

Transport

EN TIDNING FRÅN VOLKSWAGEN TRANSPORTBILAR
NUMMER 2 2015

MAGASINET

PROVKÖRNING AV

NYA CADDY

– SNYGGARE, SNÅLARE
OCH SÄKRARE



SMYGPREMIÄR

NYA MULTIVAN
OCH TRANSPORTER



Transportbilar



Vi kan anpassningar på VW Caddy, Transporter & Crafter!

VW Caddy Maxi *Bee Free* erbjuder ett nytt sätt att resa. Med sin unika luftfjädring och sitt generösa utrymme ges det förutsättningar för en behaglig resa.

På VW Transporter och Crafter bygger vi moderna taxi/färdtjänstfordon, skol samt turistbussar i funktionanpassade utföranden.

Kontakta din närmaste VW återförsäljare eller oss för mer information.

bewa intraf
Public Transport Solutions

Tel: +46 524 122 00 www.bewaintraf.com



bewa intraf
Fordonsteknik

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



54

Bingo för Rimér

Bingo tillbringade delar av sin barndom i baksätet på den VW 181 Kurierwagen som nu är hans sommarbil. TransportMagasinet var med när "Bingo-wagen" mötte vårsolen.

Innehåll 02**6 Caddy bättre på allt**

Små förändringar utanpå, stora nyheter inuti. Nya VW Caddy är snabbare, snyggare, snålare och säkrare.

20 Ny bak med tyskt flak

"Thefrok" låter som en felstavad engelsk groda, men är ett nytt tyskt flak till Transporter dubbelhytt.

22 Folkabuss i ny skepnad

Första bekantskapen med nya Transporter och Multivan ger mersmak. Försiktigt förfinad till det yttre, rejält förbättrad under ytan.

26 Bil för "blygsamma"

I Volkswagens familjealbum har vi nu bläddrat fram till Bentley, som under en period marknadsfördes som en bil för blygsamma män.

34 Motormässa x 3

Med Bilar som jobbar, MC-Mässan och Stockholm Lifestyle Motor Show har Stockholm åter fått en bilsalong värd namnet.

38 Gummiracing till sjöss

Med Multivan, gummibåt och fru drog TransportMagasinet Richard Sjösten till Båstad och körde så skummet yrde.

48 I skuggan av Autostadt

I Wolfsburg finns inte bara världens största bilfabrik och Autostadt utan också AutoMuseum, en liten pärla som hamnat lite i skymundan.

54 Bingowagen 181

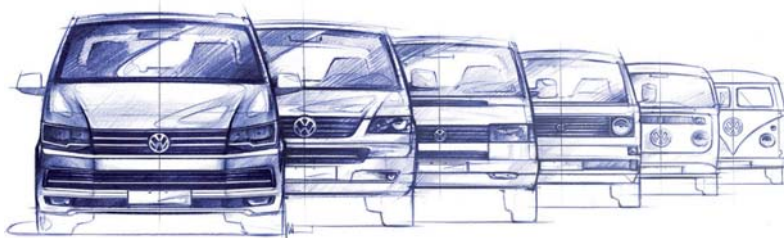
I sin VW 181 Kurierwagen har Bingo Rimér fullt av barndomsminnen och numera är den också full av barn.

Alltid i TransportMagasinet

5 Ledaren 12 Nytt och Noterat

22 Den sjätte generationen

Förhandstitt på nya Transporter och Multivan, som kommer till Sverige i september.



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 återförsäljarna och från vårt Bilägar- och Bestandsregister, uppdateras och kompletteras främst från Centrala Bilregistret. De uppgifter som behandlas är till exempel namn, adress, uppgifter om bilen och dess service och reservdelsinköp. Uppgifterna används också om det av säkerhetsskäl skulle bli nödvändigt att återkalla ett fordon, för utsändande av denna kundtidning, för framställning av statistik samt för information och marknadsföring. Du kan komma att få intressant erbjudanden från våra auktoriserade återförsäljare eller från våra samarbetspartners, såsom försäkrings- och finansieringsföretag. Om du inte vill ha sådan information eller begär rättelse av ev felaktig uppgift, meddela detta skriftligen till Reklamservice AB, Borgmästarg 5E, 434 32 Kungsbacka.



Vi sköter resten.

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

FÖR SMÅ FÖRETAG

Volkswagen Leasing

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

FÖR DET MELLANSTORA FÖRETAGET

Volkswagen Business All Inclusive

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

FÖR DET STORA FÖRETAGET

Volkswagen Fleet Support

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

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 Financial Services AG.

Tunga lanseringar - och en lätt

Under 2015 kommer vi att lansera inte mindre än tre nya modeller. Först ut är lättlastaren load up! som redan rullat ut till våra återförsäljare, och under det närmaste halvåret kommer sedan de nya generationerna av Sveriges mest sålda lätta lastbil och Sveriges näst mest sålda lätta lastbil, alltså Volkswagen Caddy och Transporter.

Load up! är en Volkswagen up! som vi konverterar till lastbil här i Sverige. Den är såvitt känt den minsta lastbilen på den svenska marknaden. Den har vi tagit fram för att kunna tillgodose den kategori kunder som behöver ett hyggligt stort lastutrymme, men aldrig åker mer än två personer. En stor del av dessa kunder vill göra så litet avtryck på miljön som möjligt och när de väljer Load up! kan de välja mellan tre snåla och miljöpositiva drivlinor: en snål bensinmotor, en motor för bio- och naturgas och en version med elmotor och hela 16 mils räckvidd. Som vi tidigare skrivit kan load up! dessutom enkelt återkonverteras till personbil, eftersom baksäte, bälten med mera följer med bilen.

Caddy kommer i en ny generation som bjuder på åtskilliga nyheter inom design, säkerhet och inte minst motorer (snålare, starkare, renare, se nästa uppslag). Det här lägger naturligtvis en stabil grund för att Caddy inte bara ska fortsätta vara marknadsledande inom sitt segment, utan också en av de mest sålda bilmodellerna i Sverige.

Transporter har en fantastisk historia och är ett skolboksexempel i produktutveckling och marknadsföring. Uthållighet, ständig förbättring av produkterbjudandet och ett arv som man hela tiden kommer tillbaka till. Transporter är ett av den äldsta modellnamnen i bilindustrin som fortfarande säljs och under modellens 65 år har det sålts närmare tolv miljoner Transporter! Under 2014 såldes det mer Transporter globalt än någonsin tidigare och allt tyder på att succén kommer att fortsätta.

I höst kommer den nya generationen Transporter och Multivan (sid 22) till Sverige och när jag skriver dessa rader i slutet av april har vi redan fått förtroendet av 234 kunder, som beställt en bil innan de ens sett en bild på bilen. Det visar på den styrka som finns i våra produkter och inte minst hos våra medarbetare inom Team Transportbilar, medarbetare som kan leva upp till de höga förväntningar som våra kunder kan och ska ställa på en modern sälj- och serviceorganisation.




HANS TUREMARK

Märkeschef, Volkswagen Transportbilar

Transport MAGASINET

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

Ansvarig utgivare: Hans Turemark
Redaktör: Björn Sundfeldt
Omslagsfoto: Volkswagen AG

Redaktionskommitté: Stefan Nygren, Dan Andersson, Anders Andreasson, Björn Sundfeldt, Richard Sjösten.

Produktion: Bellof Studios, Richard Sjösten.

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

Tryck: Forssa Print

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

ISSN: 1402-4233



Transportbilar

VI PROVKÖR NYA CADDY:

SNYGGARE, SNÅLARE SNABBARE, SÄKRARE

Sveriges sjunde mest sålda bil kör nu in på sin fjärde generation och har blivit ännu bättre på allt – och den går redan att beställa för leverans i september.

Text: Björn Sundfeldt och Stefan Nygren **Foto:** Volkswagen





Volkswagen Caddy tillverkas i den polska staden Poznan, och där var det också världspremiär för Caddy generation 4 i början av februari. Inför den församlade världspressen, med TransportMagasinet i spetsen, drogs skynket av nya Caddy till ackompanjemang av hundratals smattrande och blixtrande kameror.

– Snygg, signalerade ögonen till hjärnan, som beordrade huvudet att nicka gillande och händerna att stämma in i omgivningens applåder.

Den nya modellen har mer skarpskurade linjer än föregångaren, men släktskapet går det inte att ta miste på. Fronten har klara drag av Volkswagens personbilar och det har interiören också. Inredning, materialval, dekor och design andas kvalitet och ombonad komfort, och specifikationerna i pressmappen – med åtta

motorer, fyra växellådor, fyra karosser, två axelavstånd samt fram- eller fyrhjulsdraft – lovar en intressant provkörning.

Sålunda förflyttar vi oss raskt en dryg månad framåt i tiden och cirka 50 mil västerut till en "halvhemlig" provkörning i tyska Ehra-Lessien, där VW har en gigantisk testanläggning. Här står ett halvdussin nya Caddy och väntar – men de behöver inte vänta länge!

Vi lägger snabbt vantarna på en röd Caddy Life som "råkar" vara den starkaste versionen i den nya generationen – och sedan dröjer det inte länge förrän hastighetsmätaren nosar på 200 km/h när vi gasar ut på den långa doserade banan.

Till det yttre är förändringarna på nya Caddy inte särskilt stora. Fronten är som nämnts ny och bakpartiet har också fått en mer skarpskuren form, men annars är det mesta sig likt. Under motorhuven och

**"HÄR STÅR
ETT HALV-
DUSSIN NYA
CADDY OCH
VÄNTAR
– MEN DE
BEHÖVER
INTE VÄNTA
LÄNGE"**

Ny och mer ombonad inredning och ny instrumentpanel möter oss i nya Caddy (ovan).

Pressvisning av nya Caddy i polska Poznan. Se och röra men inte köra – fast även det fick vi så småningom göra.



”AV DE ÅTTA MOTORALTERNATIVEN ÄR DE FYRA BENSINMOTORERNA NYA FÖR CADDY”

innanför dörrarna har det å andra sidan hänt desto mer.

Av de åtta motoralternativen är de fyra bensinmotorerna nya för Caddy. Minst är en trecylindrig bensinmotor på en liter och 102 hk, men den kommer först senare i höst. Dessutom finns tre versioner av en 1,4-liters turbofyra. En av dem är optimerad för gasdrift och ger då 110 hk, medan de två renodlade bensinfyrorna levererar 84 och 125 hk. De fyra turbodieslarna är

alla baserade på samma 2-liters fyrventilade grundmotor, men varierande motorstyrning, insprutning och laddning ger fyra olika effektuttag på 75, 102, 122 och 150 hk. Alla motorer har stopp/start-funktion och alla är snålare än föregångarna.

Gemensamt för alla nya motorer är att de uppfyller avgasnormen Euro 6. De är standard i Caddy Life och tillval i Skåp, som annars har kvar de tidigare EU5-motorerna i drygt ett år.



De nya strålkastarna bidrar till att ge nya Caddy ett mer skarpskuret utseende.



Liksom tidigare kommer Caddy både som personbil (Life) och som skåpbil med plana sidor väl lämpade för firmanamn. Yttermåten är oförändrade.



Med **starkaste** motorn på 150 hk toppar nya Caddy 200 km/h – fast inte just i den här miljön.

Precis som tidigare finns fyra växel-lådor; 5- eller 6-växlad manuell, 6- eller 7-växlad DSG-automat, och precis som tidigare finns även nya Caddy med 4MO-TION och i förlängd Maxi-utförande.

Den starkaste motorn är alltså turbo-dieseln på 150 hk, som nu levererar nytt Caddy-rekord på den två mil långa hög-fartsslingan med en nio kilometer lång raksträcka. Detta är inte den starkaste Caddyn någonsin, förra generationen fanns ju med i grunden samma turbo-diesel fast på 170 hk – men den toppade ”bara” 196 km/h. Den nya generationen har bättre aerodynamik och nu visar hastighetsmätaren lite drygt 200 km/h, vilket väl i och för sig inte har någon särskilt praktisk betydelse – men att bilen känns säker och stabil i den farten och att ljud-nivån fortfarande är problemfritt pratbar visar på säkert chassi samt välbyggd och dito isolerad kaross.

Apropå säkerhet så är det ett av de områden som nya Caddy är bäst på. Ungefär 22 procent av alla olyckor med personskador utgörs av kollisioner där bilen kolliderat med fler än ett hinder. För att minimera risken för följd-kollisioner hör en prisbelönt multikollisionsbroms till standardutrustningen i nya Caddy. Efter en kollision bromsar detta system auto-matiskt bilen om föraren själv är oförmögen att göra detta.

