTRUSTADES MED navigationssystem och solcellspaneler. Den är försedd med en 177-hästars turbodiesel, kombinerad med den åttastegade automatväxellådan.

– Att tillverka ett campingfordon som Grand California är en speciell utmaning, säger Christiane Engel, platsdirektör vid Września-anläggningen. Fordonen måste passa alla former av olika aktiviteter och äventyr, för alla tänkbara personer som vill resa till speciella platser eller ge sig ut på äventyr.

GRAND CALIFORNIA FINNS i två utföranden. Den 6 meter långa Grand California 600 samt den 6,8 meter långa Grand California 680. Husbilarna är utrustade med ett ordentligt kök, badrum med toalett, och duschutrymme.



E-CADDY STÄRKER PROGRAMMET



NU ÄR DET dags för storsäljaren Caddy att elektrifieras. Nykomlingen heter ABT e-Caddy och batteripaket på 37,3 kWh rymmer under golvet. Priset då? Jo, det landar på 388 800 SEK exkl. moms.

EFTER E-CRAFTER OCH ABT e-Transporter följer nu ABT e-Caddy. Volkswagens tredje helt eldrivna transportbil som är 2020 års stora eldrivna transportbilsnyhet. Med CCS-snabb-laddare laddas batterierna till 80 procents kapacitet på ungefär motsvarande en lunchrast, 50 minuter. Batteripaketet kan också laddas genom vanligt 230V-uttag. Då tar det ungefär fem timmar att nå full effekt. Batterikapaciteten är 37,3 kWh och elmotorn ger 83 kW och 200 Nm i vridmoment. Någon momentförlust är så klart inte att tala om. Räckvidden är vid fulladdat batteri cirka 123 kilometer (WLTP) och bilen har en toppfart på 120 km/h. Litiumjonbatterierna ligger samlade under ett plant golv, vilket ger både låg tyngdpunkt och en fortsatt god lastyta. Godsytan i ABT e-Caddy har 4,2 kubikmeter utrymmeskapacitet. Parallellt med produktlanseringen fortsätter Volkswagen sitt arbete med att bygga ut infrastrukturen för

snabbladdningsstationer i form av e-Charge. I oktober 2019 fanns 110 000 sådana laddpunkter runt om i Europa. Volkswagen arbetar initialt med att etablera e-Charge i Tyskland, Frankrike, Storbritannien och Sverige. Som kund får du access till laddstationerna genom ett e-laddningskort eller Volkswagens egen e-Charge-app. De första två åren kommer e-Charge att ingå vid köp av en ny eldriven transportbil från Volkswagen.



MED SNABBLADDARE LADDAS batteriet till 80 procent på 50 minuter.



JUST DO IT! Sportklädestillverkaren Nike och Volkswagen har starka band, som sträcker sig ända tillbaka till Nikes första butik i Santa Monica, Kalifornien, år 1967. Företagets första varubuss var just en Folkabuss. Det var därför naturligt för Nike att genomföra en USA-turné med start vid den legendariska butiken i Santa Monica, tvärs över hela USA med avslut vid en popup-butik i New York. Allt, tillsammans med Volkswagen. Då hållbarhet är en viktig fråga för båda parter presenterade Nike bland annat sitt program "Reuse-A-Shoe", som ger slitna gymnastikskor ny livslängd. Från Volkswagens sida stod elektrifiering självklart i fokus och i sin mest intressanta form. Besökare kunde nämligen kika närmare på vad framtiden har att erbjuda, i form av I.D Buzz Cargo.

ALWAYS PREPARED

HAR DIN PICKIS DET SOM KRÄVS?

DECKED

Decked, det senaste inom förvarings-system för din pickup som ökar användbarheten av ditt flak markant. Håll enkelt ordning på dina prylar samtidigt som du säkrar dom från stöld. Trots att Decked sväljer en hel del så har du fortfarande samma lastyta kvar på flaket. Kan det bli bättre?

RHINO RACK

Världens stöddigaste takräcken, tycker vi i alla fall. Tillverkade i Australien med stryktålighet och flexibilitet som främsta egenskaper. Oavsett om du är hantverkare eller vildmarksmänniska, det extra utrymmet på taket kan du använda till något bättre än solfång.

VISION X

Få andra tillverkare av LED-belysning har den erfarenhet och kvalitetsnivå som du hittar hos Vision X. Behöver du extraljus som lyser över en kilometer bort eller en arbetslampa med en bred och behaglig ljusbild för långa arbetspass eller något däremellan så har Vision X det du söker.



ARB/OME

ARB / Old Man Emu från Australien är en av världens mest respekterade tillverkare av fjädringssystem till lättare transportbilar och pickuper. Varje stötdämpare och fjäder är exakt avvägd och utprovad för respektive fordon och olika lastvikter.

RIVAL

Hasplåtar från Rival skyddar och förstärker din bil om du tänker ge dig ut på riktiga äventyr. De modellanpassade kiten av 6 mm tjock aluminium skyddar alla vitala delar och monteras enkelt i befintliga fästpunkter.

WARN

Warn Industries, en av världens största tillverkare av vinschar med dragkrafter upp till 15 ton. Med ett stort sortiment som håller hög kvalitet ligger Warn i framkant vad gäller utveckling och innovation.

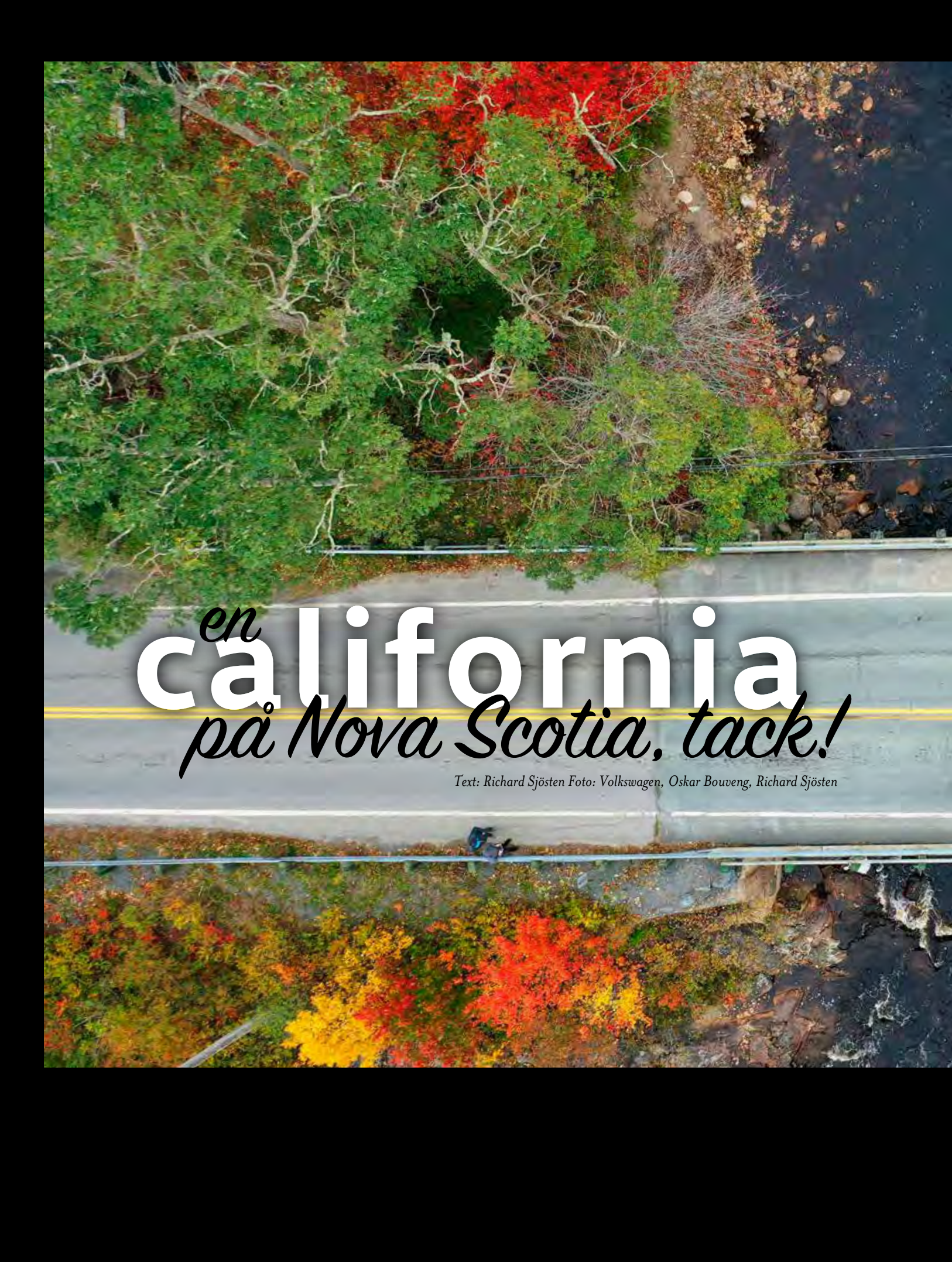
ANTEC

Tyska Antec tillverkar och levererar frontbågar och sidorör till de flesta transportbilarna. Produkterna är framtagna specifikt för den krävande europeiska marknaden och därmed krocktestade och ECE-godkända enligt direktiven.



RINDAB

AB Rindab, Svarvarvägen 14, 132 38 Saltsjö-Boo
08-747 24 80 | info@rindab.se | www.rindab.se

An aerial photograph of a two-lane road with yellow double lines, flanked by dense trees with vibrant autumn foliage in shades of red, orange, and yellow. A river or stream flows alongside the road on the right side. The text "en california på Nova Scotia, tack!" is overlaid on the road.

en california *på Nova Scotia, tack!*

Text: Richard Sjösten Foto: Volkswagen, Oskar Bouveng, Richard Sjösten





Den internationella provkörningen tar sin början i Halifax och tillsammans med journalister från hela världen har vi bjudits in för att prova California 6.1 – med flera övernattningar och en ordentlig roadtrip längs Kanadas östkust.

VISSA DELAR AV Nova Scotia påminner en hel del om vår egen västkust.



FYREN I PEGGYS Cove har hjälpt fartyg och fiskare att hitta rätt sedan 1915.



TAKPARKERING VID HALIFAX flygplats är fullpackad. Fullsize-pickuper trängs med små hybrider och större familjesedaner och suvar. Bilfloran här i Kanada liknar väldigt mycket den i grannlandet USA. Lite längre bort står dock något som inte liknar något annat i närheten. En Volkswagen.

