



VW CALIFORNIA: FISKEÄVENTYR I SOMMARNATTEN

ELEKTRONIKTEKNIK: EN TITT IN I FRAMTIDEN

Transport

EN TIDNING FRÅN VOLKSWAGEN TRANSPORTBILAR
NUMMER 3 2013

MAGASINET



BUSS PÅ CRAFTER
SPÄNNANDE BYGGEN FRÅN NORRLAND

HUR KUL SOM HELST

CROSS CADDY



**AMAROK
WOLF**

SPECIALVERSION I BEGRÄNSAD UPPLAGA



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

Hej – och tack för mig!

Det är inte roligt att lämna en trivsamt arbetsplats med många duktiga och trevliga medarbetare, återförsäljar- och kundkontakter, men det är roligt att bli erbjuden ett nytt uppdrag med spännande utvecklingsmöjligheter.

Efter fyra och ett halvt år lämnar jag nu Volkswagen Transportbilar och flyttar till Volkswagen Transportbilar – i Tyskland, alltså till Volkswagen Nutzfahrzeuge i Hannover, för att leda en grupp erfarna medarbetare som bland annat ska vidareutveckla företagets kunderbjudande på utvalda marknader.

Många bra svenska idéer tar jag förstås med mig på resan. Här hemma har vi under de senaste åren lanserat ett flertal nyheter för att förbättra kundkontakt och kundnöjdhet, som till exempel specialiserade transportbilsteam hos de flesta återförsäljare (se även sid 18) och i samband med det även investerat i mer enhetliga, fräschare och rymligare utställnings- och verkstadslokaler.

Vi har också fortsatt utveckla tryggheten i att äga en VW Transportbil via vårt CarePort-program och vi har jobbat för att göra bilägandet mer förutsägbart genom attraktiva (99 öre/mil) service- och underhållsavtal.

ALLT FÖR ATT FÖRENKLA och förbättra för kunden – och vi har fått kvitto på att det fungerat i form av att fler köper och är nöjda med sin VW Transportbil.

Men i min nya roll ska jag också försöka driva på i andra frågor som jag anser viktiga. Förarmiljön är ett sådant exempel. En transportbilsförare kör ju i snitt betydligt längre per år än en personbilsförare och därav följer att utveckling av ergonomi och förarstöd bör fortsätta att ligga i framkant inom märket. Liksom förarens säkerhet förstås.



Hans Tuemark
ny märkeschef
för Volkswagen
Transportbilar

Ja, framtiden ser mycket spännande ut, och då tänker jag inte bara på mitt nya jobb utan också på utvecklingen av transportbilsmarknaden i stort.

Jag tycker mig se att många kunder satsar på bilar som är mer anpassade till sin uppgift, att många vagnparksägare till exempel bestämmer sig för en ändamålsenlig Caddy i stället för att slentrianmässigt beställa en personbilskombi.

UNDER DE SENASTE ÅREN har transportbilsmarknaden utvecklats snabbare än personbilar och jag tror att det kommer att fortsätta.

Ta bara en sådan sak som den snabbt ökande internethandeln; varorna som köps levereras ju inte via internet utan med – just det, transportbilar.

Men den spännande uppgiften att förnya och förbättra VW Transportbilar affärs- och kundkoncept här på hemmaplan överläter jag med varm hand till min efterträdare Hans Tuemark, som

närmast kommer från tjänsten som märkeschef på Skoda, och som jag nu önskar LYCKA TILL!

Joakim Ewers

JOAKIM EWERS

Avgående 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: Joakim Ewers
Redaktör: Björn Sundfeldt
Omslagsfoto: Per Hammar sjö

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

Layout och produktion:
Per Hammar sjö och Richard Sjösten
Bellof Studios, www.bellof.se

Annonsbokning: Adviser AB
Rasmus Thomsen, telefon 08 - 551 514 80

Tryck: Forssa Print

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

ISSN: 1402-4233



Transportbilar



Innehåll 03-13

20

California i Värmland

Värmland i vackraste sommarskrud, långt in i skogen, en stilla sjö, vårt rullande "två rum och kök" – och faktiskt även en fisk på kroken!

3 Ledare

Volkswagen Transportbilers chef Joakim Ewers säger hej och tack för sig på väg mot ett nytt spännande jobb på fabriken i Tyskland.

6 Tuff lill-fraktare

Cross Caddy är en ny och extra snygg version av Volkswagens minsta transportbil. Speciallackering, 4MOTION, skärmbreddare...

12 Nytt och Noterat

Är svenskarna verkligen argast bakom ratten och hur fort kan en Transporter köras runt Nürburgring? Och mycket mer.

18 Kundernas nummer ett

Motorforum i lilla Fagersta i södra Dalarna stoltserar med ett transportbilsteam som har Sveriges mest nöjda kunder.

20 California i Värmland

Sol, sommar och vatten. Och vildmark. Med California for vi till "Värmland du sköna" i hopp om framgångsrikt fiskafänge.

26 Ottos coola Caddy

Färsk ekologisk barnmat som transporteras i en Caddy – med kylskåp. Det rullande kylskåpet drivs dessutom av biogas.

30 Inte bara däck

Continental, känt som Tysklands stora däcktillverkare, har fler strängar på sin lyra än däck. Snackande bilar som masserar!