Om föraren skulle missa ett hinder och

hastigheten ligger under 30 km/h griper Front Assist och City Emergency Braking in. Systemet aktiverar bromsarna helt automatiskt, vilket i idealfallet gör att en kollision kan undvikas helt och hållet. Personbilsmodellen Caddy Life har dessutom sidokrockkuddar och sidokrock-skyddsgardiner.

Till tillvalen bland förarassistanssystemen hör hel/halv-ljusautomatiken Light Assist och trötthetsvarnaren Driver Alert. Det sistnämnda systemet registrerar eventuella avvikelser från förarens nor-mala körbeteende och rekommenderar i så fall att man tar en behövlig paus i kör-ningen.

Adaptiv farthållare (ACC, tillval) är aktiv i hastigheter mellan 0 och 160 km/h (med DSG) eller 30 till 160 km/h (med ma-nuell växellåda). Med hjälp av en radar-sensor mäter ACC avståndet till fordonet framför och övervakar också den relativa hastigheten. I kombination med DSG kan ACC-systemet också bromsa bilen till stil-lastående, till exempel i köer eller vid tra-fikstockningar.

Backkamera finns som tillval för bilar med baklucka i kombination med ra-diosystemen Composition Colour och Composition Media, liksom till radio/na-vigationssystemet Discover Media. Parke-ringshjälpen Park Assist kan automatiskt parkera bilen i parkeringsluckor längs med och i rät vinkel mot vägen – en prak-

”DEN
STARKASTE
MOTORN
ÄR ALLTSÅ
TURBO-
DIESELN PÅ
150 HK.”



De tydligt markerade bakljusen markerar tydligt att här kommer nya Caddy!

tisk funktion som torde vara välkommen inte minst för budbilsförare.

Alla dessa system utom Park Assist finns i "vår" bil, och de som vi kan prova fungerar perfekt. Men multikollisionsbroms, Light Assist och Driver Alert får vi återkomma till, liksom alla övriga motor- och karossalternativ.

Efter flera fullgasrepor drar vi ner på tempot och letar oss fram längs ett otal varierande banslingor med olika karaktärer. DSG-lådan fungerar lika smidigt som vanligt, styrningen är lätt och exakt och fjädring/dämpning känns som den blivit ännu lite bättre avstämd än tidigare. En extra krokig och underhållande slingerbult ger ytterligare pluspoäng till

det stabila chassit, varefter vi återvänder till "baslägret" för att byta bil – men får då reda på att vår tid är ute. Tiden för provkörning alltså.

Innan vi motvilligt släpper ifrån oss bilen hinner vi i alla fall "torrsimma" en stund och noterar bland annat att interiören känns ännu mer ombonad och att den nya instrumentpanelen har utökad funktionalitet och att det finns en ny generation radio- och navigationssystem. Bland nyheterna finns MirrorLink, som ger användaren möjlighet att koppla samman smartphones och andra externa enheter, som kan styras via bilens skärm.

Under elva år tillverkades Caddy generation 3 i cirka 1,5 miljoner exemplar.

"EFTER
FLERA
FULLGAS-
REPOR
DRAR VI
NER PÅ
TEMPOT"



Caddy Maxi är som tidigare 47 cm längre mellan stötfångarna och mellan hjulaxlarna är avståndet 33 cm längre än hos vanliga Caddy.



Nya Caddy finns med åtta motoralternativ. Fyra turbodieslar och tre bensinmotorer plus en bensinmotor optimerad för gasdrift.

Baksätet i Caddy är rymligt och bekvämt. Tre stolar som kan fällas var och en för sig, och vid behov även lyftas ut.



Under 2014 var Caddy med 7 287 registrerade bilar den sjunde mest sålda bilmodellen i Sverige och den är sedan länge ledare på transportbilsmarknaden.

När nya Caddy kör in i Sverige nu i sommar finns ännu fler och bättre skäl till att dessa siffror förbättras ytterligare: Den fjärde generationen av Caddy kan beställas redan nu, leverans från september och pris från 143 500 kronor. ■



Volkswagen	Caddy TSI SKÅP	Caddy TDI LIFE	Caddy TDI SKÅP 4MOTION
Pris:	143 500 exkl moms	Ej fastställt	Ej fastställt
Motortyp/volym (cm³):	3-cyl bensin/999	4-cyl diesel/1 968	4-cyl diesel/1 968
Effekt hk/kW/Nm:	102/75/Ej uppg	150/110/340	122/90/300
Transmission:	5-växlad man	6-växlad DSG-automat	6-växlad man
Acceleration 0-100 (km/h):	Ej uppgift	9,2	Ej uppgift
Toppfart (km/h):	Ej uppgift	200	Ej uppgift
Gemensamma data			
Axelavstånd/längd/bredd/höjd 268/441/179/182 (4MOTION 185) cm. Axelavstånd och längd Caddy Maxi, + 33 resp 47 cm. Skivbromsar fram och bak. Spiralfjädring fram, bladfjädring bak. Hjulupphängning fram av McPhersonstyp med fjäderben, undre triangellänkar. Stel bakaxel. Krängningsdämpare fram och bak.			



VW-ledning i rally-VM



Normannen Andreas Mikkelsen ligger just nu trea i sammandraget. Teamkollegan och regerande världsmästaren Sébastien Ogier leder.

UNDER ETT ÅR OCH SJU MÅNADER har Volkswagen alltid haft minst en förare på pallen i rally-VM. Av de 20 pallplatserna i rad har 19 varit som nummer ett – men i årets fjärde deltävling bröts pallparaden. Problem med bränsletillförseln, en avåkning och diverse annat strul sinkade VW-teamets tre ekipage.

Dubbla världsmästarna Sébastien Ogier/Julien Ingrassia kom först på 17:e plats, medan både den norska VW-besättningen Andreas Mikkelsen/Ola Fløene och finska Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila tvingades bryta.

Men trots motgångarna behåller Volkswagen en klar ledning i VM-tabellen för förare, co-drivers och konstruktörer! Volkswagens franska ledarduo Sébastien Ogier/Julien Ingrassia har imponerande 27 segrar och har passerat rallylegenden Carlos Sainz som den tredje mest segerrika rallybesättningen genom tiderna.

Med Volkswagen ute ur leken kunde Citroën vinna dubbelt i Argentina med Kris Meeke/Paul Nagle överst på pallen och Mads Østberg/Jonas Andersson på andra plats.

ALLA FOLKABUSSARS urmoder, Typ 1 från 1950, här representerad av blå "Sofie", som spelade huvudrollen i den påkostade presentationen av nya Folkbussen. Mer på sidan 22.



'Sofie'

Multivan är bäst, gång efter gång efter...



VW MULTIVAN är för tolfte året i rad (!) bäst i klassen i den årliga läsaromröstningen i världens största bildtidning auto, motor & sport, som ursprungligen är tysk men numera ges ut i en mängd andra länder. Läsare av den likaledes tyska tidningen Motor Klassik och motor-klassik.de tycker också att Multivan är bäst, de har för tredje gången röstat fram Multivan till bästa bilen i sin kategori.

VAD SÄGS OM EN Golf GTI med 503 hk, 4MOTION och en 7-växlad DSG växellåda? Enda chansen att köra bilen är dock i spelet Gran Turismo 6 till spelkonsollen Sony Playstation 3. Frågan är vem som blir första att bygga en riktigt GTI Supersport?

Volkswagen visar en virtuell racer



BILISMEN KRAFTIGT ÖVERBESKATTAD

Tidigare i våras deklarerade den nya regeringen att skatten skulle höjas på både bensin och diesel, trots att VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) några månader tidigare i en ny rapport visat att bilismen är kraftigt överbeskattad.

VTI har studerat trafikens samhällsekonomiska kostnader. Så kallade externa effekter, som slitage av infrastruktur, olyckor, hälsofarliga emissioner, klimatgaser och buller, innebär kostnader för samhället. Rapporten visar dock att biltrafikens kostnader länge har överskattats och att de skatter som en bilist betalar är dubbelt så höga i förhållande till vad som kan motiveras av dess kostnader.

Totalt görs bedömningen att vägtrafikens marginalkostnader bör sänkas med cirka 40 procent.

ÄNNU FLER TRANSPORTBILAR FRÅN VOLKSWAGEN

Under första kvartalet i år ökade försäljningen av VW Transportbilar med 8 procent på den västeuropeiska marknaden. Ökningen i Sverige var xx och på hemmaplan 11,5 procent, vilket betyder 27 100 sålda fordon i Tyskland. I Storbritannien ökade leveranserna med 12,2 procent. Spanien rapporterade 2 400 fordon, en tillväxt på 17 procent.

– I synnerhet dagens modeller av Transporter/Caravelle/Multivan och Caddy, som alla är i slutet på sin generation, är populära hos kunderna, konstaterar Bram Schot, Director of Sales and Marketing på Volkswagen Commercial Vehicles.

– Den starka utvecklingen i Västeuropa ger oss medvind. Med den nya generationen av Transporter/Caravelle/Multivan och Caddy, som kan beställas hos handlare snart, ska vi bygga vidare på denna framgång.

Sensationell evighetsmaskin

EVIGHETSMASKINEN perpetuum mobile ("ständigt rörlig" på latin) har i evigheter varit alla uppfinnares våta dröm – och fram till den 1:a april i år har den också varit just en dröm. Men då, den 1:a april, offentliggjordes att Volkswagen Transportbilar konstruktörer nu knäckt denna nöt.

En e-load up! med ett vindkraftverk på taket har visat sig kunna alstra tillräckligt mycket energi för driva sig själv, och dessutom lagra energi i ett batteri som kan driva bilen samtidigt som den 9,3 meter höga propellern och dess mast fälls ihop och ner för passering under broar eller när man kör ner i ett garage.

På prototypstadiet kallades den nya modellen först e-ternity load up, men när man väl insåg vilket genombrott teknikerna hade åstadkommit beslutades omgående om serieproduktion och det mer passande namnet e-load up! PPM (PerPetuumMobile).

Det sensationella genombrottet väntas revolutionera bilindustrin och bidra till att Volkswagens uttalade mål att bli världens största biltillverkare senast 2018 sker betydligt tidigare, sannolikt redan den 1:a april 2016, vilket i så fall sammanfaller med säljstarten av e-load up! PPM!



Premiär för e-ternity load up! Evighetsmaskinen.

Nu har Volkswagens geniala ingenjörer slagit huvudet på spiken igen. De har lyckats bygga en eldriven liten transportbil som är helt självförsörjande på elektricitet. Den snällrika konstruktionen är nog utprovad och testad i Volkswagens laboratorier. Vid körning alstras tillräckligt mycket el för att driva bilen samtidigt som det bildas ett överskott som du kan sälja vidare till ditt lokala elnät.

För att generera tillräckligt med el är bilen, inklusive vindkraftsanläggningen på taket, 9,3 meter hög. För att passera under broar stannar du bara till ett kort ögonblick och fäller ner anläggningen på samma sätt som med en segelbåt. Det finns dessutom långt gångna planer på att ha öppningsbara bilar längs de stora Europavägarna för att främja den nya tekniken. Din Volkswagen-älskarsäljare berättar gärna mer om den nya modellen.

Läs mer på volkswagentransportbilar.se



Transportbilar

POSITIV TRAFIKUTVECKLING

"Den sammantagna bilden av bilens utveckling är mycket positiv", menar branschorganisationen Bil Sweden, som samlat in och publicerat statistik från 2014.

Av den framgår bland annat att antalet bilar i trafik växte med ungefär 90 000 fordon till närmare 4,6 miljoner och att antalet körkortsinnehavare ökade med cirka 50 000 personer. Antalet bilar per tusen invånare ökade till 471 (från 467 år 2013).

Samtidigt som bilismen växer sjunker utsläppen och trafiksäkerheten förbättras. Det genomsnittliga CO₂-utsläppet från nya personbilar har minskat och sedan 2006 har personbilarnas totala utsläpp av växthusgaser minskat med omkring 14 procent, trots ökad trafik. Nya bilaras bränsleförbrukning har minskat med 32 procent på samma tid.