– Nice car, säger parkeringsvakten till sin kollega när de passerar förbi. Den nya fronten sticker ut formmässigt. Likt Multivan och Transporter som vi testkörde redan i förra numret av Transportmagasinet har Folkabuss-familjen med uppdateringen 6.1 fått en skarp look. Fronten, med nya strålkastare och den numera större grillen, ger modellserien ett sobert utseende. Det större luftintaget i fronten är faktiskt inte någon designgimmick som man skulle kunna tro, utan något som krävdes för att få motorerna ytterligare något snålare.

På framflygen läser vi California.

DEN UPPDATERADE CAMPINGBUSSEN erbjuds som tidigare i tre olika utrustningsnivåer Beach, Coast och Ocean, där Ocean är den mest påkostade. Det är också en sådan vi fått låna för vår testresa. Coast har till skillnad mot Ocean ett tak som fälls upp för hand och en något enklare utrustningsnivå, men samma planlösning. Beach däremot är lite annorlunda men låt oss återkomma till instegsmodellen i California-familjen lite senare, den har nämligen fått några riktigt spännande nyheter. Den uppdaterade Californian erbjuds i en rad nya olika färgkombinationer med den nya gröna "Bay Leaf Green Metallic" som den

mest i ögonfallande och lekfulla. Vår testbil är lackerad i en elegant kombination av två toner med bronsmetallic undertill och vitt över midjan (Copper Bronze Metallic/Candy White). En färgkombo som gjord för en resa i ett landskap färgat i höstens gyllene färger. Vilket är väldigt passande då världens till ytan näst största land är insvept i just detta.

HALVÖN NOVA SCOTIA är en sista östlig utpost i Atlanten och faktiskt så långt österut man kan nå längs asfalterade vägar i Kanada. De norra delarna upp mot Grönland är isolerade och nås endast med flyg eller båt. Halifax är regionens

huvudort, och här handlar det mesta om havet, hamnen, båtar och fiske. Vilket inte är så svårt att förstå då man faktiskt aldrig är mer än knappt sex mil från kusten var man än befinner sig på Nova Scotia.

Blånäsorna (bluenosers), de kallas så invånarna, har en lång och stolt båtbyggartradition, något som man blir varse inte minst på The Maritime museum i Halifax, som passande nog är beläget längs hamnpromenaden. I Halifax ligger också Kanadas militära atlantflotta.

Den första blånosen vi träffar är dock inget större fan av havet. Taxichaffören Dimitri är grek och flyttade hit för 38 år sedan, och någon

sjöman det är han inte. Men köra bil det kan han.

VI TAR OSS ut från parkeringsgaraget och rullar norrut från Halifax med "Highwayman" (av Highwayman) skvalande ur högtalarna passande nog. Det första man slås av är den helt digitala förarmiljön där allting känns integrerat. Vare sig det handlar om navigation, förarassistans-system, fordonsinställningar eller underhållning. Trots det lyckas vi köra fel ut ur staden.

Det är nämligen så att det inbyggda navigationssystemet inte är till stor hjälp. California saluförs inte på den här sidan av Atlanten vilket betyder att de kartor som är installerade är europeiska, logiskt nog. Den tillfälligt monterade navigatören kräver en viss tillvänjning visar det sig.

VÅL PÅ RÄTT väg kan vi notera att den nya styrsystemet med bland annat Lane Assist passar bra in på en bil som California. Långa dagar längs ratten gör att man når målet lite piggare, och säkrare. Systemet känner av vägkanten och mittlinjen med hjälp av de målade vägmarkeringarna och korrigerar diskret styrutslaget när föraren inte har 100 procent fokus på sin fordonsplacering.

"ATT FÅ BILEN I VÅG HAR BLIVIT BARNSLIGT ENKELT."

NÄR VI NÄR kvällens campingspot, visar sig nästa lilla hjälpmedel på California 6.1 – nivådisplayen. Ni som campat vet hur svårt det kan vara att veta om fordonet står i våg. Inte nu längre. Med ett enkelt knapptryck på displayen ovanför backspegel visar sig en grafisk bild över bilen och en skala med lutning i sidled och längsled. Med lite trixande når vi inte 0 grader på båda ledderna, men bra nära. Barnsligt enkelt. På den här displayen sköter man också enkelt kylskåp, värmare, belysning. Man kan också avläsa vattennivåer, batteristyrka och en hel del annat. Skillnaden mot tidigare är att systemet nu styrs med en tryckkänslig färgdisplay samt att en hel del funktioner är tillagda.



"DET MESTA HANDLAR OM HAVET, HAMNEN, BÅTAR OCH FISKE."



ÖSTKUSTEN AV NOVA Scotia är utsatt av starka vindar från Atlanten.



VATTENSTOPP VID BLOMIDON Provincial Park. Camping med California 6.1 är enkelt, och bekvämt.



DET GÅR SNABBT att vänja sig vid den digitala förarmiljön "Active Info Display".

"SOLUPPGÅNG KAN SIMULERAS MED BILENS INNERBELYSNING."



KÖKET ÄR SIG likt, dock med nya materialval och små förbättringar. På bilden vankas frukost.



OVANFÖR BACKSPEGELN sitter campingdisplaysen med information om nästan allt, bland annat hur länge batterierna räcker (25 timmar och 50 minuter).

Den högt belägna campingspoten vi väljer ligger i en glänta i Blomidon Provincial Park, nära inloppet till havsviken Bay of Fundy. Utsikten mot havet är magnifik, och den sol som bryter genom molnen glittrar och gör att vattnet ser inbjudande ut för ett kvällsdopp. Men det är inte badläge direkt – av flera anledningar. Dels är temperaturen i vattnet bara runt 7 grader, och där gläntan tar slut ner mot havet är det brant stup på säkert 25-30 meter. Men det finns fler anledningar till att inte bada. Bay of Fundy är känd som den plats på jorden som har störst skillnad mellan ebb och flod. Skillnaden kan nå hela 16 meter, och när det är som mest fart rör sig vattnet med inte mindre än 8 knop – och stora strömvirvlar skapas.

TROTS EN KALL natt sover vi varmt och gott i bussen tack vare det fina luftvärme-systemet som drivs av bränslet i fordonets tank. Värmesystem styrs enkel via den nya info- och styrdisplaysen ovanför backspegeln. Vi vaknar

av morgonljuset, men lustigt nog inte av att något solljus tränger in i genom gardinerna eller duken i taket. Nej, de håller tätt. Däremot tänds belysning försiktigt. Nyheten är att det enkelt går att ställa in en tid när man vill att "solen" ska gå upp, och då simuleras helt enkelt en soluppgång med bilens LED-innerbelysning. Genialiskt! Att slippa väckarklocka är perfekt för några dagar borta, och chansen att vakna på rätt sida torde bli större. Eller hur?

EFTER EN KOPP kaffe och lite morgongympa packar vi ihop bordet och fäller ner taket. Inredningen i uppdaterade California har förfinats till en ny nivå med drag av en välgjord båtinerredning, och små men smarta detaljer har förbättrats eller lagts till. Sängen på övervåningen har fått ny "fjädring" för än bättre komfort, och på tvåsitssoffan bak går numera ryggstödet att justera till ett mer bekvämt "soffahäng". Träinläggen på Ocean och Coast kan fås i ljus ek eller

grafitgrått, och materialet i tyget på stolar och soffor erbjuds nu i ett mörkare tyg och blir därmed mindre känsligt för smuts. Även det bakre förvaringsskåpet har fått en översyn och stoltserar numera med smidiga skjutdörrar för att underlätta öppnings- och stängningsmomentet.

VI LÄMNAR LÖNNSKOGARNA i Blomidon Provincial Park och letar oss söderut längs inlands-kusten. Vägen blir smalare och krokigare när vi svänger av mot Halls Harbour. En liten fiskeby längs kusten av Bay of Fundy, och här i havet utanför den lilla hamnen finns en av världens bästa platser för hummerfiske. I hamnen ligger dock fiskebåtarna på botten – vilket minst sagt är en annorlunda syn, men innan floden blev ebb lyckades de uppenbarligen bärga en fin fångst av hummer, för dagens lunch är Lobster roll (Hummerrolla i ett korvbröd). Godare snabbmat är svår att finna. Dagens lunch på Nova Scotia är alltid något med hummer ska tilläggas. Halvön är

Katastrofer – Nova Scotia

År 1998 hamnade Nova Scotia mitt i händelsernas centrum när en av världens mest dödliga flygkrascher ägde rum strax söder om halvön.

Swissair 111 var på väg från New York till Genève när det kraschade i havet på grund av en brand i cockpit. Alla ombord omkommer.

Men det är inte första gången Nova Scotia hamnar i stormens öga. Redan 1912 spelade Halifax en huvudroll vid räddningsaktionen av världens mest kända fartygskatastrof. Titanic förliste rakt öster om halvön, och Halifax var närmaste hamn.

Men det största katastrofen, som påverkat befolkningen mest, skedde fem år efter Titanic-katastrofen, 1917. Två fartyg kolliderade i hamnen i Halifax, vilket kanske inte låter speciellt allvarligt. Problemet var att ett utav dem var fullastat med sprängmedel (bland annat TNT, bensen, pikrinsyra). Explosionen som uppstod är än idag den mest kraftfulla som skapats av människan borträknat kärnvapenexplosioner, med ett svampmoln som nådde 1,6 kilometers höjd. Mer än 2 000 personer miste livet och stora delar av staden Halifax ödelades.



CALIFORNIA TDI 4MOTION DSG 199

Effekt hk/kW, Nm
Förbrukning blandad körning (l/100 km)
CO₂-utsläpp (g/km)
Toppfart (km/h)

199/146, 450
9,1
239
194

Motordata

Tvårställd fyrcylindrig rak dieselmotor med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder. Slagvolym 1 968 cm³, common rail bränsleinsprutning, biturbo.

Data kaross/chassi

Axelavstånd/längd/bredd/höjd 300, 490, 190, 199. Individuell hjulupphängning med spiralfjädrar och krängningshämmare fram och bak. Fram McPherson fjäderben, bak snett bakåtriktade triangelbärramar.

vida känd för sina humrar, och på senare år har hummerfisket blomstrat upp rejält, och det handlar inte längre om några småpengar. Vi pratar om en industri värd 750 miljoner dollar per år där huvudparten av Kanadas hummerfiske kretsar kring just runt Nova Scotia. "Blånosarna" är således lyckligt lottade och bortskämda med jämförelsevis billig finmat.