Förstärkning i Dalarna

ATT VOLKSWAGENS transportbilar rekryteras till räddningstjänsterna runt om i landet blir allt vanligare. En av de senaste värvningarna svarar Räddningstjänsten Dala Mitt för. Där har insatsledarna nyligen fått förmånen att rycka ut med denna Transporter, som sålts av Bilmetro i Falun och fått sin påbyggnad av Karossan i Södertälje.



Transportbilsdäck från Hankook

SYDKOREANSKA däcktillverkaren Hankook har lanserat två nya transportbilsdäck med beteckningarna Ventus Prime 2 och Vantra LT. Däcken tillverkas i Europa och finns för 16- och 17 tums fälgar.



Udda världsrekord: Iskörning 1 000 km



VÄRLDSREKORDTIDEN för att köra 1 000 km på is slogs i slutet av mars med nya VW Touareg. Tiden blev 19 timmar och 16 minuter och rekordet slogs på världens djupaste insjö, Bajkalsjön i Sibirien.



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

Dubbelt VW i RX-VM

VOLKSWAGEN Sverige växlar upp sitt engagemang i rallycross. Under 2015 kommer de båda svenska teamen Marklund Motorsport och Kristoffersson Motorsport att göra en satsning för att nå den åtråvärda VM-titeln.

– Rallycross är den hetaste motorsporten just nu och vi och våra återförsäljare tycker att det känns oerhört spännande att kunna supporta en satsning där två av Sveriges främsta team siktar på att bli världsmästare, säger Sten Forsberg, chef för VW i Sverige.

Båda teamen siktar nu på att göra en hel säsong i FIA World RallyCross Championship 2015. Marklund Motorsport gick redan 2014 in i VM med support av Volkswagen Motorsport. Och nu tar alltså även KMS steget från de svenska banorna till de internationella. Teamens verktyg i kampen är fyrhjulsdrevna Polo Supercar RX med närmare 600 hästkrafter under huven.



DET BLIR DRAGKAMP om medaljerna mellan de två svenska VW-teamen som tävlar i EM och VM. Johan Kristoffersson och norrmannen Tord Linnerud kör VM för KMS, medan finländaren "Topi" Heikkinen och P-G Andersson kör VM för Marklund Motorsport. Längs till vänster står O-C Veiby (KMS) och till höger Tommy Rustad (Marklund Motorsport), båda från Norge – de tävlar i EM.



FÖRSTA VM-TÄVLINGEN för året blev en uppvisning från team KMS – Johan Kristoffersson vann i stor stil. P-G Andersson slutade på sjätte plats.

Svensk vinst i premiären i RX-VM



KRISTOFFERSSON överst på pallen i Portugal vid VM-premiären i rallycross.

VOLKSWAGEN TEAM SWEDEN och Johan Kristoffersson stod högst upp på prispallen när VM-premiären i rallycross avgjordes i Portugal i slutet av april. 26-åringen från Arvika tog sin första VM-delseger i karriären genom att bland annat besegra den regerande världsmästaren Petter Solberg i en spännande final på banan i Montalegre. Johan Kristoffersson är måhända Sveriges mest mångsidiga rattvridare. På bara några år har han vunnit STCC, Superstars och Porsche Carrera Cup Scandinavia, och nu alltså även en deltävling i rallycross-VM.

– Det här är stort även om det kanske inte kan jämföras med att vinna ett mästerskap. Men den största delsegern i karriären är det utan tvekan, konstaterar han.

RAMONA KÖR EM I SUPERCAR

Bara några veckor före första start blev allt klart. Ramona Karlsson kör rallycross-EM i högsta klassen Supercar, med första tävlingen i Belgien den 17 maj.

– Det var många bitar som skulle på plats, men det gick till slut, konstaterar en lycklig Ramona Karlsson. Bilen har hon köpt från Kristoffersson Motorsport, en Volkswagen Scirocco som tidigare körts av bland



annat Johan Kristoffersson och Ole Christian Veiby, och tävlingsbudgeten är också i hamn.

Nyligen avslutades en insamlingskampanj som drog in 170 564 kronor. Målet var att få ihop den sista delen av budgeten som krävs för att köra full EM-säsong – och det lyckades alltså.

Ramona blir nu den första kvinnan i världen att driva ett eget team i Supercar.

– Äntligen. En dröm har gått i uppfyllelse, jublar Ramona.



RX-VM TILL VÄRMLAND

Precis som förra året körs även i år en deltävling i RX-VM i värmländska Höljes. Boka in helgen 3-5 juli! Då körs den sjätte av 13 deltävlingar i den lilla Värmlandsbyn, som då växer från en population på drygt hundra invånare till bortåt 40 000... Detta stavas FOLKFEST!

BG nor-ab ^{sweden}



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

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

www.bgnor.se



TM:s favoriter i appdjungeln!



Underhållning: Readly

Läs svenska och utländska tidningar för 99 kr/mån, allt samlat i en app. Just nu finns nästan 1 000 titlar, och drygt 14 000 olika nummer. Läs tidningen direkt, eller ladda ned och ta med och läs på flyget till exempel. Abonnemanget fungerar ungefär som musiktjänsten Spotify, och du kan när som helst säga upp prenumerationen utan bindningstid. Readly erbjuder också 99 kronors abonnemang för dagstidningar och böcker.

Plattform: iPhone, Android, Windows
Pris: Gratis.



Bra att ha: Duet Display

Appen låter dig använda din iPad som extra skärm till din Mac. Perfekt då man kanske känner sig lite "trångbodd" på skrivbordet på den bärbara datorn. iPaden kopplas ihop med datorn med sladd,

sedan är det bara att starta appen och en ny "skärm" är igång. Till exempel kan man dra ner och lägga mailprogrammet i appen, så att resterande del av skrivbordet kan användas till annat. Praktiskt är också att iPaden laddas under tiden. Tyvärr kostar appen en hel del, men funktionen är såpass bra att vi måste kalla den prisvärd.
Plattform: iPhone, iPad.
Pris: 75 SEK.



Vardag: Första hjälpen

Det här är något så viktigt som en helt livsnödvändig app. Röda Korset Första Hjälpen kan nämligen betyda skillnaden mellan liv och död. Under rubriken "Nödläge" finns en enkla steg-för-steg guider. Vissa moment till och med illustrerade med korta videoklipp. Det finns dessutom möjlighet att i lugn och ro studera olika första

hjälp-råd mer ingående. Ovärderlig, och gratis! Bör finnas i varje smartphone!
Plattform: iPhone, Android.

Pris: Gratis.

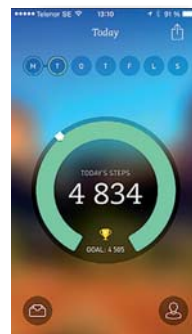


Träning: Breeze

Företaget bakom succéappen Runkeeper presenterar nu Breeze, en icke svett-app! I grunden är det en stegräknare som ska hjälpa användaren att röra på sig mer.

Meningen är inte att pusha till långa springpass eller gymrundor, utan att med små förändringar i vardagen öka kroppsrörelsen, som på sikt kan göra stor skillnad för hälsan. Appen jobbar i bakgrunden och registrerar all rörelse under dagen. Användaren kan enkelt sätta upp små mål för att enklare motivera sig själv till att exempelvis ta trappan i stället för hissen.

Plattform: iPhone. **Pris:** Gratis.



Skrotbuss blev korvbuss



Svämgradien på korvbilen är något bättre än hos en 300 000 tons oljetanker.

TILLSAMMANS MED Konstmuseet i Wolfsburg skapade skulptören Erwin Wurm denna korvbil, eller "Currykorv-serveringsbil" som han själv kallar den, till sin utställning "Erwin Wurm Fichte". Till sin hjälp hade konstnären 18 unga Volkswagen-praktikanter, och konstprojektet pågick i fyra månader. Under sommaren kommer bilen stå utställd på torget utanför

konstmuseet, och varje dag runt lunchtid serveras currywurst från bilen.

Grundmaterialet till korvbilen är en Volkswagen T2 från mitten av 70-talet, som Volkswagen-anställda letat rätt på och köpt från Grekland. Den var i dåligt skick och redo för skrotning, vilket kanske kan vara en tröst för alla som gillar originalet bättre.



4X4 EXPEDITIONSBIL BYGGD PÅ CRAFTER

Om man tröttnat lite på de redan upptrampade vägarna och vill ta sig dit ingen annan campar, kan man vända sig till tyska företaget Bimobil. De bygger sedan 40 år offroad-husbilar/expeditionsbilar.

Till modellen EX400 används det robusta Crafter 4MOTION-chassit som bas, och skapar en bekväm bostad för den äventyrslystne. Fyrhjulsdriftsystemet på Crafter är som bekant avancerat och bjuder på låsbara differentier och lågväxel. Maxlasten är väl tilltagen med 1 080 kilo, och bilens maxvikt är hela 5 ton. Trots detta går den att köra på vanligt B-körkort.



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.

BUT FÄRG PÅ BILEN

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

Behöver ni också hjälp så kontakta oss.
För det vi kan, gör vi bäst.

hillstedts
Det vi kan, gör vi bäst!

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



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

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



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

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



Skyttbelysning i LED LEDSON Finns till Volkswagen Caddy & Transporter

LEDSON Skyttbelysning från 316:- exkl. moms

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



TRANSPORT
STYLING

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

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



TRANSPORTER I FOLIEFORMAT

EN DEMOBIL ska synas, tycker man på Atteviks i Jönköping, och firmans Transporter Dubbelhytt med nytt tyskt flak bär syn för sägen.

Text: Björn Sundfeldt

När Atteviks Transporter pickup dubbelhytt kommer farande är det ingen som behöver tvivla på vad det är för bilmärke. Atteviks i Jönköping använder sin rejält VW-märkta pickup som demobil och visar även upp den på diverse utställningar.

– Det ovanliga flaket kommer från den tyske tillverkaren Knorr och är så nytt att det egentligen inte börjat säljas i Sverige ännu. Det passar även till nya T6-transportern och om någon är



MAN MÅSTE sticka ut lite för att synas, tycker Håkan Person apropå Atteviks demobil, som är folierad i "natt-orange". Lastytans längd är 200 cm och bredden framför/bakom hjulhusen 158 cm, ytan blir då ca 3,2 m².

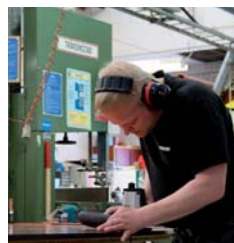
intresserad kan vi förmedla kontakten, berättar Håkan Person, transportbils-säljare på Atteviks.

Flaket kallas Thefrok och ansluter snyggt mot hytten, men är något smalare och kortare än det i Sverige vanliga Flodin-flaket. Till Thefrok finns också flera olika tillbehör och påbyggnader.

Priset lär hamna runt 70 000 kronor och mer info finns på www.thefrok.de.



"DET OVANLIGA FLAKET KOMMER FRÅN EN TYSK TILLVERKARE"



Hur vill du ha bilen inredd?

70 ÅRS TRADITION - KVALITET I VÄRLDSKLASS

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

Karossan har erfarenhet av påbyggnadsarbete sedan 1944.

Vi utför alla slags montage, svets, plåt, plast, elinstallationer och lackarbeten.

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



SPECIALISTER PÅ BILINREDNINGAR SEDAN 1944



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



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

Kontakta oss för mer information.

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

www.hiab.se



Q-PAX
FUNCTIONAL STYLING

UTVECKLING & TILLVERKNING I SVERIGE



T-track TAKBÅGAR

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



EXTRALJUSFÄSTEN | SIDOSKYDD | TAKBÅGAR

qpax.se

NYA FOLKABUS

1950 kom första generationen av Transporter. Nu, 65 år senare är det dags för en ny: T6 – den sjätte generationen.

Text & foto: Richard Sjösten



JOBBS OCH FRITID betyder olika behov och användningsområden samt utrustningsnivåer. Överst syns nya Multivan Highline och till vänster Transporter Skåp.



Inte nog med att vi i detta vårnummer av TransportMagasinet har nöjet att provköra nya Caddy – vi kan också presentera bilder på sjätte versionen av Transporter/Multivan/Cara-velle!

Modellen avtäcktes under stort pompa och ståt i Amsterdam strax innan pressläggningen av denna tidning.

Vad vi ser är alltså en helt ny version

av klassiska Folkabussen. Måhända för-siktigt uppdaterad vid första anblicken vad gäller exteriör design jämfört med förra versionen, men under skalet har det hänt desto mer.

Multivan har nya Euro 6-motorer. Transporter har tills vidare turbodieslar i EU -5-utförande med EU 6 som tillval, medan EU6 bensinmotorer är standard. Alla nya motorer är starkare och snålare. Starkast är en dubbelturbodiesel på 204

hk och 450 Nm. Det betyder att Transporter för första gången kan nå över 200 km/h. Snålvargen i gänget är en 102 hästkrafter stark Bluemotion-diesel, som klarar sig på låga 5,5 l/100km! Stopp/start-systemen är standard på alla motorer.

Förutom de modifierade motorer har stor möda lagts på passiv och aktiv säkerhet. Adaptiv farthållare sköter

SSSEN



SPECIALVERSIONEN

"Generation Six" med två-tons lack flörtar hejdlöst med 60-talets klassiska Lyxbussar.

"DEN NYA GENERATIONEN KAN BYGGAS I ÖVER 500 VERSIONER"



Nya Transporter flankeras av första generationens Transporter, som i år fyller 65 år och faktiskt är jämnårig med artisten Mark Knopfler, som förgyllde invigningskvällen i Amsterdam.

automatiskt avståndet till bilen framför, och bromsar själv om föraren inte gör det. "City Emergency Braking" undviker kollision under 30 km/h genom att analysera omgivningen, varna föraren, samt själv bromsa. Systemen är tillval i Multivan och kan även beställas till Transporter. "Side Assist" betyder att bilen varnar föraren för fordon som ligger i döda vinkeln.

Värt att notera är också som tillval finns "Light Assist" – ett system som automatiskt växlar mellan hel- och halvljus.

Ännu mer high-tech: "Driver Alert System" analyserar förarens körning i farter över 65 km/h, och om körmönstret kraftigt förändras varnar systemet och föreslår föraren att ta en paus.

Inne i nya Folkabussen bjuds förare och passagerare på mycket nytt. Helt ny instrumentpanel, mer personbilslik och ombonad. Stolar och klädsel bjuder på nya material och färger. Dessutom kan de främre stolarna numera fås med elmanövrering.

Nytt uppkopplat infotainmentssystem med touchscreen och i Caravelle



Inredningen i nya generationen är läcker och välgjord. Delar av instrumentpanelen går att få lackerad i bilens färg. Utformningen av förarmiljön är optimerad för olika behov, och det betyder stora skillnader i utförande mellan en "enkel" Transporter och en lyxig Multivan.

Comfortline och Multivan är "Bluetooth handsfree" standard.

Chassit har fått sig en översyn, bland annat är Multivan 20 millimeter lägre än tidigare. Numera går det också att få sin Folkabuss med ett adaptivt chassi som kallas DCC.

Förra generationen såldes nästan i 2 miljoner exemplar, och sedan för-

säljningsstarten 1950 har tolv miljoner Folkabussar tillverkats. Nya T6 erbjuds med lång och kort hjulbas, med skåp, utan skåp och i kombivariant och med enkel- och dubbelhytt och med frameller fyrhjulsdraft.

Den nya generationen kan faktiskt byggas i 500 olika varianter. Vilken passar dig? Leveransstart i september...

VOLYMAX ULTRA

Det har aldrig varit så lätt att lasta så tungt.

VolyMax Ultra har marknadens högsta lastförmåga, för att den är lika stark som lätt. Den är byggd för att klara tuffa transporter och är lika pålitlig som prisvärd.

Beställ din nya VolyMax Ultra hos din närmaste Volkswagen-återförsäljare.



Berco

Specialisten på allt inom påbyggnadsskåp.



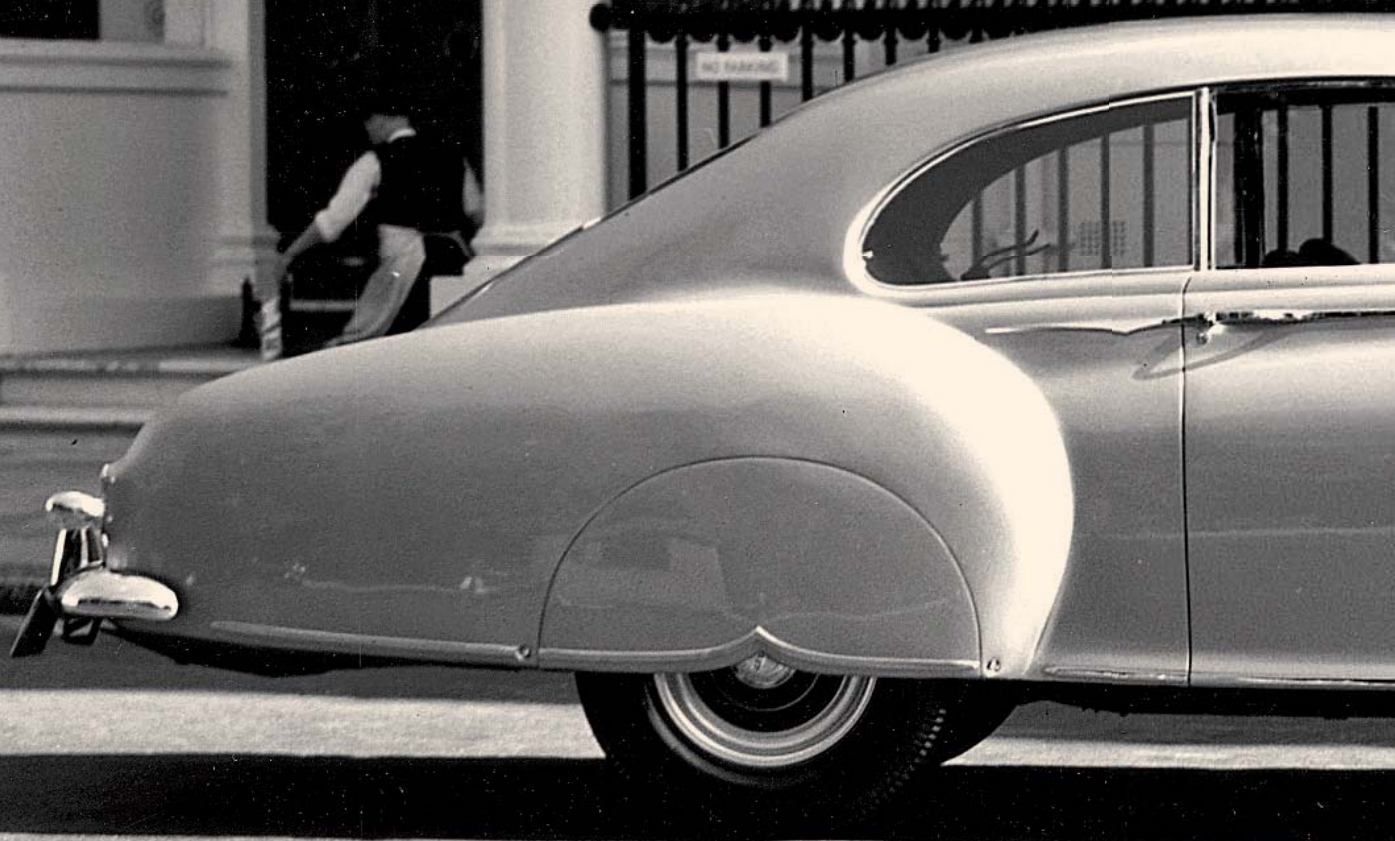
AUTOKAROSS

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?

8-K-89

Bentley – Sport



BENTLEY TYPE R CONTINENTAL by Mulliner från 1952 toppade närmare 200 km/h och var världens snabbaste fyrsitsiga bil. 193 stycken Continental byggdes med denna vackra kaross och Continental i olika versioner blev den sista "riktiga" Bentley-modellen på mycket länge.

och lyx i skön förening

"The modest man" körde länge en Bentley, men det slutade han med när Volkswagen slöt det anrika engelska bilmärket till sin famn. Dagens välbeställda, sportiga och bilintresserade män – samt en och annan kvinna – som kör de smäckra läckra bilarna från Crewe är knappast "försynta" eller "blygsamma".

Text: Björn Sundfeldt Foto: Bentley



H

istorien om Bentley kan grovt indelas i två spännande och en ganska trist period. Den första spännande perioden varade från märkets grundande 1919 till mitten av 1950-talet och den andra från 1998 och pågått alltjämt.

Den trista perioden under senare delen av 1900-talet, då Bentley ägdes av Rolls-Royce och skillnaden mellan en Rolls-Royce och motsvarande Bentley var kylarens och kylarprydnadens utseende. Det var under denna period som reklamen hävdade att "The modest man drives a Bentley", men det blev snart ganska ont om dessa modesta män.

Walter Owen Bentley föddes den 16 september 1888 i Hampstead i London. Han var yngst i en barnaskara om nio, men fick själv aldrig några barn trots tre fruar. Den första dog tidigt i influensa, den andra lämnade honom när affärerna gick dåligt och den tredje överlevde honom med 18 år. Walter Owen, eller W.O. som han tidigt kom att kallas, avled 83 år gammal den 13 augusti 1971 i Woking, Surrey.

W.O. blev tidigt motorintresserad och efter skolan började han vid 16 års ålder som lärling till järnvägsingenjör. Här lärde han sig praktiskt hantverk och hur motorer och andra komplicerade maskiner fungerade, men när han avslutade sin lärlingsutbildning under sommaren 1910 var han klar över att järnvägen inte var hans väg i livet.

Han provade på att tävla med motorcykel och ställde bland annat upp i Isle of Man Tourist Trophy 1909 och 1910, men tvingades bryta båda gångerna.



BENTLEY EMBIRICOS från 1930 är en 4.5 Litre med specialbyggd aluminiumkaross av franske designern Georges Paulin. Här framför Bentleys huvudkontor i Crewe tillsammans med en nutida Continental GT Speed.



BILTIDNINGEN Teknikens Värld satte 1987 ett gäng nya svenska hastighetsrekord. Chefredaktören Åke Borglund körde en Bentley Turbo R och noterade för 230,2 km/h i klassen över 8000 cm³.

"DET VAR SEGRARNA I LE MANS 24-TIMMARS SOM VERKLIGEN SATTE BENTLEY PÅ KARTAN."

Efter tekniska studier på Kings College i London gav han sig 1912 in i bilbranschen tillsammans med sin bror Horace Millner. Bröderna sålde franska DFP-bilar, men W.O. blev snart missnöjd med deras prestanda. Han var övertygad om att framgångsrikt deltagande i biltävlingar var det absolut bästa sättet att marknadsföra bilarna. Alltså modifierade och trimmade han en av de franska bilarna och slog med den flera rekord på den legendariska Brooklands-banan under 1913 och 1914.

Sedan kom första världskriget och W.O. blev kapten i Royal Naval Air Service, där han framgångsrikt modifierade och konstruerade flygmotorer – så framgångsrikt att han fick den brittiska imperieorden MBE (Most Excellent Order of the British Empire) och dessutom ett synnerligen gott rykte som motorman.

Efter kriget, i augusti 1919, grundade W.O. och brodern H.M. företaget Bentley Motors Ltd. W.O. hade inte särskilt mycket till övers för dåtidens bilar, han ansåg dem farliga, osofistikerade och bullriga, och han satte genast igång med att konstruera en bil som skulle tillfredsställa hans egna mycket höga krav som förare, ingenjör – och, givetvis, som gentleman.

Bentleys första 3-litersmotor vaknade till liv i oktober 1919 och på London Motor Show samma år visade W.O. upp sin första egna konstruktion EXP 1.

Den första av W.O:s klassiska konstruktioner blev alltså Bentley 3 Litre, en rak fyra som för sin tid var mycket avancerad. Med 4 ventiler per cylinder (först i världen) och dubbla tändstift gav motorn hela 85 hk och var dessutom mycket pålitlig.

Trogen sin övertygelse att racing var bästa marknadsföringen började Bentley satsa hårt på just det. Den första stora tävlingen som en Bentley deltog i var Indianapolis 500 (!), där en modifierad 3 Litre standardmodell slutade på 13:e plats, men den första segern kom på Brooklands 1921.

Men det var segrarna i Le Mans 24-timmars 1924 och fyra år i rad 1927 – 1930 som verkligen satte Bentley "på kartan" och till detta bidrog i hög grad en grupp välbeställda brittiska gentleman som kallades The Bentley Boys. Dessa "Bentley-grabbar" fungerade i praktiken som Bentleys fabriksstall. I gruppen ingick bland andra Sir Henry "Tim" Birkin, baronet och racerförare och Frank Clement, testförare hos Bentley, samt gruppens inofficiella ledare Woolf Barnato, som köpt aktiemajoriteten i Bentley Motors Ltd 1925.