NÄR VI NÄR kvällens övernattningsplats vid lägerplatsen Mush-a-Mush Lake vräker regnet ner, och vår planerade kanotutflykt och brasa på stranden vid insjön går om intet. I stället letar vi oss in i den gamla lägerskolans samlingslokal efter mörkrets inbrott. Sittandes i en fåtölj framför eldstaden med regnet piskandes på plåttak saknas bara lite banjomusik för att stämningen från filmen "Den sista färden" ska bli hundra procentig, även om vi är hundratals mil från Appalacherna där den utspelar sig. Kanoten som hänger i taket är pricken över i:et.

MORGONEN DÄR PÅ FINNER vi till vår överraskning en världspremiär parkerad utanför lägerskolans timrade hus – en California 6.1 Beach.



INTILL HAVSVIKEN BAY of Fundy som är världskänd för sin rekordstora skillnad mellan ebb och flod; 16 meter.

California Beach är enkelt förklarat en California minus det fasta köket, garderober och kylen. Till skillnad mot California Ocean och Coast har man då behållit sjusits möjligheten (California Coast och Ocean är som mest femsitsiga). Den stora nyheten är att nu erbjuds California

Beach 6.1 med ett gasolkök. Ingen större nyhet kan tyckas då Ocean och Coast har spis, kök, skåpluckor och lådor. Skillnaden här är att köket är ihopfällbart. Med ett enkelt handgrepp lyfts köket upp från sidoväggen bakom föraren när det ska användas. Lika enkelt fälls det ner igen.

CALIFORNIA 6.1 BEACH



CALIFORNIA BEACH HAR kvar upp till sju säten, och kan kallas en hybrid mellan Multivan och California Ocean/Coast.



DEN STORA NYHETEN är det supersmidiga gasolköket som göms helt i sidofacket på California Beach.



NOVA SCOTIA ÄR FAKTISKT så långt österut man når med bil i Kanada, då de allra mest östra delarna norr om halvön endast nås via båt eller flyg.

Nedfällt inkräktar det inte alls på innerutrymmet, vilket gör att modellen är lika rymlig för passagerare och packning som en Multivan eller Caravelle. California Beach är en perfekt kombination för den som vill ha max utrymme med möjlighet till bekväm övernattnings för uppåt fyra personer.

DAG TRE PÅ vår resa runt Nova Scotia går längs den vackra och väderutsatta östkusten. En kust som fått se och uppleva flera fruktansvärda katastrofer (se info ruta på sidan 19). Det är svårt att tro när vi passerar de små pittoreska byar som avlöser varandra längs den krokiga landsvägen intill havet. Visa partier är faktiskt likt vår egen västkust norr om Göteborg. Vinden och regnet piskar in från Atlanten, naturen och husen längs ut är ordentligt vindpinade. Trots det rör sig California klippstabil mycket tack vare Cross wind assist systemet som nästan omärkbart balanserar bilen vid de häftiga vindbyarna. Vädret gör att vi knappt kliver ur bilen vid utsiktplatsen vid Peggys Point Lighthouse innan det är dags att köra de sista milen för återlämning av bilarna.

SAMMANFATTNINGSVIS HAR DE stora förändringarna med bilens styrsystem och assistanssystem, tillsammans med de små men viktiga förändringar och förfiningar, gjort den redan kompetenta California till en än mer komplett husbil. Och glöm inte bort att ta en titt California Beach, som verkligen är kameleont med sitt sovtak, smidiga kök och sjusits.

"DEN REDAN KOMPETENTA CALIFORNIAN HAR BLIVIT ÄN MER KOMPLETT."







text & foto: Fredrik Lund

NÄR AFFÄRSMODELLEN MÅSTE VARA HELT **100**

Inköpet av 100 nya Transporters på ett bräde är en av de största enskilda fordonsaffärerna i Vattenfalls Services historia. En affär som ställt höga krav på god planering och en perfekt timing från alla inblandade parter. Som Vattenfall Services fordonschef befinner sig Erik Nolberger som spindeln i ett jättelikt logistiskt nät, där allting måste klaffa. Det är vid Bilbyggarna i fordonshamnen Wallhamn som symboliken av den noggranna planeringen blir som mest tydlig. Här möter vi också en lugn Erik som trots en fulltecknad kalender och snäv deadline möter upp för att berätta mer om utmaningen.



VATTENFALL SERVICES TOG under våren 2019 hem flera viktiga serviceavtal med Eon. Avtal som berör fem stora geografiska affärsdistrikt, från norr till söder och som vardera löper flera år framåt.

– Vi fick beskedet om de nya avtalen i början av juni månad, berättar Vattenfall Services fordonschef Erik Nolberger. Ett led för att klara uppgiften är att stärka vår personalstyrka och till det krävs mer utrustning. Det kräver bland annat att vi stärker upp med fler fordon.

Vattenfall Services och Volkswagen har en lång affärshistorik med varandra. Men Erik understryker att affären inte skett per automatik. Som fordonschef för sammanlagt 3 200 fordon, varav ungefär 1 100 fordon är transportbilar, vet han vikten av att hela tiden välja fordon med största omsorg.

– En så här stor affär går förstås ut på anbud till flera biltillverkare, säger Erik. Volkswagen är dock den part som hann få fram tillräckligt många bilar och ha dem färdiga i tid.

När ska bilarna vara redo för tjänstgöring?

– De nya avtalen med Eon inleds direkt från 2020. Då måste den här batchen om 100 Transporters vara färdiga, anpassade vid Bilbyggarna i fordonshamnen Wallhamn och ha hunnit levereras ut till våra medarbetare. Förseningar får inte förekomma. Det är inte hållbart om vi inte har full styrka redo när avtalet börjar gälla, vi måste ha alla fordon på plats då. Vi vet att Volkswagen klarar att leverera och är nöjda med de Transporters som redan idag ingår i vår fordonsflotta. Det känns tryggt.



VATTENFALL SERVICES fordonschef Erik Nolberger har ansvar för företagets 3 200 fordon.

Alla bilar utrustas även med en elektronisk positioneringsutrustning. Kan den hjälpa er i ert arbete?

– Absolut. Den ger oss möjlighet att ärendestyr våra styrkor. Vi kan hantera fordonsflottan efter dit den behövs bäst och beroende på var den närmaste resursen finns. Jag som fordonschef får varje månad också en exakt rapport om bilarnas körsträcka och kan räkna ut en exakt milkostnad för varje enskilt fordon. Därför så vet jag att Volkswagen Transporter har en låg och fördelaktig totalekonomi för oss.

Vad hade ni för kravspec på de nya transportbilarna?

– Vattenfall Services har både miljö- och emissionskrav som våra fordon måste uppfylla. Dessutom ska bilarna klara en bestämd lastvikt och ha en lastkapacitet som stämmer med vårt syfte. Bilarna behöver vara fyrhjulsdrivna och så ska arbetsmiljön vara bra. Fordonen är ju våra medarbetares arbetsmiljö. Samtidigt måste allt





NU ÄR 100 SPECIALUTRUSTADE Volkswagen Transporters levererade och bokstavligen på väg, över hela landet.

hålla sig inom en totalvikt som klarar sig inom vanlig B-behörighet. Det är hela tiden många parametrar att ta hänsyn till, men nya Transporter uppfyller alla dessa krav.

Det låter som en komplex affär?

– Det är det. Jag har förberett allt innan jag tog kontakt med leverantörer och begärde in anbud från biltillverkare. Alla specar måste vara färdigställda och alla pusselbitar på plats redan innan anbudet går ut till biltillverkarna. Att påbyggarna står redo att leverera, att det stämmer mot vad Bilbyggarna i Wallhamn klarar att leverera, leveranser av färdigbyggda bilar ut över hela landet, hänsyn till semesterperioder och mer därtill. Sedan måste biltillverkaren följa upp, utan förseningar. Så det handlar inte enbart om prislappen, utan också om att fordonstillverkaren klarar att leverera och hålla tiden. Vi har jobbat länge med Volkswagen och känner oss trygga i att de fixar detta.

Finns det fler utmaningar?

– Absolut! Dessa bilar ska förstärka vår nuvarande fordonsflotta. Samtidigt arbetar vi kontinuerligt med att byta ut vår befintliga fordonsflotta, där beräknad livslängd för en transportbil ligger på mellan sju och tio år. Det bidrar till att öka trycket på att få klart den här batchen av nya fordon i tid, så att vi sedan kan fortsätta arbetet med att ersätta övriga transportbilar enligt den

tidsplan som föreligger.

I ett längre perspektiv har vi även utmaningen att hela Vattenfall Services fordonsflotta ska gå över från fossildrift till eldrift. Målet är att vi ska vara där senast år 2028, så det är ett jobb som inte kommer att ske över en natt. Samtidigt är det en spännande tid och det känns jätteroligt att få vara en del i den utvecklingen och kunna medverka till att skriva historia. Är det någon som ska leda utvecklingen av en fossilfri fordonsflotta så är det väl Vattenfall.

Skiljer sig den här fordonsaffären mot vad Vattenfall Services normalt hanterar?

– Kvantiteten av fordon i ett bräde. Visst förekommer det inköp av stora partier av fordon, men under mina sju år som fordonschef har jag fram tills nu aldrig upplevt inköp av 100 transportfordon på en gång. Här hade vi även en stark tidsaspekt att förhålla oss till, som gjorde att vi verkligen fick sätta fart med allt för att ha allt klart i tid. Från att avtalet med Eon slöts till att de färdigbyggda bilarna måste vara ute hos våra medarbetare över hela landet är tidsramen i princip sju månader. All planering som berör denna fordonsaffär skedde först efter att avtalet med Eon slöts. Det kräver att alla parter marscherar snabbt och att allting klaffar! Därför har vi under hela processen löpande samtal med alla parter, för att försäkra oss om att hela tiden vara enligt tidsplan.