W.O. Bentley var duktig på att räkna ut hur motorer skulle byggas men inte på hur pengar skulle tjänas. Woolf Barnato behövde å andra sidan inte tjäna några pengar, han hade ärvt en rejäl förmögenhet. Förutom rik var Barnato också en framstående cricketspelare, men han ägnade sig alltså även åt bilsport och när lönsamheten svajade för Bentley Motors

Ltd köpte Barnato en majoritetspost. Han blev styrelseordförande och senare också VD.

W.O. fortsatte att jobba som anställd hos Barnato och konstruerade den legendariska Speed Six med 4,5-liters rak sexa. Bilen presenterades 1928 och racingversionen blev Bentleys mest framgångsrika tävlingsbil, med bland annat två segrar på Le Mans.

W.O. utvecklade också sexcylindriga 6½ Litre, men ogillade att Barnato även lät konstruera The Blower Bentley, en kompressormatad version av 4.5 Litre. W.O. föredrog rejäl cylindervolym och ansåg att kompressormatning var otillförlitligt. Han fick rätt.

Förutom segrar i Le Mans utmärkte sig Woolf Barnato också när han i mars 1930 tävlade mot "Blå Tåget" bakom ratten på en 6½ Litre Speed Six. Det gällde ett vad på 100 pund om att han skulle vara snabbare än Le Train Blue, ett omsusat tåg som gick från Cannes vid Medelhavet till Calais vid engelska kanalen.

Woolf Barnato vann vadet, men 100 pund räckte inte långt för att rädda Bentleys finanser. Barnato hade bränt en stor del av sin förmögenhet i försöken att hålla Bentley flytande, men den stora depressionen efter Wall Street-kraschen 1929 tog slutligen knäcken på företaget. Barnato sålde 1931 sina aktier för 125 275 pund till ett anonymt holdingbolag – som senare visade sig vara ärkerivalen Rolls-Royce.

Ett av skälen till köpet var den då nya Bentley 8 Litre,



BENTLEY EXP NO 2 från 1920 som namnet antyder den andra bilen (Experimentel nummer 2) som byggdes av Bentley Motors Ltd.



Tillverkningen av både Rolls-Royce och Bentley flyttades strax efter andra världskriget (1946) till Crewe. Här monteras Bentley MkVI (t v) och Continental Cabriolet (nedan).



BLOWER PÅ BROOKLANDS. Fem ovärderliga versioner av den legendariska kompressormatade Bentley Blower på resterna av den legendariska racerbanan Brooklands. På 1920-talets racerbanor konkurrerade Bentley huvudsakligen med de mindre och smidigare bilarna från Ettore Bugatti, och han lär ha karakteriserat Bentleys racerbilar som "världens snabbaste lastbilar".



RACING VAR ENLIGT W.O. bästa sättet att marknadsföra sportiga bilar. Det tyckte man inte på Rolls-Royce, men sedan VW tagit över är Bentley åter på banan – här i glödande tempo på australiska Bathurst.

en extremt påkostad och dyr lyxbil som konkurrerade med Rolls egen Phantom II.

Tiden efter Rolls övertagande blev svår för W.O. Han tvingades bland annat lämna ifrån sig sin 8 Litre tjänstebil och blev även av med sin andra fru. W.O. stannade motvilligt kvar i företaget till 1935, men när Rolls-Royce lade ner tävlingsverksamheten gick han till Lagonda. Där konstruerade han bland annat en magnifik V12-motor och senare en rak 2,6-liters sexa med dubbla överliggande kamaxlar, som visade sig mycket pålitlig – den användes i Aston Martins bilar ända till 1959!

Efter andra världskriget köptes nämligen Lagonda av traktortillverkaren David Brown, som nyligen köpt Aston Martin och som slog ihop de båda företagen. W.O. stannade en tid som konstruktör hos Aston Martin, men gick sedan till Armstrong Siddeley och sedan i pension.

Efter Rolls-Royce övertagande flyttades Bentley-produktionen från Cricklewood till Derby, och då flyttades fokus från racing och sportighet till goda prestanda i kombination med komfort och tysthet. En ny 3,5-litermodell marknadsfördes som "the Silent Sport Car", men en tyst sportbil var enligt W.O. ingen riktig Bentley; han älskade "sina" Bentley-bilers mustiga avgasljud.

1930-talet slutade som bekant med ännu ett världskrig och bilproduktionen gjorde halt. I stället tillverkades den berömda flygmotorn Rolls-Royce Merlin bokstavligen på löpande band; fram till 1950 byggdes totalt närmare 150 000 Merlin V12 inklusive licenstillverkning hos Packard i USA.

Efter kriget flyttades bilproduktionen till Crewe nordost om London. Bentley fick ett stort uppsving, även för de rika hörde det till god ton att hålla en "låg profil" i ransoneringstider och Bentley Mk VI blev företagets "volymvagn".

Nu blev Bentley och Rolls-Royce tvillingbilar. Bentley R, efterföljaren till Mk VI, var samma bil som Rolls-Royce Silver



BENTLEY EXP 10 SPEED 6 var ett av de stora dragplåstren på årets bilsalong i Genève. Tills vidare en konceptbil men det saknas inte antydningar om att detta kan bli en framtida fjärde modellserie. Inredning som sig bör i trä och läder, fast kanske lite glittrigare än vanligt i en Bentley.



Dawn – men den blygsamme mannen körde alltså Bentley, som sålde tre gånger så bra som Rolls. Fast inte så länge till.

De mest intressanta bilarna under R-epoken var special-modellen Continental. 208 bilar byggdes och av dem hade 193 den dramatiska fastback som byggdes av H.J. Mulliner. Med en toppfart på närmare 200 km/h var den 1952 världens snabbaste fyrsitsiga bil. Ingen visste det då – men R Continental var den sista "riktiga" Bentley'n på mycket länge.

Bentley S från 1955 samt efterföljarna S1, S2 och S3, var identiska med Rolls-Royce Silver Cloud med undantag för kylare och kylarprydnad. De var också något billigare än en Rolls-Royce.

Den här politiken höll på att bli slutet för Bentley. Med S2 ersattes visserligen den gamla Rolls-sexan av en 6,2-liters V8 i aluminium, men bilarna fortsatte att vara Rolls-kopior. Märket sjönk djupare och djupare in i glömskan.

När det var som värst svarade Bentley-bilarna för mindre än fem procent av Rolls-Royces totala produktion. Motorn hade växt till 6,75 l men produktionen gick motsatt väg.

Fortfarande var Bentley lite billigare; när Bentley T – samtida med Rolls-Royce Silver Shadow – introducerades i Sverige 1966 kostade den en tusenlapp mindre än Rollsen.

Efter en konkurs 1971 förstatligades företaget och 1973 de-



WALTER OWEN BENTLEY var en motorman av Guds nåde, men hantera pengar var han sämre på. Företaget som bär hans namn grundades 1919, men redan sex år senare tvingades han släppa kontrollen över det. I ytterligare sex år var det W.O. som svarade för utveckling och konstruktion, men 1931 tog Rolls-Royce över och då hamnade W.O. snart på undantag.

"EN TYST SPORTBIL VAR ENLIGT W.O.
INGEN RIKTIG BENTLEY; HAN ÄLSKADE
SINA BILARS MUSTIGA
AVGASLJUD."



Bentley tiger om motorn i EXP 10 Speed 6. Namnet talar för sexa men ihärdiga rykten talar om en V8.



LE TRAIN BLUE 6½ Litre Speed Six utanför The Savoy. Vackra bilar går väl ihop med andra vackra ting och Bentley satsar stort på lyxiga samarbeten (som hotellsviter) och på tillbehör, kläder och accessoarer. En klocka för 560 000 kronor. Eller en något billigare herrparfym-(nedan).

lades det i två, ett för flygmotorer och ett för biltillverkning under namnet Rolls-Royce Motors – som 1980 köptes av Vickers. Nu började Bentley åter få en egen karaktär och blev under 1980-talet faktiskt det dyrare av tvillingmärkena.

Under åttiotalet duggade nyheterna relativt sett relativt tätt på Bentley-fronten. I juni 1984 kom Bentley Eight, som var ungefär 10 000 pund billigare än Mulsanne och vände sig till en yngre kundkrets. Mulsanne Turbo och "Åttan" bildade sedan tillsammans basen för den dittills snabbaste Bentley-modellen, Turbo R som visades i Genève 1985.

Men även om Bentley fick ett uppsving när det åter blev ett "eget" märke, var det först när VW-koncernen 1998 tog över företaget som det åter blev riktigt fart på Bentley. Volkswagen meddelade att man skulle investera 500 miljoner pund i Bentleys varumärke, i fabriken i Crewe och framför allt i en helt ny modell – och fram till dags dato har den summan dubblats.

Med i köpet följde Bentley Arnage från 1998, men konstruktionen stammade från gamla xxx, men fick i modifierade versioner hänga med ända till 2009.

Den helt nya bilen presenterades i Paris hösten 2002 med det klassiska namnet Continental GT och var både osedvanligt linjeskön, stark och snabb samt tekniskt avancerad. Att den 2+2-sitsiga coupén delade en hel del teknik och grundstruktur med Volkswagens prestigebil Phaeton gick inte att se och var alls ingen nackdel, eftersom Phaeton var – och är – en mycket avancerad och synnerligen bekväm bil.

Continental GT var fyrhjulsdriven av en 6-liters dubbelturboladdad W12-motor i lättmetall:

558 hk, 0-100 km/h på 4,6 sekunder, toppfart 323 km/h – och mer skulle det bli.

Under de närmaste åren kom ett flertal versioner av Continental och motorutbudet växte både uppåt och nedåt. En längre version med fyra dörrar och riktigt baksäte kom 2005 med namnet Flying Spur, och ett drygt år senare kompletterades GT Coupé av en Cabriolet. W12-motorn har vässats i flera omgångar och som mest skrämts upp i 640 hk, men för "the modest man" finns sedan 2012 också en 4-liters V8, också den turboladdad och med en effekt på 507 hk.

Den lätt ålderstigna Arnage ersattes 2009 av helt nya flaggskeppet Mulsanne, en riktigt pampig bil på drygt 5,5 meter och 2,7 ton. Motorn är dock samma 6,75-liters V8 som hängt med ända från Rolls-tiden, om än kraftigt modifi- och turbofierad och uppjagad till 512 hk och 1 020 Nm!

Efter Volkswagens övertagande har Bentley även återvänt till tävlingsbanorna, där race-versioner av Continental varit riktigt framgångsrika.

Tävlingsframgångar till trots är det dock pengar och sålda bilar som räknas, och där presterar Bentley nu bättre än någonsin tidigare. Redan med dagens två modellserier är

Bentley världens ledande lyxbilstillverkare med en marknadsandel på 25 procent. Av alla bilar som köps för mer än 1,5 miljoner kronor är alltså var fjärde en Bentley – och mer lär det bli.

Senare i år utökar Bentley med en ny modellserie, en stor SUV-modell kallad Bentayga, och kanske kommer så småningom en sportbil liknande den läckra konceptbilen EXP 10 Speed 6, som gjorde succé på årets bilsalong i Genève?



VW load up! ombyggnadskit

Förvandlar Volkswagen up! till en praktisk och lättlastad transportbil i den mindre klassen. Formad komfortvägg i ABS-plast med ett väl tilltaget fönster för god bakåtsikt. Bilens original baksäte ersätts i load up-versionen med ett stabilt trägolv som överst är täckt med en tålig textilmatta.

Som standard ingår inbrottsskydd i form av perforerade plåtgaller för bakre sido- och bakfönster. En svart repskyddsfolie för stötfångaren skyddar denna vid i- och urlastning.

Välj till tillbehörspaket **(PC-28)** med LED-belysning för lastutrymmet samt en praktisk förvaringsficka. Den är speciellt lämplig för förvaring av elbilsvariantens laddkablage.

Endast för nybilsbeställning. Monteras endast i hamn.