"UNDER MINA SJU ÅR
SOM FORDONSCHEF
HAR JAG FRAM TILL
NU ALDRIG UPPLEVT
INKÖP AV 100
TRANSPORTFORDON
PÅ EN GÅNG"

Framtidens batterifabrik tar form

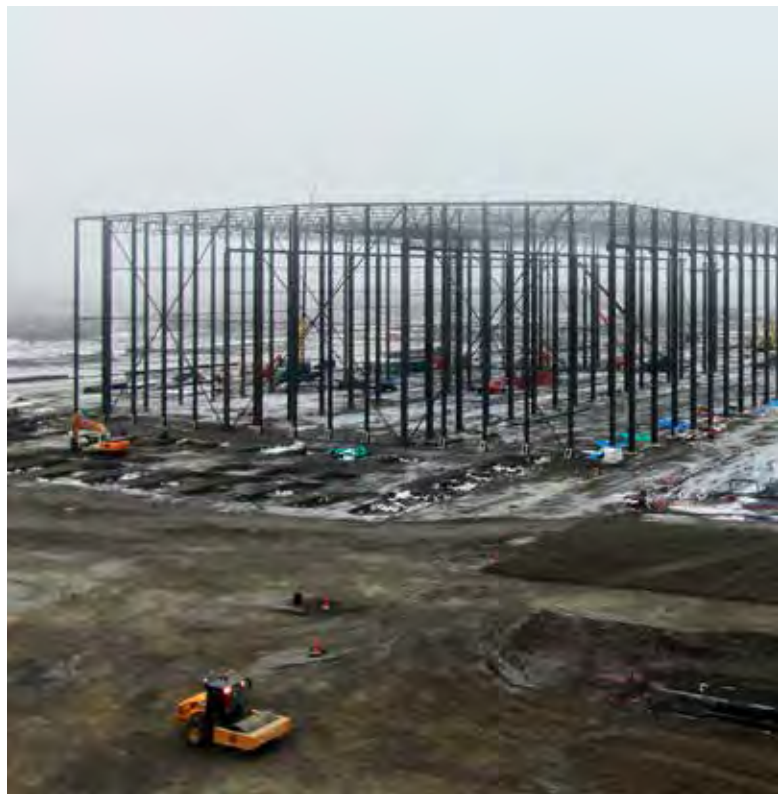
text & foto: Fredrik Lund



"NORTHVOLT HAR PÅ REKORDKORT TID DRAGIT TILL
SIG FLERA VIKTIGA SAMARBETSPARTNERS."



I SKELLEFTEÅ HAR CIRKA 100 hektar mark beretts. Nu håller byggnaderna på att ta form. När Northvolt Ett är klar kommer anläggningens byggnader att omfatta 500 000 kvadratmeter. En försmak av den kommande Northvolt Zwei-anläggningen i tyska Salzgitter.



Svenska Northvolts mål är att på ett miljövänligt och samhällsmässigt rättvist sätt skapa grön batteriteknik. Det är alla värden som företaget delar med Volkswagen. Nu fortsätter båda företagen den elektrifierade resan tillsammans. Resan börjar i Västerås samt Skellefteå.

VOLKSWAGEN BEFINNER SIG mitt i en pågående process att elektrifiera sitt fordonprogram. En del i den resan är ABT e-Transporter som tillsammans med e-Crafter och kommande ABT e-Caddy är på rätt väg mot ett framtida samhälle helt fritt från fossila bränslen.

Just idag är vi dessutom bokstavligt talat på rätt väg. Kursen är satt mot Västerås där battericell-tillverkaren Northvolt etablerar sitt forsknings och utvecklingscenter. Vid Northvolts R&D-center ska företaget utveckla nästa generations battericellsteknik. Intill ligger Northvolt Labs, vars huvudfokus ligger på industrialisering av battericeller och att effektivisera dess tillverkningsprocess i en större skala.

– Northvolt Labs i Västerås är ett utvecklings- och industrialiseringscenter, där utveckling av nästa generations battericeller ska ske i samarbete med främst fordonsindustrin, förklarar informatör William Steel.

– Northvolt Ett i Skellefteå är vår första fabrik som sedan ska tillverka battericellerna i storskalig omfattning.

ANLÄGGNINGEN I VÄSTERÅS är, vid vårt besök, i sin slutfas att färdigställas. Mindre än en månad senare ska anläggningen vara i bruk, vilket innebär att verksamheten där är igång när du läser det här reportaget. Uppe i Skellefteå har dessutom 100 hektar markberetts, redo för att bygga den jättelika fabriken Northvolt Ett.

BETÄNK DÅ ATT Northvolt inte var mer än en idé i entreprenören och tidigare Tesla-anställd Peter Carlssons huvud så sent som 2016. Att ha kontroll på hela utvecklings- och tillverkningsprocessen av battericeller. Att säkra kvalitén, hålla de klimatmässiga avtrycken till ett absolut minimum och samtidigt värna om de samhälls-ekonomiska vinsterna samt rättvisa arbetsvillkor

genom hela ledet.

Batterierna ska även kunna återvinnas till att bli nya batterier. Det är vad Northvolt kallar för grön batteriteknik.

Affärsmodellen har på rekordkort tid dragit till sig flera stora samarbetspartners. Där bland ABB, Siemens, Scania, Vattenfall och självklart även Volkswagen.

Just Volkswagen har investerat 900 miljoner Euro i Northvolt.

– Med Northvolt har vi nu hittat en europeisk partner vars know-how och hållbara koldioxid-optimerade produktionsprocesser för batterier gör det möjligt för oss att utveckla battericellsproduktionen i Tyskland, sa Stefan Sommer, inköpsansvarig för Volkswagen AG i samband med att samarbetet mellan Volkswagen och Northvolt kungjordes i juni 2019.

ATT ELDRIFT I transportbilssegmentet ännu är



Från utkiksberget är det möjligt att följa utvecklingen av Northvolt Ett. Anläggningen beräknas skapa cirka 2 500 arbetstillfällen i Skellefteå. Låt oss heller inte glömma alla synergieffekter detta innebär för stadens övriga näringsidkare.

"UTVECKLINGEN AV BATTERIER ÄR NYCKELN FÖR BILINDUSTRINS FORTSATTA FRAMGÅNG."



När vi närmast ljudlöst rullar mot Northvolt Labs i Västerås väcker det nyfikenhet. Många väntar sig att bilen ska ha en förbränningsmotor, men elektrifiering är givetvis inget som är förbehållet personbilssektorn, vilket både e-Crafter, e-Transporter och kommande e-Caddy bevisar.

nytt bevisas av de reaktioner som vi möter med vår ABT e-Transporter. Få reagerar idag på en Transporter, men när vi nästan ljudlöst smyger runt med bilen vid Northvolt Labs lyfter en och annan av byggjobbarna på sin hjälm och tittar häpet. Ingen förbränningsmotor? Vår eldrivna Transporter verkar fungera som en väckarklocka för många att elektrifieringen inte är förbehållet dyra personbilar.

NORTHVOLTS STORSKALIGA SATSNING i Sverige har gjort eldrift till en stor fråga. I Västerås och Skellefteå i synnerhet.

De svenska städerna, där utvecklingscenter och fabrik nu växer fram, har valts med största omsorg.

– Northvolt har rekryterat ingenjörer från hela världen, men här i Västerås finns också flera viktiga samarbetspartners och know-how om elektrifiering och batteriteknik, inte minst inom ABB. Dessutom finns infrastrukturen och vi har en närhet till Northvolts kontor i Stockholm, säger William Steel.

Han tillägger:

– Fram tills nyligen var utvecklingen av förbränningsmotorer viktig inom bilindustrin. Idag är det helt annorlunda, där utvecklingen av batterier och battericellsutveckling är nyckeln för bilindustrins fortsatta framgång. Detsamma gäller även olika former av energilagring, batterier för verktyg och så vidare.

Pengarna som Volkswagen har investerat i Northvolt påskyndar inte bara processen, utan ger Northvolt möjlighet att snabbt komma igång med Northvolt Zwei. Den andra stora industribyggnaden som ska byggas i tyska Salzgitter och som kommer att byggas på blåkopian av Northvolt Ett. Northvolt Zwei börjar att byggas år 2021 och ska vara i drift under 2023 eller 2024.

MEN NORTHVOLT ETT är den första riktiga fabriksanläggningen att ta form och det sker i Skellefteå. Här är grunden bokstavligt talat lagd för den första, och Europas hittills största, batterifabrik.

I Skellefteå finns marken, grön förnybar el i form av vattenkraft, infrastrukturen, den politiska viljan samt närheten till flera gruvområden.

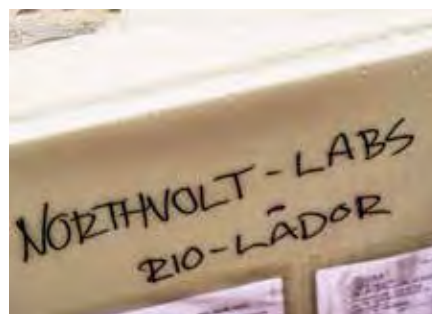
– Cirka 100 hektar mark är nu berett, berättar Hanna Hedlund, informatör som möter oss i Skellefteå. Byggnaden Northvolt Ett blir på drygt 500 000 kvadratmeter när allt blir färdigt.

OM DET INTE säger dig så mycket så har Hanna Hedlund en bra jämförelse:

– Det finns kartor som visar att Northvolt Ett blir ungefär lika stort som hela Gamla Stan i Stockholm, säger hon.

Fabriken i Skellefteå ska vara i drift till år 2021. Anläggningen skapar cirka 2 500 nya arbetstillfällen i ett direkt led och Hanna Hedlund menar att synergieffekterna kommer att bli omfattande för hela Skellefteå.

"BYGGET I VÄSTERÅS ÄR STORT, MEN BYGGET I SKELLEFTEÅ ÄR NÄSTAN OVERKLIGT ."



NÄR DU LÄSER DET HÄR reportaget så är anläggningen i Västerås redan i bruk. En 19 000 kvadratmeter stort test- och utvecklingscenter. Northvolt har rekryterat spetskompetens inom batteriteknik från hela världen. I Västerås sker utvecklingsarbetet mer med hands on-arbete, för att sedan anpassas till de större fabrikernas automatiserade massproduktion.



NORTHVOLT I SIFFROR

2 – Northvolt Zwei, företagets andra fabriksanläggning som kommer att byggas i Salzgitter, Tyskland.

3 – Antal år sedan företagets start, år 2016.

32 – Antal gigawattimmar (GWh) som Northvolt Ett beräknas leverera per år.

2016 – Året då Northvolt grundades.

2 500 – Beräknad siffra för antal nya arbetstillfällen knutna till Northvolt Ett i Skellefteå.

19 000 – Antal kvadratmeter för utvecklingsanläggningen Northvolt Labs i Västerås.

500 000 – Antal kvadratmeter för Northvolt Ett-anläggningen i Skellefteå.