Kontakta din närmaste ÅF för beställning



www.preference.se

PREFERENCE
GÖR BRA BILAR BÄTTRE

PLB VINDIC

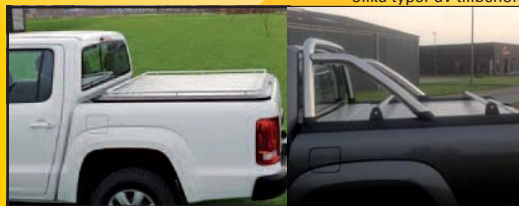
CARRYBOY®

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



Mountain Top®
INDUSTRIES APS

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



3 starka varumärken som uppfyller alla dina önskemål.

VINDIC

"Vindic Basic" Stort modellutbud av funktionella arbetskäpor 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



Motormässa med mersmak

I början av året fick Stockholm åter en bilsalong värd namnet och det var väl på tiden – senast det begav sig var ju 2006, för snart tio år sedan.

Text och foto: Björn Sundfeldt

Arets motormässa kallades Stockholm Motor Weekend och var i och för sig ingen "riktig" och komplett bilsalong, men väl tre olika motormässor arrangerade tillsammans. **Stockholm Lifestyle Motor Show**, **Bilar som jobbar** och **MC Mässan** hade slagits ihop till en och samma mässa under det gemensamma paraplynamnet Stockholm Motor Weekend, och resultatet blev en synnerligen givande tillställning.

Här bjöds på nyheter på två, tre och fyra hjul blandat med aktiviteter, provkörningar, uppträdanden och seminarier för alla bil- och motorintresserade.

Bilar som jobbar har efter bara fyra år blivit den etablerade mötesplatsen för tillverkare och brukare av lätta transportbilar. I år var det andra gången som Bilar som jobbar arrangerades i Stockholmsmässans regi och intresset har ökat från såväl utställare som besökare. Alla som har bilen som arbetsplats kunde avnjuta



Wim Nell från MAD Tooling demonstrerade ett smart EasyLoad-system monterat i en Crafter.



Volkswagens nya smidiga lättlastare load Up premiärvisades i eldriven version och heter då – kanske inte helt otippat – e-load up! Elversionen är lika rymlig som de gas- och bensindrivna versionerna, har en räckvidd på cirka 16 mil – och nästan inga driftkostnader alls. Det relativt sett ganska stora lastutrymmet nås smidigt från tre håll; via bakhörrarna och bakluckan.



Hos VLT varningsljus flirtade en vilt blinkande och blixtrande Volkswagen Amarok med publiken.

nyheter som möjliggör en lättare vardag och det allra senaste från bilbranschen i allmänhet – och förstås från Volkswagen Transportbilar i synnerhet.

Nyast och minst i VW-montern var lilla e-load up! som nu rullar ut till ivrigt väntande kunder, och störst var Crafter med det nya VolyMax Ultra-skåpet, som är mycket lättare än vanliga VolyMax och därmed tillåter upp till 30 procent mer nyttolast. En Crafter med VolyMax Ultra kan – beroende på modell – lasta uppåt

Aaron Jackson heter konstnären bakom den här trevliga skulpturen (t h), som kompletterade de fullstora bilarna Volkswagen Transportbilar monter på Bilar som jobbar. Transportbilars försäljningschef Mikael Moberg hittade konstverket av en slump i en affär som sålde kläder (!) men alltså också en del andra prylar.





"Das Servicebil" ser onekligen ut att förtjäna den utmärkelse "Sveriges Snyggaste Transportbil", som ägaren/byggherren Anders Franzén tog hem förra året.

"MOTORCYKLAR, SCOOTRAR, MOPEDER, FYRHJULINGAR..."

1,1 ton, vilket lett till en rejäl försäljnings-succé.

Men Sveriges mest sålda transportbilmärke fanns förstås inte bara i den egna montern. Hos VLT varningsljus-teknik blinkade och blixtrade till exempel en snygg Amarok.

Anders Franzéns "Das Servicebil" var så läcker att den utsågs till Sveriges Snyggaste Transportbil 2014 och Vim Nell demonstrerade en smart lyftanordning monterad i en VW Crafter.

Mc-mässan hade Powersport som tema, vilket innebar att det förutom motorcyklar, scootrar och mopeder också fanns en mängd andra fritidsfordon som fyrhjulingar, snöskotrar och vattenskotrar.

På Stockholm Lifestyle Motor Show förekom visserligen några modevisning-

ar, men mest handlade det om tjugiga bilar. Precis som på en vanlig bilsalong, fast mest de dyraste och snabbaste modellerna och inte alls med lika påkostade montrar som förr på Stockholms Bilsalong-tiden (då kostnaderna, bland annat de dyra montrarna, blev så höga att generalagenterna hoppade av). Alla bilföretag var heller inte på plats och de som ställde ut gjorde det inte med alla sina modeller.

Men nästa gång gissar vi att det blir både fler modeller och utställare, det här var som sagt en mäsas med mersmak.

Den sista helgen under Stockholms Bilsalong år 2006 drog 69 306 besökare. Under lika många dagar hade Stockholm Motor Weekend 55 184 personer, vilket arrangörerna var mycket nöjda med. Dock inte så nöjda att man siktar på en årlig Motor Weekend, i alla fall inte ännu.

– Mc-mässan går varje år, omväxlande i Stockholm och Göteborg och vi tror nog att vartannat år för Stockholm Lifestyle Motor Show och Bilar som jobbar är lagom intervall i nuläget, förklarar säger Peter Näsman, projektledare för Stockholm Motor Weekend. ■



En höj från mc-delen av mässan kan vi väl också kosta på oss att släppa in i TransportMagasinet, speciellt som det här handlar om Scrambler från VW-ägda Ducati. Nedan en fyrhjuling, Polaris Sportsman 570.





System Edström Bilinredningar AB

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.



Var sak har sin plats.

GUMMIRACING

Kallt, blött, jobbigt – och förbannat kul! Thundercat-racing är inget för soffpotatisar; det är extremt fysiskt krävande. Vår utsände Richard Sjösten åkte till vackra Båstad och gick till sjöss i ett båtrace han sent ska glömma.

Text: Richard Sjösten **Foto:** Martin Palm/Richard Sjösten







Klassisk springstart på stranden i Båstad. Till höger sjösätts en Thundercat av fabrikat Ceasar med god hjälp av Multivan.



Pang!
Femton personer, iförda orange flytvästar och våtdräkter och hjälmar i varierande färg och former, springer plötsligt rakt ut i havet.

Vi startar alltså som i den klassiska 24-timmarsstävlingen i franska Le Mans, där bilarna vid starten förr i tiden stod parkerade på ena sidan av banan med förarna stående på den andra – fast här står förarna vid båten och "burkslavar" på stranden.

Anna, min co-driver, springer snabbt och når båten bland de fem första. Hon hoppar ombord och jag följer efter. Reglerna säger att det är först när co-drivern når båten som föraren får hoppa ombord. Jag klickar i dödmansgreppet och rycker igång motorn med växeln i. Tohatsu-motorn, en tvåtakare på 50 hästar, hoppar igång direkt. Och det där

med att ha växel i är ett trick som spar tid!

Precis så gjorde också engelska racerföraren Stirling Moss vid starterna i Le Mans under 60-talet. Han lät växeln ligga i, och direkt när han hoppade in tryckte han på startknappen så att bilen studsade framåt. Efter några meter tryckte han sedan ned kopplingen så att bilen orkade starta. Det gav honom ett par meters försprång!

För oss betyder försprånget att vi far iväg som tredje båt från stranden mot första bojen. Jag känner adrenalinets pumpa!

Det första som möter oss är dryga halvmetern höga vågor halvvägs ut mot banans boj nummer 1. Våra två "testdagar" i båten har bjudit på kav lugnt vatten, och vi har ingen aning om hur båten egentligen beter sig i sjö. Vad händer när båten får ordenligt med luft under

sig? Kommer vi välla bakåt? En fyra meter lång båt som är baktung och lätt? Snabbt minns jag Youtube-klippen jag sett i "utbildningssyfte". Alla välte!

Om man välter är det kört och båten blir automatiskt diskad! För att inte tala om att hamna under någon annans båt... Lämpligt att undvika!

Första riktiga vågen ger oss en ordentlig flygtur, men Anna är snabb, kastar sig fram och får ner nosen på båten med sin vikt. I Thundercat-racing handlar allt om viktfördelning och tajmning. Vid rundningar av bojar gäller det att ha ett supertajmat samspel. Co-drivern/burkslaven måste nämligen exakt på order kasta sig fram och över kanten på båten för att få till en sväng. På så sätt får man ner pontonerna i vatten, och då funkar de som sylvassa styrskenor som skär genom vattnet – lika bestämt som en gigantisk Scalextric bilbanebil!

"I DEN
TRIMMADE
KLASSEN NÅR
DE SNABBASTE
ÖVER 60
KNOP!"

Hovs hallar är vackert och här möts yttersta delen av Hallandsåsen och Kattegatt.



Tricket är att ha så lite som möjligt av båten i vattnet, då går det som snabbast.

Båtarna är lätta och ska väga in på minst 325 kilo inklusive besättning. Med en Tohatsu 50 hästars betyder det en toppfart på över 50 knop. I den trimmade klassen når de snabbaste över 60 knop! Val av propellrar är fritt och teamen håller det som en välbevarad hemlighet vilken man väljer till tävlingen. Behöver man toppfart eller lägre utväxling och "grepp" i vattnet? Trebladig propeller med olika gradning och storlek ger helt olika egenskaper och karaktärer. Att noga väga in banans karaktär, vind och vågor ger de rätta svaren.

Vår inlånade Volkswagen Multivan fungerar som ett kassaskåp för de dyra propellrarna. De tonade rutorna gör också att vi kan hålla våra planer hemliga. Under helgens tävlingar fungerar bilen också som mobilt kontor, som servicebil och som sjösättningsfordon. Ett riktigt multi(van)verktyg – perfekt för uppdraget. Att den också fungerar

ypperligt som omklädningsrum mellan träning och kval är bara bonus!

Tillbaks till nutid: Vi rundar sista bojen på första varvet, och Anna kastar sig ännu en gång framåt för att hålla ned fören på båten när vi träffas av ännu en rejäl våg.

Tävlingen vi kör heter Speedcats Båstad Invitational (SBI) och är en öppen tävling, lagd samtidigt som Thundercats Nordiska Mästerskap i Båstad ska avgöras. Nordiska mästerskapen anordnas för första gången av Speedcats, ett upplevelseföretag med Kjell Johansson bakom spakarna. Kjell är en lika entusiastisk Thundercat-förare som tävlingsarrangör och företagare. På hemmabasen på Mälaröarna utanför Stockholm är det full aktivitet med vattensport under hela sommarhalvåret. Tillsammans med Filippa Ring har han deltagit i både EM, VM och SM för Thundercats, med en tredje plats i EM i Gibraltar 2014 och andra plats i SM som främsta meriter.

I vanliga fall tävlar man i tre olika grenar i Thundercat racing. Rundbana, Offshore och Surf.

Rundbana är som det låter en klassiskt kort båtportbana med ett antal bojar som agerar rundningsmärken. Tight racing, med mycket action.

Offshore är också precis som i övrig båtport en tävlingsgren som går över en längre sträcka, med längre "ben" – där också navigeringen blir en viktig del i tävlingen. Rundningsmärken kan vara bojar, bränningar eller öar. Offshore-

tävlingarna kan vara extremt långa, och den längsta för uppblåsbara båtar är nästan 400 sjömil lång och pågår i fem dagar.

Surf kallas den gren som är mest spektakulär. Då ligger banan nära stranden, precis där vågorna bryter och båtarna åker både med och emot brytande vågor i banan. Korta heat med mycket action och höga hopp (och krascher).

Speedcats Båstad Invitational är en mix av dessa tre grenar.

Efter fem minuter i rundbanan är min "gasarm" helt slut. Det här har varit min fasa sedan första träningspasset i båten. Att både gasa och styra blir väldigt mycket för min hyfsat otränade vänsterarm.

Sidokrafterna är enorma. Ekipaget kan nå drygt 3 g i lateral kraft vid optimal kurvtagning. Det betyder alltså en tredubbling av vikten av allt ombord. Som jämförelse lyckas en tvåmiljoners värstingbil som Porsche 911 GT2 som bäst nå cirka 1,5 g i vertikal kraft vid "full" kurvtagning på asfaltbana. Det gäller alltså att hålla i sig.

Något som en av våra konkurrentbåtar strax ska få se allvaret av.