– Det kommer påverka hela vårt samhälle och gynna alla företag runtom i orten, säger hon. Just nu så är hela området markberett. Vatten-, avlopps- och elledningar är på plats. Hela denna gigantiska yta bestod tidigare till större delen av berg.

– Allt berg som vi sprängt har krossats och använts som grund till markberedningen, säger Hanna Hedlund.

NÄR NORTHVOLT ETT är i drift ska fabriken leverera 32 gigawattimmar, vilket uppges räcka till 500 000 producerade fordon. Northvolt Zwei väntas leverera motsvarande kapacitet och ska till stor del leverera batterier till Volkswagen. Samtliga anläggningar kommer att ha en sak till gemensamt: De kommer att följa den klimatsmarta och samhällsekonomiskt rättvisa väg som är hela Northvolts affärsidé. En affärsmodell som stämmer överens med Volkswagens pågående elektrifiering av sina modeller. Nu fortsätter vi resan. Tillsammans.



HANNA HEDLUND GUIDAR redaktionen ut-sända genom det som är början till den jättelika fabriken Northvolt Ett i Skellefteå.

ABT E-TRANSPORTER

Effekt hk/kW, Nm
Förbrukning blandad körning (kWh/100 km)
Räckvidd WLTP (km)
Laddningstid CCS till 80% (tim)
Pris exkl. moms (sek)

112/82, 200
17,0
115
0,49
529 900

Motor & batteridata

Tvåställd elmotor, batteri med 35,8 kWh batterikapacitet.

Data kaross/chassi

Axelavstånd/längd/bredd/höjd 340, 529, 190, 197.
Fram individuell hjulupphängning med MacPherson fjäderben, undre triangellänkar och krängningshämmare.
Bak stel snett bakåtriktade triangelbärramar.



Text: Fredrik Lund Foto: Fredrik Lund, Claudia Chiodi och George Grigoriadis

Heavy metal-gruppen

VET VAD FOLKET VILL HA



FRÅN VÄNSTER: Tommy Johansson, Pär Sundström, Joakim Brodén och Chris Rörland. Trumsetet som mästras av Hannes van Dahl tar sin plats. Därför är det placerat längst bak på scen och därmed är Hannes ej synlig på denna bild.

Foto: George Grigoriadis



Livet som artist är ofta mycket mer än bara glitter och glamour. För grabbarna i heavymetalbandet Sabaton är det en livstil. De är sin egen manager, sköter sina egna bokningar och har byggt upp sin egen hårdrocksfestival i Falun. Att få till ett möte med gruppen, som är lika stor del entreprenörer som de är artister, visade sig vara enklare sagt än gjort. Men till slut matchade våra kalendrar, under bandets USA-turné. Därför möttes vi upp i New York, för att prata om mycket mer än bara musik.

"SABATON! SABATON! SABATON!"

Det är fullsatt i Playstation Theatre, vid New Yorks mest intensiva samlingsplats: Times Square.

EFTER 20 ÅR i branschen är det säkert att säga att Sabaton står stadigt på den internationella scenen. År 2019 var ett mer hektiskt år än någonsin för bandet. Förutom en internationell turné hann bandet släppa sitt nionde album, ett digitalt strategispel, arrangera en utsåld Sabaton-kryssning samt lansera en tv-kanal. Som detta inte vore nog arrangerade de även sin årliga Open Air Festival i Falun.

DET SOM GÖR bandet extra unikt är att de är sin egen manager och därmed sköter sin egen planering och sina egna bokningar. Hur de hinner allt framstår som en gåta. Så stiger de upp på scen. Sångaren Joakim Brodén, basisterna Chris Rörland och Tommy Jo-

hansson och trummisen Hannes van Dahl. Samt förstås även basisten Pär Sundström, som också är mannen som sköter det mesta vad gäller bandets långsiktiga strategiarbete. När bandet med en rivstart drar igång närmast exploderar glädjen i publikhavet. Sällan har ordet mångkonstnärer känts mer befogat.

– På scen tillåter jag mig själv att bara vara Pär, säger Pär Sundström. Men tankar kring hur vi ska utveckla bandet och vårt varumärke är något jag lever med dygnet runt.

På scen är de artister ut i fingerspetsarna. Precis allt det övriga arbetet som bandet lägger ned gör dem till både mångkonstnärer och entreprenörer. Sabaton är i dag mer än bara ett band. Det är en upplevelse, ett varumärke och utgör ett helt affärsimperium. Allt styrt av bandmedlemmarna själva.

Deras främsta varumärke, förutom just namnet Sabaton, är deras egen musikfestival i Falun. Det kan förstås kännas tokigt att åka tvärs över



Sabaton Open Air arrangerades för första gången år 2008. Därefter har festivalen varit årligt återkommande. I fjol anslöt 40 band och ungefär 16 500 personer besökte festivalen i Falun.

Foto: Claudia Chiodi



Tommy Johansson och Pär Sundström. I bakgrunden skymtas Hannes van Dahl vid sitt trumset.

Atlanten för att prata om en festival i svenska Dalarna. Förklaringen ligger i en kombination av att bandet är väldigt geografiskt utspritt och att de har en ständigt fulltecknad kalender.

Men till Falun återvänder bandet varje år. Där arrangerar bandet årligen sin egen Sabaton Open Air-festival.

– När vi startade festivalen år 2008 var den relativt liten, minns Pär. Men den har för varje år vuxit sig starkare. I fjol anslöt 40 band, från stora delar av Europa och festivalen hade cirka 16 500 besökare.

EN AV FESTIVALENS samarbetspartners är Volkswagen. Riktlinjerna för festivalen styr Sabaton, men detaljplaneringen av densamma sköter bland annat Krister Lindholm. Han säger: – Vi använder samtliga modeller ur Volkswagens transportprogram för att genomföra festivalen. Vår servicepersonal kör Caddys, de som ansvarar för festivalområdet kör Crafter och till artisttransport används välutrustade Multivans. Därtill kör festivalens ledning Amarok, året runt. Med så pass många grupper som ska uppträda blir det en hel del folk som ska hämtas och

lämnas på flygplatsen. Bilarna är då märkta med festivallogotyper.

– För att skjutsa artisterna till och från festivalen använder vi Multivans. De är både pålitliga, bekväma och tysta, säger Krister. Det uppskattas av artisterna, särskilt när vi hämtar dem på flygplatsen, då de kan vara trötta efter en lång flygning.

ÄR DET NÅGRA som vet vikten av en bekväm transport så är det Sabaton. De vet att turnélivet är allt annat än en dans på rosor. Dagen innan



PÄR SUNDSTRÖM under en fotosession framför Playstation Theatre. Detta bara någon enstaka timma innan han ska upp på scen, tillsammans med resten av grabbarna i Sabaton.

New York-spelningen befann sig bandet i Worcester, Massachusetts. Och bara timmar efter att de klivit av scenen vid Playstation Theatre lämnar hela Sabaton-teamet New York och styr färden vidare mot Silver Spring i Maryland, nära Washington DC, där nästa spelning ska hållas. Därefter väntar flyg och omgående en följande turné i Europa.

– Vår turné brukar innebära 100 spelningar över hela världen per år, summerar Pär. Vi måste hela tiden ha koll på tillstånd, regler och det politiska läget.

PLANERINGSARBETET ÄR OFTA mycket mer komplext än vad som lätt föreställs.

– Ta England och brexit som exempel, fortsätter Pär. Vi blir nog det första svenska band som kommer att påverkas av landets väntade utträde ur EU när vi ska dit och turnera under 2020. Pär för egen del har väldigt spretiga arbetsuppgifter inför spelningen. Nidbilden av en avkopplande förberedelse i sminklogen följt av en soundcheck kommer snabbt av sig. Pär, som nu står på scen och rockar loss för allt vad tyg och gitarrer håller för, har minuter tidigare skrivit autografer på posters, bistått med hjälp med att packa upp merchandise, kontrollerat utrustning, ställt upp på fotografering och därtill skött bandets sociala medier inför kvällens spelning.

– Sociala medier har vi egentligen en person som hanterar åt oss, säger han nästan ursäktan-

de. Men det är mitt i natten i Europa, så det är smidigast att jag sköter det själv. Sabaton har alltid varit bandet som gått sin egen väg. Pär beskriver ett tålmodigt och strategiskt arbete för att bygga upp bandets stabila fanskara.

– Det har hänt att vi har tackat nej till välbetalda spelningar för att i stället prioritera ett gig på någon fritidsgård, säger han. Det är där våra framtida fans finns och vi har alltid varit noga med att inkludera alla.

MÅLET HAR OCKSÅ varit att sprida kunskap. Låttexterna skildrar ofta historiska händelser, men kan omöjligen återge dem till punkt och pricka.

– Därför har vi även startat en tv-kanal, säger Pär. Där vill vi ge våra fans en mer utförlig faktabakgrund.

Bakom varje album, varje låt och varje uppträdande är det ett enormt arbete nedlagt. Ett arbete som resulterar i utsålda spelningar, hängivna fans och en av Sveriges starkaste rockfestivaler.



FANSEN ÄR OERHÖRT lojala. Sabaton har varit noga med att inkludera alla och har arbetat strategiskt för att bygga upp sin stora skara av fans. Suget efter Sabaton-merchandise var stort, även i New York.

”PUBLIKHAVET LYFTE TAKET PÅ PLAYSTATION THEATRE VID TIMES SQUARE, NEW YORK, LÅNGT INNAN SPELNINGEN ENS VAR ETT FAKTUM. SPELNINGEN VAR UTSÅLD TILL SISTA PLATS.”



Festen som kom av sig

Text: Fredrik Lund Foto: Simon Hamelius



"ÅR 1973 VAR ÅRET DÅ SVENSK VARVSINDUSTRI FÖLL"



REDAN FÖRSTA GENERATIONEN av Typ 2 fanns som flakbil. Vår 73:a har flakbädd och dubbelhytt med plats för sex personer.

Svensk varvsindustri tillhörde nationens stolthet. Men närmast över en natt förändrades allt. Redaktionen förflyttade sig tillbaka i tiden med hjälp av en Folkapickis av årsmodell 1973. Vi begav oss till Göteborg för att till fullo förstå omfattningen av vad som egentligen hände när oljekrisen slog till, vilket blev början till slutet för varvsindustrin i staden.

VARVSARBETE VAR HÅRT och arbetsmiljön sätter prov på säkerhet och noggrannhet.



"I STADENS HAMNOMRÅDEN FINNS GOTT OM BEVARADE LANDMÄRKEN."