Efter tio varv i rundbanan är det "depåstopp", sedan väntar ett elva sjömil långt "ben" längs södra sidan av Laholmsbukten ut mot Hallands Väderö. Ön, som utgör Sveriges sista utpost, ska rundas. Vi är fyra båtar som lämnar Båstad samtidigt och skapar en le-darklunga.



”SIDOKRAFTERNA ÄR
ENORMA. EKI­PA­GET KAN
NÅ DRYGT 3 G I LATERAL
KRAFT!”





Speedcats Båstad Invitational, togs hem av Filippa Ring och Cecilia Magnuson, och TransportMagasinets utsända Richard och Anna Sjöstén på en tredjeplats. I grön jacka ses Speedcats starke man i Båstad – Märten Björnsson.

Strax är vi uppe på andra plats, och lyckas få ordentlig fart i båten. Krampen i vänsterarmen är dock ett faktum och jag kämpar för att över huvud taget orka gasa. Mina tankar avbryts abrupt när motorn plötsligt dör.

Eh, va? En, två och till och med tre båtar hinner passera innan vi får igång motorn igen. Vad hände? Vi hinner precis få upp farten igen och knappa in något på närmsta båt, innan motorn plötsligt dör igen.

Den rosa motorkåpan har dessutom halkat ner över reglagen på framsidan av motorn. Vad ända in i helsike!? Snabbt får vi igång motorn igen, och i ren ilska börjar vi snabbt köra ikapp den sista båten som passerat oss. Det känns nästan som om vi flyger fram, med endast en liten bit av pontonerna studsandes på topparna av vågorna – som börjar bli allt större.

Då dör motorn igen. Den här gången kan jag inte kontrollera mig själv. Jag ser rött. Efter en stund lyckas ändå Anna lugna mig en aning.

Först då förstår jag plötsligt varför motorn dör och vägrar starta. Kåpan, som även denna gång hoppat loss ur sitt ursprungliga läge, har nämligen slagit rakt ner över dödmansgreppet och brutit tändningen.

Snabbt får vi fast kåpan ordentligt och drar iväg. Motorstrulet gör att det brinner innanför pannbenet, och för en stund glömmar jag den värkande armen.

Ut mot öppet vatten på Kattegatt börjar vinden och våghöjden bli en utmaning. Det är slutet på september och dagarna före start har sommaren liksom hängt kvar i Båstad. Men plötsligt är sommaren helt försvunnen, himlen blir mörkare och vattnet hotfullt när vinden

Volkswagen Multivan 2,0l BiTDI 4M HIGHLINE

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

Mått & vikt (cm/kg): Tjänstevikt 2 284, max lastvikt 796, max dragvikt 2 500, längd 489, bredd 190, höjd 197, vänddiameter 11,9 meter.

Prestanda: 0–100 km/h 12,1 sek, toppfart 188 km/h, bränsleförbrukning, 8,8 l/100 km, CO₂-utsläpp 232 g/km.

Pris: Från 514 100 kronor inkl moms.



”FÖRVÅNANDE FORT KAN MAN TAPPA BÄRING OCH KÄNSLA FÖR VART MAN SKA KÖRA, SPECIELLT I TUFF SJÖ.”

tilltar ännu mer. På baksidan av Halands Väderö ser vi ingen medtävlings framför oss och ingen medtävlings bakom oss – och inga andra båtar heller för den delen.

Känslan av att vi är helt ensamma gör situationen otroligt mäktig – men också skrämmande och allvarig. Det blir väldigt tydligt att om något händer nu kan vi få problem på riktigt.

Navigationen blir plötsligt också svårare när sikten försämras drastiskt. Dessutom dör vår digitala kompass. Gradangivelser för varje ”ben” i offshorre-banan som vi skrivit ned på silvertejp och tejpats fast på durken är i samma stund värdelösa. Det är förvånande hur fort kan man tappa bäring och känsla för vart man ska, speciellt när störst koncentration går åt till att hålla båten på rätt köl i hård sjö. Ett tag är vi på väg rakt mot Danmark – innan vi lyckas

orientera oss och falla av österut mot fastlandet.

Vänsterarmen är helt ur slag, och att klara de sista elva sjömilerna kommer att handla om ren vilja, det förstår jag nu.

Problemet är att det krävs fingertoppskänsla i gas och styrning för att kunna köra en Thundercat i våghöjd runt en meter och i kraftig vind. Risken är annars stor att hoppen blir utan kontroll. Varje landning är en ansträngning för kroppen, och ju tröttare man blir desto mindre orkar man parera landningarna. Precis detta händer en av båtarna i täten, och co-drivern faller överbord.

I sådant här läge finns det inga konkurrenter, och snabbt avbryter båten som ligger först och ansluter för att hjälpa till. Tillsammans får de snabbt upp den nödställda! Sedan fortsätter tävlingen som om inget hänt – med kamp om förstaplatsen! Det scenariot är svårt att föreställa sig i andra sporter...

På något sätt orkar vi hela vägen tillbaka, och efter tankning vid stranden väntar ytterligare tio varv i rundbanan. Vi får plötsligt nya krafter när det blir lite tightare racing igen med ledarbåten och tvåan som jagar i rundbanan. En sista kraftmätning blir det i kamp med olycksbåten, en kamp som vi går vinnande ur när vi lyckas ta oss om och kör ifrån.

En kamp som visserligen inte spelar någon roll, då vi ändå ligger flera varv efter på grund av allt motorstrul – men på något sätt känns det ändå som en seger. Och totalt blir det ändå en tredjeplats! ■



Glada miner efter målgång. Ovan, Anna Sjösten co-driver. Till vänster, Ulf Kempe från Actionevent i Jönköping visar hur nära det var. De slutade på en femteplats efter diverse incidenter.

GSE-L

Kampanjpris INKL FJÄRRÅS

23.900:-



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!

Erbjudandet gäller tom 2015-08-31

Rek. Ca. Pris: 24.900:- Inkl. Lackering

Kampanjpris inkl. lackering och C-lås.....23.900:-



Detalj kvalitet

utöver det vanliga! En Alphakåpa från Trucker lackeras hos oss i egen anläggning på plats i Sverige. Vi tar en utmärkt produkt och ger den en en kompromisslös finish!



Defroster

Bakrutan utrustas med elektrisk uppvärmning som standard.

Inkoppling på befintlig defrosterautomatik.



Kabelstam

Standardiserad kabelstam i kåpa med kontakt-don dold inuti kåpa vid bakre hörn för enkel ur och i koppling. Kompletta kabelstam för inkoppling i fordon med-följer.



Enkelt Montage

Kåpan monteras enkelt, snabbt och utan in-grepp med skruvtvingar.

Din Alpha är 100% leveransklar in på putsade fönster i ett branschledande upprätt emballage.



CME-L

Kampanjpris EXKL FJÄRRÅS

23.900:-



Alpha CME-L är arbetskåpan med stil.

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

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

Erbjudandet gäller tom 2015-08-31

Rek. Ca. Pris: 27.900:- Inkl. Lackering

Kampanjpris inkl. lackering och C-lås.....23.900:-

Fjärrlås på bakluckan tillval..2.990:-



Fällbar Framruta

Framrutan kan fällas för att enkelt putsa fönstren på kåpa och bil.

Utmärkt ventilationsmöjlighet för djur!



Handtag och Lås

Kraftigt låshantag i plast med rostfria axlar och lås.

Rostfri låskolv och nyckel med invändig löpare.



Lasträcken

Både GSE-L och CME-L har skjut och demonterbara räcken som standard!

GSE-L har ett smärre stylingräcke infällt i rails och CME har ROBUSTA takbågar fästa i skenor.

3:e Bromsljus

Högt monterat bromsljus är standard.

Snygg E-Märkt LED armatur infälld under bakluckans vinge.



Innertak & Interiörbelysning

Akta hängt innertak isolerar och motverkar kondens.
LED Innerbelysning styrd av bakluckans lås är standard.



Bakluckan

Är gjuten i dubbel laminerad glasfiber. Insidan är slät och lackerad. Hårdt säkerhetsglas är infällt i dubbellaminatet.



Ännu vet ingen hur gammal en Folka kan bli och inte heller hur lång. Denna 10-sitsiga – två i det bakre högsätet – Folkacab är förlängd med 75 cm, men T2-cabben i bakgrunden har oförändrat axelavstånd; takkapning förvillar och gör att den ser extra lång ut. Båda byggdes för ett tv-lotteri kallat "En plats i solen".

ARVW från 1980 är en aerodynamisk försöks- och rekordbil (Aerodynamic Research VW) som med luftmotståndsvärdet c_w 0,15) var sin tids snabbaste dieselbil. Den raka sexan – från VW Transportbilar LT-serie – var på 2,4 l och 175 hk, och med gamle F1-världsmästaren Keke Rosberg bakom ratten slogs 1980 två världs- och åtta klassrekord. Toppfart 362 km/h.



BORTGLÖMD PÄRLA I WOLFSBURG:

AUTOMUSEUM

Bara några hundra meter från Volkswagens Autostadt i Wolfsburg ligger Automuseum, som hamnat lite i skuggan av den väldiga upplevelseanläggningen – men är väl värt ett besök!

Text: Björn Sundfeldt Foto: Richard Sjösten

Bilintresserad och bilburen i Europa i sommar? Se då till att inte missa ett besök i Wolfsburg! Ska du söderut är det praktiskt taget på vägen, bara drygt fyra mil öster om Hannover.

Huvudattraktionen i Wolfsburg är förstås Volkswagens fantastiska anläggning Autostadt (se TransportMagasinet nr 2/13 och www.autostadt.de) och varför inte en rundtur i världens största bilfabrik¹ – men missa för allt i världen inte heller Volkswagens bilmuseum på

andra sidan Mittelland-kanalen.

Från nutid och framtid är det bara några hundra meter till gårdagen i Volkswagens Automuseum, som omfattar cirka 5 000 kvadratmeter i en före detta klädfabrik. Här finns cirka 130 fordon som ger en imponerande och fascinerande inblick i Volkswagens produkthistoria. Förutom alla versioner av alla produktionsmodeller finns här en mängd unika specialmodeller, konceptbilar och prototyper, som till exempel amfibieversioner av både VW

Typ 1 och Golf, Traveller Jet, Race Iltis, öppna och förlängda versioner av både Typ 1 och 2, en "Bubbla" som ballongkorg och en annan "Bagge" i trä, med mycket mera.

Automuseum öppnades för allmänheten den 25 april 1985 och det utvecklas och utökas ständigt. Då och då byggs specialutställningar som fokuserar på olika detaljer eller epoker i historien om Volkswagen. Öppettider, priser och övrig information:

www.automuseum.volkswagen.de



Med denna 110-hästars "Race Iltis" vann den svensk-tyske racer- och rallyföraren Freddy Kottulinsky 2 1980 års Rally Oasis, det som senare blev Dakar-rallyt. Tre andra Iltis slutade på platserna 2, 4 och 9. Iltis var ursprungligen en terrängbil byggd för den tyska armén och tillverkades i 8 800 exemplar. 1982 sålde Volkswagen produktionsverktygen till kanadensiska Bombardier, som fortsatte att bygga "klätterkonstnären" till 1987. Till vänster en Race Touareg, som med en 2,5-liters dieselfemman på 300 hk vann Paris-Dakar-rallyt 2010 och 2011.

See-Golf Cabriolet från 1983 har som synes en tämligen komplicerad och utrymmeskrävande amfibieutrustning. Sjö-Golfen byggdes i forskningssyfte för att inhämta ökad kunskap om bland annat hur motorn – 4-cyl, 1,8 l, 150 hk – skulle klara lång maxbelastning med lite kylning. Toppfart på land 140 km/h, i vatten 30 km/h.



Traveller Jet är en "försöksballong", ett designkoncept baserad på T3, den sista Transporter-generationen med svansmotor och bakhjulsdrift. Med lyxig inredning, bland annat luftkonditionering, tv, individuella lädersäten och tonade rutor bak, är den lite av en föregångare till dagens Multivan.



Förutom alla full-vuxna bilar, inklusive ett flertal mer eller mindre udda prototyper, bjuder Auto-Museum på massor av modellbilar i olika former och format.



Prototypen till

Transporter Syncro provkördes bland annat i Saharaöknen 1975. Fyrväxlad låda och fyrhjulsdraft. Aktermonterad luftkyld boxerfyra på 2 liter och 70 hk, toppfart 120 km/h.