DE HAR ETT gemensamt. Vår trotjänare i form av en 1973 års Volkswagen Typ 2. En dubbelhyttare med flak som var en vanlig syn i 1970-talets industrisamhälle. Varvsindustrin i Göteborg var inget undantag.

ÅR 1973 VAR också året då svensk varvsindustri föll. Inte över en natt, men bildligt talat pekades just oljekrisen år 1973 ut som orsaken till varvsdöden i Sverige. En industri som fram till dess haft en så god lönsamhet och hög sysselsättningsgrad att den ansågs vara en riksangelägenhet. Varvsindustrin var en vinstdrivande bransch som gått stadigt framåt under decennium, framför allt under efterkrigstiden. Trots Kockums och Uddevalla så var det främst mot Göteborg som blickarna riktades.

DÄRFÖR ÄR DET just till Göteborg som vi tar vår klassiska Folkapickup. I stadens hamnområden finns fortfarande gott om bevarade landmärken som var och ett berättar en historia om varvsstadens forna storhet. Då främst de fyra riktigt tunga giganterna inom svensk varvshistoria: Arendal, Eriksberg, Götaverken och Lindholmen. Var och en hade kapacitet att bygga riktigt stora oljetankers. Vi vill hitta spår från den tid då en anställning på något av de stora varven i Göteborg ansågs vara en yrkeslivslång trygghet. Som en högvinst och en säkrare anställning än vad redan högt ansedda Volvo kunde erbjuda. Många började arbeta på varvet i tidig ålder. Svensk varvsindustri framstod som ostopptbar och Göteborg var över världen känt som den skeppsbyggerstad med högst sjösatt tonnage av framför allt oljetankers.

NÄR ÄLVSBERGSBRON TILLKOM uppstod dock ett mindre problem för Eriksbergs Mekaniska Verkstad. Eller Eriksbergsvärket som varvet kallades i dagligt tal. Bron invigdes i november år 1966 och går tvärs över den sjöfärd som Eriksbergsvärket var beroende av. I varvets största torrdocka byggdes så stora oljefartyg att varvet efter brons uppkomst var tvungna att slutföra monteringen av fartygens skorstenar först efter att de bogserats ut och förbi under Älvsborgsbron. Här byggdes fartyg upp mot



"UNDER SINA FÖRSTA ÅR UTVECKLADES MODELLEN I PRINCIP FÖR VARJE ÅRS-MODELL."



BRA MED UTRYMME, fin sikt och bekväma säten. Folkabussarna och Folkapickuperna var bekväma för sin tid. Notera tiduret till motor- och kupevärmaren till vänster.

300 000-tonsklassen, vilket med mycket god marginal överträffade Arendalsvarvet kapacitet. Då ska understrykas att Arendalsvarvets tillkomst faktiskt grundade sig i förmågan att kunna bygga just större oljetankers.

ÅRET EFTER ÄLVSBORGSBRONS invigning, år 1967, var året då andra generations Volkswagen Folkabuss lanserades. Den hade mycket att leva upp till, då föregångaren sålt i över 1,8 miljoner exemplar under sin 17 års långa livscykel. Generation två var för sin tid rejält uppgraderad med helt nytt chassi och fokus på en bättre komfort än vad generation ett kunnat erbjuda. Vindrutan, som nu är i ett välvt stycke, är också vad som i entusiastled gett modellen sitt smeknamn: Baywindow.

UNDER SINA FÖRSTA år utvecklades modellen i princip vid varje årsmodell för att slutligen hitta formen lagom framåt just årsmodell 1973. Godsytan var större och förarmiljön förbättrad och mer rymlig. Från årsmodell 1971 fick Folkabussen skivbromsar fram. Flakbil var inget nytt, men däremot möjligheten att kombinera flak med en dubbelhytt. En layout som bland annat passade just varvsindustrin bra. Varven gick ännu så bra att fokus låg på en

rad arbetsrättsliga frågor. Arbetsgivaravgiften höjdes och krav om högre löner för de anställda blev allt mer frekvent. Från Asien började orosmolnen dock torna upp sig, så pass att de nådde svenska Göteborg. Molnen var ett resultat av de studiedelegationer som Japan tidigare skickat till just Göteborg, för att lära sig mer om svensk varvsindustri. Under studiebesöket skrattade de svenska varvsarbetarna mest åt japanerna som gick runt på varven och förde anteckningar. Men bara år senare fastnade skratten i halsen. Japan, Kina och Sydkorea gav sig samtliga in på samma marknad som varven i Göteborg sedan länge befäst som sin. Och de gjorde det genom att erbjuda rederierna finansiering, vilket var ett helt nytt sätt att göra affärer. Dessförinnan var det brukligt att rederierna förskottsbetalade för det arbete som utfördes. Nu blev spelreglerna plötsligt tvärtom.

KONKURRENSEN BLEV KÄNNBAR. Ändå återstod nådastöten som ingen såg komma. Den ödesdigra oljekrisen år 1973. Den föranleddes av en konflikt i mellanöstern, där Syrien och Egypten gemensamt gjorde anspråk på staten Israel. Israel stöddes i sin tur av västmakter, bland annat USA. Gulfstaternas omedelbara reaktion

mot västvärlden var att sänka sin oljeproduktion och chockhöja priset på råolja. Priset per oljefat mångdubblades över en natt och detta innebar snabbt allvarliga konsekvenser.

FÖR GEMENE PERSON i Sverige bestod det i en kortvarig bränsle- och energiransonering. Bränsleransoneringen utfärdades av regeringen, men blåstes av redan efter ett kvartal. Under den tiden tilldelades bilägare ransoneringshäftan, där varje kupong gav rätt att köpa 20 liter bränsle. I samma stund som ransoneringskraven blev kända hamstrade folk bensin, då ingen visste hur länge ransoneringskravet skulle föreligga. Bränslet blev också rekorddyrt. Vid 70-talets ingång kostade en liter bensin strax under en krona. Tio år senare var literpriset över 7,50 kronor. Ta därefter hänsyn till inflationen och översatt till dagsaktuella siffror. Det är först då som vidden av en sådan prisökning börjar att sjunka in ordentligt. Även energiförbrukningen blev under den här perioden en fråga. Det hände till och med att lärare i skolor fick riktlinjer kring hur lång en rast behövde vara för att det skulle löna sig att släcka ned klassrummet.



ETT VARV I drift är en påminnelse om den industri som en gång var ledande i Sverige.



VARMT OCH SKÖNT i bilen innan start var enkelt redan på 70-talet. Det gällde bara att justera in rätt tid.



NÄR VARVSINDUSTRIN VAR som starkast i Göteborg sysselsatte den över 15 000 personer. Idag beräknas mindre än 100 personer jobba heltid inom varvsindustrin i staden.

"MÅNGA VERKAR
ANKNYTA TILL VÅR
FOLKAPICKIS."

ÄLVSBORGSBRON är en hängbro likt världens kanske mest kända bro: Golden Gate i San Francisco. De bärande krafterna tas upp av kablar som förankrats i marken.



VID ÄLVSBORGSBRONS norra brofäste ligger det gamla Sockerbrukets lokaler som stod färdiga 1810. Här tillverkades socker fram till mitten av femtiotalet. Numera ryms ateljéer, kontor och hantverk.

"EN SÅDAN HAR VI OCKSÅ HAFT."

BRÄNSLEPOLITIKEN GJORDE ATT det i regel skvalpade tunt i bensintankarna hos de bilar som rullade i Sverige. Det är något vi inte behöver oroa oss för idag, när vi besöker de olika varvsplatserna. Klart är dock att många där verkar kunna anknyta till vår duvblå flakbil.

"En sådan där har vi haft här på varvet också, fast det var länge sedan och en enkelhyttare" får vi höra nästan direkt då vi parkerar inne på ett av stadens varvsområden.

Samma sak när vi parkerar utanför en mekanisk verkstad, där svetsning pågår för fullt. Ljuset från svetslopporna upphör och sekunder senare står tre, fyra verkstadsklädda arbetare med varsin mobil i handen, fullt upptagna med att fota vår Folkapickup innan de fortsätter sitt arbete. Det är tydligt att många i varvsnäringen har någon form av koppling eller förkärlek för den klassiska Volkswagen-flakbilen. Och visst kan vi heller inte släppa känslan att bilen i sig verkar känna sig som hemma i den charmig stökiga industrimiljön som möter oss.

Det är som att den smälter in perfekt i miljön. Hela tiden.

IDAG ÄR STÄMNINGEN vid de kvarvarande varven åter igen lättsam. De jättelika ytor som tidigare utgjordes av båtvarv har bland annat förvandlats till bostadsområden och kontorslokaler. Att hitta en före detta mekanisk verkstad omgjord till ett enkelt parkeringsgarage känns nästan som ett symboliskt ärr efter det infekterade sår som oljekrisen lämnade efter sig.

ÅR 1973 SLOG oljekrisen till med full kraft. Den kom att bli ett ofrivilligt flitigt samtalsämne vid frukostbord över hela landet och på varven i synnerhet. Vad värre var: Den här olyckan kom inte ensam.

Som en följd av oljekrisen mer eller mindre dog orderingången på stora oljetankers tvärt. Flera rederier började sinka med avbetalningar, andra upphörde helt att betala. Några rederier, däribland tidigare stora och gamla kunder till varven i Göteborg, gick helt enkelt i konkurs.

I slutet av 1976 kom nästa slag, då riksbanken



GOTENIUS VARV ÄR ett av varven som överlevde oljekrisen, tack vare fokus på reparation, underhåll och ombyggnation av fartyg. Varvet är i drift än idag.

"TRO NU INTE ATT VARVSINDUSTRIN ÄR DÖD OCH BEGRAVEN."

genomförde flera devalveringar av kronan. För de stora varven innebar detta en katastrof, då flera hade stora lån bundna i schweizerfranc och gjorde affärer i dollar. För många varv innebar förändringen att deras skulder mångdubblades samtidigt som orderblocken blev allt mer tunna.

TRON PÅ VARVSINDUSTRIN var dock ännu inte över. Industrin var en statsangelägenhet. Staten hade redan tidigare gått in som ägare till Uddevallavarvet från år 1963, men år 1977 bildades statliga Svenska Varv. Dess syfte var att genom rationalisering och avveckling få svensk varvsindustri lönsam igen. En första åtgärd var att lägga ned bland annat Göteborgs tidigare flaggskepp: Eriksbergssvarvet. Något som för mindre än ett decennium tillbaka inte funnits på kartan. Ytterligare en åtgärd blev att införa det inom varvsindustrin ökända P80-programmet. Ett sysselsättningsprogram som var ökänt bland varvsarbetarna som den sista anhalten innan ofrivillig förtidspensionering eller avsked. Som mest sysselsatte varvsindustrin i Göteborg 15 000 personer. Redan i början av 1980-talet var det bara spillror kvar. Idag beräknas varvsindustrin i Göteborg omfatta maximalt 100 personer på heltid.