EA 276 byggdes 1969 som en av flera prototyper till den bil som så småningom blev Golf. Denna var framhjulsdreven av en luftkyld boxeromotor på 1,5 l och 44 hk och toppade 130 km/h, men kom inte längre än hit. Och lika bra var ju det, med tanke på framgångarna för Golf.



Volkswagens transportbilar i räddningstjänst är lika vanliga som stegbilar baserade på Transporter är ovanliga. Denna T1 tjänstgjorde hos brandkåren i Wittingen från juli 1965 ända in på 1990-talet. Den sväng- och utskjutbara trästegen (Meyer typ DL 12) är monterad över bakaxeln. I förgrunden en VW motorspruta.



Caddy Vanasty är en "konceptcamper" från 1996, tänkt som en studie för en tänkbar camping- och fritidsversion av dåtidens Caddy. Påbyggd och uppfällbar takkåpa erbjuder två inte alltför överdådiga kojplatser upptill och två till därunder. Således en "4-liggig" campingbil, i alla fall i teorin. 1,9-liters dieselfyra på 100 hk, toppfart 178 km/h.

FOTNOT

1/De olika byggnaderna som ingår i Volkswagens första och största fabrik, som alltså också är världens största bilfabrik, är tillsammans större än hela furstendömet Monaco. I administrationsbyggnaderna finns upp till 1,6 kilometer långa korridorer. Fabriksområdets vägnät är 75 kilometer och tågrälsen 70 kilometer!

2/Freddy Kottulinsky hette egentligen Winfried Philippe Adalbert Karl Graf Kottulinsky Freiherr von Kottulin och härstammade från en schlesisk adelssläkt. Han föddes i München 1932, flyttade till Sverige 1955 och avled 2010 i Karlstad. Freddy tävlade i många olika klasser. Bland annat kom han 1962 tvåa i racing-SM med en Porsche 356 Carrera och 1966 vann han SM i Formel 3 med en Lotus.

Ännu en simkunnig och dessutom terrängduglig Folka. Denna Schwimmwagen Typ 166 från 1944 var tänkt för krigiska uppgifter. Fyrhjulsdraft, luftkyld boxerfyra på 1,1 liter och 25 hästkrafter. Toppfart på land 80 km/h, i vatten 10 km/h.



"Volkswagens första och största fabrik, som alltså även är världens största, är större än hela furstendömet Monaco."



Med 220 cm över "höften" var detta Europas bredaste Bagge med plåtkaross, i alla fall 1973. 2,2-lites boxer-sexa från Porsche, 255 hk och en toppfart på 210 km/h.



Med en vanlig 40-hästars luftkyld boxermotor har denna 1964 års Folkvagn, försedd med vinkelväxel, propeller och tätat skrov, "simmat" över det 3,3 kilometer breda Messina-sundet mellan Sicilien och italienska fastlandet – för säkerhets skull två gånger: 1964 och 1984. Toppfart på land 120 km/h, i vatten 20 km/h. Bakom skymtar en röd Bubbla som 1995 gjordes om till ballongkorg under en varmluftsballong.





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!



SPECIALISTER PÅ BILINREDNINGAR SEDAN 1944



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

MODUL-SYSTEM

- Lätt inredning med hög lastkapacitet
- Krocktestat och godkänt enligt TÜV
- Säljs i fler än 50 länder



PremiumPartner
von Volkswagen Nutzfahrzeuge

MODUL-SYSTEM HH AB
Stockholm: 08-477 09 00, Göteborg: 031-746 87 00, info@modul-system.com
Hitta fler återförsäljare av Modul-Systems produkter på: www.modul-system.se





Uppgradera din transportbil! Beställ läderklädsel till din nya eller begagnade bil.

Fördelarna med läderklädsel är många. Den är slitstark, enkel att hålla ren och bekväm att sitta på.

Vi på Standard Leather har levererat läderklädsel till Svenska VW Transportbilar sedan 2009. Beställ direkt av din återförsäljare eller kontakta oss på 08-830102. Läs mer på standardleather.se. Välkommen!

Prisexempel: Caddy 2-sits svart läder 8600 kr ink moms (6880 kr ex moms).

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



BILINREDNING PRIS 2.898:- SVENSKTILLVERKADE KVALITÉTSPRODUKTER



BILINREDNING SERIE ENKEL MONTAGETID I BIL 2,5H

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



BILINREDNING DUBBELGOLV MONTAGETID I BIL 3H

MED TVÅ LÅDOR BAK OCH EN LÅDA GENOM SIDODÖRR. PASSAR: CADDY	9.900:-
PASSAR: CADDY MAXI	11.900:-
MED TRE LÅDOR BAK OCH EN LÅDA GENOM SIDODÖRR. PASSAR: CADDY	12.495:-
PASSAR: CADDY MAXI	13.900:-

ALLT FÖR TRANSPORTBILEN TILL MARKNADENS BÄSTA PRIS

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

WWW.WORKSYSTEM.SE

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



BINGOWAGEN

Fotografen och entreprenören Bingo Rimér älskar sin robusta Volkswagen 181. Vi hängde på när det var dags för årets första tur.

Text: Richard Sjösten Foto: Peter Gunnars







A

ret är 1987 och platsen någonstans utanför Karlshamn i Blekinge. En ung Bingo Rimér, då tolv år gammal, kör bil runt familjens gård.

Bilen – en Volkswagen Kurierwagen 181 från 1969 – fungerar som familjen Rimérs andrabil under slutet av 70-talet.

– Pappa åkte Range Rover, medan jag och mina tre syrror och mamma åkte i den här! Året runt, fattaru, det är inte direkt någon isolering i bilen! säger Bingo.

– Pappa tog med bilen till Sverige från Tyskland 1970 som flyttgods, och registrerade den då som lätt lastbil. Det fällbara baksätet blev fastsvetsat i nedfällt läge, ett riktigt baksäte saknas alltså.

– Mina minnen från det där "baksätet" är starka och kalla, speciellt de från vinterresorna!

Bilen ställdes av under 80-talet och glömdes mer eller mindre bort i garaget.

I början på 90-talet visade Bingo dock nytt intresse för bilen, då han sikade på en flytt till Stockholm. Storstaden lockade och Bingos plan var att ta sitt lilla flyttlass och dra.

Pappa Rimér tycker dock inte riktigt att sonen har gjort sig förtjänt av familjens Volkswagen, då fadern hade hoppats på juridikstudier efter gymnasiet. Men innan han visste ordet av hade Bingo lämnat gården och försvunnit i ett rejält rökmoln.

– Jag tog mitt pick och pack och drog på vinst och förlust. De första åren i Stockholm var tuffa, men jag var van från familjens gårdssysslor att jobba hårt, och fick efter mycket tjat ett jobb som fotoassistent.

– Bilen använde jag året runt i många år i Stockholm, och något mer praktiskt går knappast att hitta! Hur mycket grejer som helst får ju plats. Fast vintertid

måste man ha en ordentlig dunjacka på sig, springan mellan rutorna och suffletten är ju ett par centimeter, garvar Bingo.

– Jag såg till att alltid ha en extra varm jacka liggandes i bilen om nån ville åka med...

En annan fördel är att bilen går hem i alla läger. Hela bilen osar "anti" och tjejer tycker den är gullig. Alla älskar bilen, och det är enkelt att göra "entré" på annat sätt än man gör i en ny bil.

– Till och med polisen kan se på överträdelser med blida ögon när man kör den här bilen. Vi åkte över tio stycken i bilen och blev stoppade, men utan straff, skrattar Bingo.

Det värsta som hände var dock när han körde minigrisen Doris och sin hund Rocco i bilen, och Rocco plötsligt ramlade ur bilen vid Slussen i Stockholm.





”ALLA ÄLSKAR DEN HÄR BILEN, ÄVEN POLISEN...”

– Det var hemskt. Fruktansvärt. Han klarade sig dock bra, och jag fick stanna och ta in honom i bilen igen. Han tittade på mig med sina stora ögon och sa liksom ”Vafan husse”, minns Bingo.

Modell 181 togs fram för ett militärt bruk i slutet på 60-talet, som en billigt, enkelt och robust transportfordon. Den civila versionen såldes i Tyskland som Kurierwagen 181, men kallades i folkmun för Kübelwagen likt förlagan från andra världskriget. I USA såldes den som ”Volkswagen Thing” och i Mexico som ”Safari”, och över 90 000 bilar byggdes mellan 1968 och 1983. Enbart NATO köpte 50 000 exemplar! I början av 80-talet var dock dagarna räknade för den då ålderstigna 181, speciellt då Volkswagen

och Audi presenterat sitt fyrhjulsdrivna militärfordon Iltis.

Bingo har många roliga minnen från åren med bilen:

– Jag minns en gång när jag parkerat den nercabbad på Medborgarplatsen i Stockholm en sommardag. När jag kom tillbaka till bilen satt det ett gäng och krökade i bilen! De tyckte att den såg så trevlig ut att sitta i...

– En annan gång var det en hemlös som bott i bilen i garaget där den stått vinterförvarad. Matrester, filter och kläder fick jag rensa ur bilen.

Fördelen vid sådana tillfällen är att inredningen i bilen i princip är oförstörbar. Det är plåt, plåt och plåt. Och såklart en ratt, två stolar och en växelspak.

Tekniken i bilen är också extremt enkel och bygger på delar från Typ 1 och 2,

”Kübelwagen” och Amarok Ultimate i ett sandtag i Avesta. Men ökenkänslan är påtaglig.





Inredningen är nästan oförstörbar, vilket är praktiskt av flera olika skäl, bland annat för att bilen inte går att låsa..

Folkvagnen och Folkabussen. Den bredare sportmodellen Karmann-Ghia fick bidra med bottenplattan, modell 181 behövde vara bred nog för att transportera fyra välbyggda soldater i stridsmundering. Markfrigången var väl tilltagen, och tack vare låg vikt var bilen riktigt duktig att ta sig fram; tvåhjulsdrevning räckte eftersom motorn satt bakom de drivande bakhjulen.

Beviset på en enkel men väl fungerande teknik var när bilen stått avställd i tio år på familjens gård.

– Det enda som behövdes var tändstiftsbyte och nytt batteri, så startade bilen direkt, minns Bingo.

Bingos kärlek till bilen går inte att ta miste på. Ögonen lyser som på en liten pojke när han sladdar runt framför fotografen på premiärturen för året.

Till skillnad från tidigare används bilen numer sparsamt på sommaren. Ny lackering, ny sufflett och nya däck är

Bingos ömhetsbevis till sin trotjänare.

– Jag har växt upp i "baksätet", lärde mig köra i framsätet, och flyttade hemifrån i den här bilen! Den har gett mig så mycket. Jag älskar den, säger Bingo.

Kanske kommer hela historien upprepas sig om sisådär 15 år, när Bingos son Ringo (nu 4 år) får för sig att ta bilen och sticka iväg...

**"DET ENDA
SOM
BEHÖVDES VAR
NYA TÄNDSTIFT
OCH BATTERI.
VROOM!"**

Volkswagen 181 Kurierwagen -69

Drivlina: 4-cyl boxer 1 500 cm³, maxeffekt 44 hk/32 kW, bakhjulsdrift, 4-växlad manuell.

Mått & vikt (cm/kg): Tjänstevikt 1 000, maxlast 250, längd 378, bredd 164.

Prestanda: Toppfart ca 100 km/h.

Pris: 2 775 dollar (1974 USA).





DU FÅR DEN HUR DU VILL?

VI ÄR NÖJDA, NÄR DU SYNS!



FORDONSDEKOR

DIN PROFILLEVERANTÖR AV
SNYGGA OCH SYNBARA DEKORER

Besök oss på www.4sign.se

RIKSTÄCKANDE PROFILERING MED LOKAL NÄRHET



Behöver du en extra Volkswagen ibland?

Ibland kan det vara skönt att ha en annan bil. En mindre transportbilsmodell än den du normalt kör. Eller en större som rymmer mer. En Volkswagen personbil när du ska på semester. Du kanske behöver en Volkswagen i en annan stad. Eller att annat land. Du drömmer om att testa den senaste modellen när din bil är på verkstad. Eller så behöver du helt enkelt en Volkswagen till. Hyr den hos Europcar!



Med Volkswagen Kortet VISA får du alltid 10% rabatt när du hyr bil hos Europcar. Uppge kundnummer 40749340.

europcar.se/volkswagen



Europcar
moving your way