ETT AV DE stora varv som höll ut längst var Arendalsvarvet vid Hisingens västra utkant. Här hade oljefartyg upp mot 240 000 ton tidigare tillverkat. Varvet ställde om till att specialisera sig på att tillverka flytande oljeriggar för Nord-sjön, något de hade stor framgång med ända

fram till slutet år 1989. Först då skrevs sista kapitlet även för Arendalsvarvets räkning.

TRO NU INTE att varvsindustrin är helt död och begravnen. Framför allt mindre varv, som tidigt fokuserade på reparation, underhåll och ombyggnationer av fartyg, har klarat sig genom krisen. Runt om i landet finns flera varv som fortfarande är verksamma. Bland de större varven lever Cityvarvet i Göteborg (vilket är före detta Götaverken) och Kockums vidare. Kockums i form av Saab-Kockums vid Örlogsvarvet i Karlskrona.

Detta till trots är det vi ser idag endast spillror av en svunnen tid. Spillror som för all del fortfarande kan upplevas, då rester av varvsindustrins storhetstid i allra högsta grad fortfarande gör sig påmind i Göteborgs stadsbild.

FÖR VÅR FLAKBIL var det närmast som att komma hem. Som en form av ett kärt återseende. Varhelst vi parkerade i hamnområdena så var det som den mest naturliga saken i världen att finna en Folkafakis just där. Dessutom dröjer det aldrig länge innan bilen börjar dra till sig uppmärksamhet hos varvsarbetarna. Mobilfoton, frågor och en och annan anekdot om deras egen erfarenhet av Folkabussen från den tid det begav sig.

Det står tidigt klart att många i dagens varvsindustri har goda minnen av Typ 2. Tveklöst var det så att vår flakbekladda Baywindow väckte en del goda varvsminnen till liv, från en tid då varven i Göteborg räknades som en av världens främsta varvsindustrier.

TRANSPORTER DUBBELHYTT 1973

Effekt hk/kW, Nm
66/49, 109

Toppfart (km/h)
127

Nypris (SEK)
Cirka 26 000

NÄR OLJEKRISEN slog till slutade beställningarna att komma. Varvsdöden var ett faktum.

**OLJEFATEN
BLIR NÄSTAN
symboliska
för den kris
som slog till
år 1973.**



MED 66 HÄSTKRAFTER och 109 Nm pratat vi inte om någon raket. Men flakbilen gjorde jobbet och kunde för all del leta sig upp i 127 km/h.

Magnus Robertsson



ÅLDER
47.

FAMILJ
Fru Anna.

BOR
Jönköping.

YRKE
Transportör.

INTRESSEN
Bilar.

BIL
Amarok V6
Aviator Highline
2018.



Långmilad TRANSPORTÖR

text: Richard Sjösten foto: Peter Gunnars

Hej Magnus, vad har du för bil?

En Amarok V6 Aviator från 2018, som jag köpte precis när de kom ut på marknaden. Den rullar och går dagligen kan man säga.

Jaså, har den gått långt?

Drygt 31 000 mil. För att vara av årsmodell 2018 är det väl hyfsat långt.

Ja du har vekligen hunnit med många mil.

Vad gör du om dagarna?

Jag jobbar som transportör. Med olika släp kopplat på Amaroken flyttar jag bilar, båtar, konstverk med mera. Det mesta av det lite mer exklusiva och dyra hållet, även om den Albin 25:an som vi lastar på bilden (i Norrköping) kanske inte riktigt passar in på just den beskrivningen.

Transportör, ok! Då har du varit lite överallt då?

Jo, mycket av resorna blir utanför Sveriges gränser. England, Italien, Tyskland, Holland och så vidare. Den här båten ska till Danmark.

Är det något speciellt minne du har från någon av dina resor?

Jo, det har hänt en del längs vägen. Jag

passerade till exempel bron i Genua (Morandibron) bara en vecka innan den rasade. Jag hade en båt på släp. Lite senare på resan blev jag stoppad mellan Berlin och Leipzig, alltså mitt i Tyskland, av tullen. De kontrollerade allt, luktade i tanken, röntgade skrovet, inklusive våra öppnade chipspåsar i bilen. Uppdragsgivaren kunde via telefon skicka över köpehandlingar från 70-talet vilket gjorde att vi till slut fick köra vidare.

Oj, det var både lite läskigt och oväntat. Något annat?

Jag blev stoppad i Belgien av tre polisbilar en gång. Deras kameraövervakning på motorvägen hade slagit larm om att bilen var efterlyst. Ganska snart insåg de att vi hade samma registreringsnummer som en efterlyst belgisk bil.

Är det något speciellt du gjort med bilen för att den ska passa dina behov?

Jag har till exempel tre set däck till den. Sommardäck och nordiska- samt europeiska vinterdäck. Då jag aldrig riktigt vet vilka resor som väntar försöker jag optimera så gott det går. Jag kan ju hamna i södra Spanien eller norra Finland under samma vecka.

Ok, avancerat. Så du byter däck flera gånger?

Jag sätter på de europeiska vinterdäcken någon gång i september och kör med dem fram till november. Sedan monterar jag de nordiska dubbfria däcken och kör på dessa fram till mars. Från mars till april europeiska vinterdäck igen.

Det här gör att jag kommer så nära som möjligt ett optimalt däck för underlagen.

Intressant! Du låter seriöst däckintresserad?

Jo, det kan man nog också säga. Har kört rally sedan 1997 och är väldigt bilintresserad. Jag vet hur viktigt det är att ha rätt däck för säsongen och underlaget.

Hur fungerar Amaroken då?

Mycket bra. Jag är väldigt nöjd. Bilen har väldigt fin komfort och jag sitter som en kung. Motorn är stark och passar väldigt bra att dra tungt med. Trots detta går den snällt.

Några planer inför framtiden?

Jag har beställt en likadan, en ny Amarok V6 eftersom jag är så fantastiskt nöjd med modellen.

Fjärrljus | Ljusfästen

Lys upp höst mörkret!

Vi har ett brett sortiment av ljusfästen samt fjärrljus.

En stor Nyhet är det innovativa fjärrljuset BIIM Hex



LiteBar LED

Ett ljusfäst många möjligheter

Pris från **5990:-** exkl moms

ÅTERFÖRSÄLJARE

AFTÉN BIL

Åkersberga 08-503 351 00
www.aftenbil.se

ATTEVIKS

Jönköping 036-34 88 00
Ljungby 0372-267 70
Nässjö 0380-55 63 00
Växjö 0470-75 31 00
www.atteviks.se

BE-GE BIL

Oskarshamn 0491-76 15 00
Vetlanda 0383-46 73 00
www.be-ge.se

BERNERS

Sundsvall 060-64 64 00
Östersund 063-57 47 00
www.berners.se

BILAB KUNGÄLV

Kungälv 0303-620 00
www.bilab.se

BIL-CITY KIRUNA

Kiruna 0980-667 70
www.bilcity.com

BILKOMPANI KALMAR

Kalmar 0480-48 00 00
www.bilkompanikalmar.se

BILMETRO

Avesta 0226-363 30
Bollnäs 0278-63 66 00
Borlänge 0243-21 64 00
Falun 023-79 25 00

Gävle 026-65 71 00

Hudiksvall 0650-54 72 00
Ludvika 0240-877 00
Mora 0250-397 00
Sandviken 026-27 87 00
www.bilmetro.se

BIL-NORD PERSONBILAR

Lycksele 0950-237 50
www.bil-nord.com

BILTEAM ÖSTHAMMAR

Östhammar 0173-100 00
www.bilteam.com

BÖRJESSONS BIL

Alingsås 0322-789 00
Ängelholm 0431-45 85 00
www.borjessonsbil.se

DIN BIL

Hisings Backa 031-381 88 00
Bredden 08-503 332 00
Bromma 08-503 332 00
Stockholm 08-503 330 00
Helsingborg 042-17 00 00
Kista 08-503 332 00
Kungsbacka 0300-775 40
Landskrona 0418-48 43 00
Lund 046-31 28 70
Malmö 040-38 00 00
Askim 031-750 17 00
Segeltorp 08-503 330 00
Södertälje 08-553 779 00
Trelleborg 0410-156 50
Täby 08-503 332 00
www.dinbil.se
www.vwstockholm.se
www.volkswagengoteborg.se

ENGSTRÖMS

Linköping 013-23 30 00
Vimmerby 0492-660 00
Västervik 0490-660 00
www.engstromsbil.se

FAGERSTA MOTORFORUM

Fagersta 0223-129 60
www.fagerstamotorforum.se

FOLKES BIL

Strömsund 0670-61 10 35
www.folkesebil.se

FRÖJDS MOTOR

Lessebo 0478-342 50
www.frojdsmotor.se

HÄSSLEHOLMS BILCENTRUM

Hässleholm 0451-38 19 50
www.bilcentrumgruppen.se

JEPPSSONS

Karlshamn 0454-38 80 00
Karlskrona 0455-38 80 00
www.jeppssons.se

JOHANSSON BIL

Malå 0953-214 44
www.skellefteabil.se

KRISTIANSTADS BILCENTRUM

Kristianstad 044-18 62 00
www.bilcentrumgruppen.se





VW CADDY MAXI BE FREE Frihet för alla!



Vi kan anpassningar på VW Caddy, Transporter & Crafter!

VW Caddy Maxi Be Free erbjuder ett nytt sätt att resa. Med sin unika luftfjädring och sitt generösa utrymme ges en komfortabel resa för såväl funktionshindrade som taxi/färdtjänstresenärer. På nya VW Caddy Maxi Be Free skapas frihet på riktigt! På VW Transporter och Crafter bygger vi toppmoderna taxi/färdtjänstfordon, skol samt turusbussar i funktionsanpassade utföranden.

Kontakta din närmaste VW återförsäljare eller oss för mer information.

bewa intraf
Public Transport Solutions

Tel: +46 524 122 00



bewa intraf
Fordonsteknik

Tel: +46 522 65 39 80

www.bewaintraf.com

ÅTERFÖRSÄLJARE

LECAB BIL

Arvika 010-470 07 22
Karlstad 010-470 07 00
www.lecab.se

KRISTIANSTADS BILCENTRUM

Kristianstad 044-18 62 00
www.bilcentrumgruppen.se

LECAB BIL

Arvika 010-470 07 22
Karlstad 010-470 07 00
www.lecab.se

MICHELSSENS BIL TOMELILLA

Tomelilla 0417-281 00
www.michelsensbil.se

MOTOR AB HALLAND HALMSTAD

Halmstad
035-18 07 00
www.motorhalland.se
MOTORCENTRALEN UMEÅ
Umeå 090-153900
www.motorcentralenuma.se

MÖLLER BIL

Bro 08-58480830
Enköping 0171-85500
Eskilstuna 016-150900
Karlsgöga 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

ÖRNSKÖLD SVIK
Örnsköldsvik 0660-57900
www.nordemansbil.se

NORRBIL

Norrköping 0176-77500
www.norrbil.se

NORRLANDS BIL

Skellefteå 0910-715800
Luleå 0920-242200
Piteå 0911-234050
www.norrlandsbil.se

OLOFSSON BIL

Handen 08-6060600
www.olofssonbil.se

ROGER PERSSON BIL

Finspång 0122-17500
www.rogerperssonbil.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
Skee 0526-499 29
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





Fjärrljus | Ljusfästen

Lys upp höst mörkret!

Vi har ett brett sortiment av ljusfästen samt fjärrljus.

En stor Nyhet är det innovativa fjärrljuset BIIM Hex

Nu finns flaklock Upstone till Amarok Aventura

Ett snyggt och mångsidigt flaklock tillverkat i stryktåligt aluminium. En biffig ram med ett fiffigt T-spår låter dig fästa ett brett urval av tillbehör.



Karnag är en komplett fjädringsleverantör med lång erfarenhet av last- och komfortökande produkter. Vi har ett brett utbud av produkter inom ljudisolerings, värmeisolerings, tryckluftshorn, förstärkningsfjädrar, förstärkta stötdämpare, komplementluftfjädring samt avancerad helluftfjädring fram och bak.

Oavsett om du lastar mycket eller lite har vi produkter som kan tillgodose dig och din bils behov!



08-630 10 00
www.karnag.se



Helluftfjädring fram



Helluftfjädring bak



Förstärkningsfjäder



Komplementluftfjädring



SV-Stötdämpare

- Din kompletta leverantör av fordonsbelysning -

UTRUSTA BILEN FÖR MÖRKER.

STONEHILL
PARTS AB

stonehillparts.se info@stonehillparts.se 0302 - 770400

Se alla våra
modellanpassade
fästen på
webben



YMER

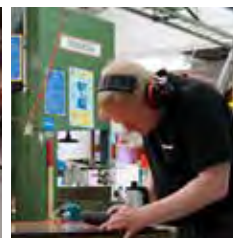
Viklight Ymer
14" Ledramp

ODEN

Viklight Oden
120W Runda extraljus

RAMER

Viklight Ramer
3.1" Ledramp



Utrustning för skarpa lägen.

72 ÅRS TRADITION - KVALITET I VÄRLDSKLASS

Du som har ett fordon för utryckning vet hur viktigt det är att allt fungerar när det blir skarpt läge. Det vet vi också. Vi har anpassat fordon för sådana situationer i över 70 år.

Karossan utför alla slags montage, svets, plåt, plast, elinstallationer och lackarbeten för krävande insatser och för kunder med högt ställda krav.

Tillsammans anpassar vi inredning och utrustning enligt dina önskemål och behov. För bästa prestanda i skarpa lägen.



SPECIALISTER PÅ BILINREDNINGAR SEDAN 1944



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



HÅLL ORDNING & REDA!

HELT NY INREDNING & HELT NY DESIGN!

MED SMARTARE FUNKTIONER OCH MILJÖVÄNLIGARE SAMT
LÄTTARE INREDNING FÅR DU BÄTTRE ORDNING OCH REDA.

STEGHÅLLARE

EX. **4.140KR**

HYLLSYSTEM

EX. **1.895KR**

FÄLLBARA HYLLOR

EX. **3.900KR**



EX. **9.762KR**

DUBBELGOLV

KOLLA IN DE NYA INREDNINGARNA PÅ WWW.WORKSYSTEM.SE!

KONTAKTA OSS FÖR ATT FÅ EN OFFERT PÅ EN INREDNING ANPASSAD FÖR JUST DIG OCH DIN ARBETSBIL.

WORKSYSTEM.SE



WS-P-VWTR-09-09

Vi bygger och inreder SÄKRA och FUNKTIONELLA ARBETSMILJÖER

Vi är marknadsledande på om- och påbyggnationer av fordon.



Nu är den här – Nya Caddy Maxi
rullstolstaxi, med förbättrade innermått
och en helt ny lättviktsramp

Michael Olsson
+46 (0)457-45 06 75
michael.olsson
@karosseriverken.se

Tommy Pettersson
+46 (0)457-45 06 52
tommy.pettersson
@karosseriverken.se

Mikael Jansson
+46 (0)457-45 06 56
mikael.jansson
@karosseriverken.se

Stort fokus läggs på kvalitet och miljöfrågor och vi är
certifierade enligt både ISO 9001 och ISO 14001.



KAROSSERIVERKEN
NORDIC VEHICLE

karosseriverken.se
Tel: 0457-45 06 00



Det är vi som bygger
Polisens nya hundpatrullbil
baserad på **VW Amarok V6 TDI**

Jan Svensson
+46 (0)457-45 06 18
jan.svensson@eurolans.se

Stort fokus läggs på kvalitet och miljöfrågor och vi är
certifierade enligt både ISO 9001 och ISO 14001.



EURO-LANS
NORDIC VEHICLE

eurolans.se
Tel: 0457-45 06 00



U-Lift levererar person- och
lastlyftar till nya VW Crafter

Torsten Pisch
Lyftar/Luftfjädring
+46 (0)457-45 06 51
torsten.pisch@u-lift.se

Stort fokus läggs på kvalitet och miljöfrågor och vi är
certifierade enligt både ISO 9001 och ISO 14001.



U-LIFT
NORDIC VEHICLE

u-lift.se
Tel: 0457-45 06 50



AUTOKAROSS



MED PLATS FÖR ALLA DINA LASTER!

Autokaross har lösningen för nya Volkswagen Crafter. Floby-flakets kombination av lätta material och hög styrka gör det perfekt som lastyta. Det höghållfasta och korrosionsskyddade underredet kombinerar styrka med maximal lastförmåga. Flaket kan enkelt skräddarsys för ditt behov med hjälp av det breda tillbehörsprogrammet. Kontakta din VW-återförsäljare för mer information.

www.autokaross.se • 0515-72 34 00



Årets coolaste nyhet!

Vår nya kylbil **Volymax Cool** är inte som andra kylbilar. Den har en konstruktionslösning som är helt grundad på lättbyggnadsteknik, vilket gör den lättare och därmed får en högre lastförmåga. Den är dessutom konstruerad för att hålla kylan mycket bättre. Garanterat uppskattat av de som gillar effektivitet och kyla men ger nog våra konkurrenter kalla fötter.

Läs mer på berco.se eller besök din VW-handlare.



Berco

Specialisten på allt inom påbyggnadsskåp.



Tillbehör till Volkswagen Transportbilar

Känner du dig låg i vinter?
Höjningssats till **Amarok**
från **2636:-** + moms.



www.transportstyling.se

info@abmahol.se | 0520-22 14 80



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.

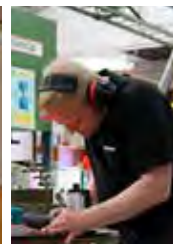
Behöver ni också hjälp så kontakta oss.

#detvikangörvibäst.

hillstedts

SKYLTAR • BANDEROLLER • BILDEKOR

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



Vi kan det här.

72 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!



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

MODUL-SYSTEM NÄR ALLT BARA KLICKAR



Modul-System
Lätta och robusta serviceinredningar



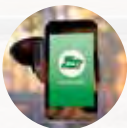
Modul-Express
Inredningslösningar för post- och budbilar



Modul-Floor
Lätt, modulärt klickgolv och beklädnad



Modul-Connect
Komplett elsortiment inklusive belysning



Modul-Fleet
Planerings- och körjournalssystem för bilflottor

+46 31-746 87 00 | info@modul-system.com | www.modul-system.se



Skräddarsydd stolsklädsel



Stolsklädslar från PeBe är en komfortabel och lönsam investering för din yrkesbil. Överdragsklädseln skyddar originalklädseln mot smuts och slitage den monteras på mindre än en timma. Finns till de flesta modeller av yrkesbilar.

Rekommenderat pris för klädselset -
Förarstol och passagerarstol inkl. 2st nackstöd
1846:- exkl. moms.
Förarstol och 2-sits soffa inkl. 3st nackstöd
2392:- exkl. moms.
Gäller i design *Stark* enligt foto.

LED Ljusramper

LED-ljusramperna från Lazer Lamps är utvecklade utifrån de kompromisslösa kraven i motorsportens värld. Okrossbart glas, lätt vikt, 50.000 tim ljusid, maximalt rostskydd - 5 års garanti!
Rekommenderat pris för modellanpassat integreringssats
exkl. montering, ca 6400:- exkl. moms

LAZER
HIGH PERFORMANCE LIGHTING



Calix Takboxar

Ny takboxkollektion 2019/2020 med flera innovativa detaljer. Modellerna i H-serien har en ny modern design likt dagens bilar. H-serien finns i både kort och lång version med en lastvolym upp till 500 liter. Calix fäste Quick Grip 2.0 har en ännu enklare hantering och montering.



Dual opening.

Hitta din återförsäljare och
hela sortimentet på www.pebe.se

pebe[®]

SYSTEM EDSTRÖM

Vi vet hur man skapar mobila arbetsplatser



Flexi System-
flexibelt system
för fällbara hyllor

www.systemedstrom.com | 010 102 95 00 | info@edstrom.se

WHEN FACING THE UNKNOWN:

COUNT ON ME



CERTINA AND THE DOUBLE SECURITY CONCEPT
NEVER LET YOU DOWN. CERTINA.COM

DS ACTION DIVER · AUTOMATIC MOVEMENT · TITANIUM ·
DIVER'S WATCH 300 M · ISO 6425 · SWISS MADE

CERTINA
SWISS WATCHES SINCE 1888