34 Från VW till Porsche 911

1875 föddes Ferdinand Porsche, 1934 konstruerade han VW Typ 1 och 1963 kom Porsche 911, sportbilarnas Sportbil som fyller 50 i år.

44 Crafter som bas för buss

I Vemdalen rullar landets enda "Crafter-massage-buss". Möt på byggaren NordiCar som bygger på allt, bara det är på en VW.

50 Klassisk träff firar jämnt

Under 2013 firar Bug Run trettio år som VW-träff med inte ett – utan tre Bug Run! Vi besökte originalet på Mantorp Park.

56 Möt Anette Eilert

Hon har gjort det mesta och kört det största. Tidigare testförare på Scania, nu motorjournalist och krönikör!



12

Super-Amarok med 272 hk!

Snabb, låg och vansinnigt läcker. Super-Amaroken gör 0-100 km/h på knappt 8 sekunder.

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

Volkswagen Service®



Transportbilar

1000 skäl att hjälpa oss bli bättre.



Passa på! Spara 1000:-

Som ett led i vår ständiga strävan att bibehålla den höga kvalitén på våra auktoriserade verkstäder genomför vi verkstadstest. Därför söker vi dig som i samband med service vill bli "testpilot" och som tack för hjälpen **ersätter vi dig med 1000:-**

Så här går det till; bilen kontrolleras före och efter service samtidigt som du besvarar en kundenkät kopplad till dina verkstadskontakter.

Vi söker dig som äger en bil som uppfyller följande krav:

- Vilken Volkswagenmodell som helst
- Mellan 1 år och max 7 år gammal
- Mellan 3 000 och 21 000 mil
- Det skall vara dags att göra service enligt serviceplan/serviceindikation
- Servicen måste utföras på en av Volkswagen auktoriserad verkstad

» Anmälan och mer info hittar du hos vår samarbetspartner DEKRA:
www.dekra-automotive.se/en/vi-soker



Kul på hjul: CROSS CADDY VS CROSS CART

Volkswagens minsta transportbil, i specialversionen Cross Caddy, mot en av motorsportens minstingar Cross Cart, blir en synnerligen ojämn match. Särskilt logisk är den inte heller. Men kul!

Text: Björn Sundfeldt Foto: Per Hammarsjö

Redan några sekunder efter start blir jag omkörd av de motoriserade rörhögarna, som sedan vilt studsande och sladdande försvinner genom nästa kurva.

Nya Cross Caddy är en riktigt tuffing, men runt den 895 meter korta Gröndalsbanan har den inte en chans mot en Cross Cart – fast det var det förstås heller ingen som trott. Men vi måste ju prova!

Och kul är det! Med den rappa motorn, fyrhjulsdrift, breda däck och distinkt styrning är Cross Caddy mycket underhållande att hetsa runt den mycket kurviga men breda och utmanande banan – Cross Caddy är en riktig "skåpbilsracer" (även om det är Life-versionen vi spänstar runt med).

Cross Caddy är alltså fyrhjulsdriven, har 140 hk och väger cirka 1 600 kg. En Cross Cart Original har uppåt 80 hk, är bakhjulsdriven och lågt växlad och vä-

ger minimum 190 kg plus förare. Inte så konstigt alltså att Cross Caddy blir avhängd på Gröndal – men på riktig väg har en Cross Cart i rättvisans namn inte en chans mot Cross Caddy.

Att vi ändå är här på Gröndalsbanan strax utanför Eskilstuna beror på att Cross Cart också är en liten tuffing – och på namnen låter det ju dessutom som om Cross Caddy och Cross Cart är släkt.

Det är de förstås inte alls.



Förarmiljön är sig lik från vanliga Caddy, men klädseln i den Viper-gröna versionen matchar exteriören väl.

Dimljus och lättmetallfälgar ingår i Cross-utrustningen, medan den speciella lackeringen i grönmetallik kostar 4 000 kronor extra.

Baksätets sits är utformat som tre separata stolar som kan fällas fram för ännu mer lastutrymme.



CROSS CADDY ÄR DEN senaste versionen av Volkswagens minsta transportbil, och förutom Skåp-versionen finns den också som personbil och har då tillnamnet Life. Den är alltid fyrhjulsdriven och finns med antingen 110 hk och 6-växlad manuell låda eller 140 hk och 6-växlad DSG-automat. Tekniskt är Cross Caddy i stort sett identiska med motsvarande Caddy 4MOTION, men ett omfattande utrustningspaket ger en betydligt tuffare framtoning.

Bland mycket annat ingår 17-tums

Canyon lättmetallfälgar, silverfärgade takbågar, lackerade stötfångare, skärmbreddare, frontspoiler, dubbla skjutdörrar och hill-hold assist (underlättar start i backe). De speciella Cross Caddy-kulörerna Viper Green (bilderna) och Honey Orange är tillval (4 000 kr), men Cross-versionen finns också i alla vanliga Caddy-kulörer.

Cross Cart är som namnet antyder en släkting till gokart, om än en avlägsen sådan. Cross Cart är inte bara en rörram med fyra hjul och en motor, den

har även en skyddsbur av rör runt och över föraren. Och så har den, i motsats till gokart, fjädring och mer eller mindre avancerade hjulupphängningar samt små 8-tums terrängdäck.

DET FINNS OLIKA typer av Cross Cart, eller Crosskart som det brukar skrivas på svenska (men vi tar oss den poetiska friheten att använda en internationellt klingande stavning med C, det blir lite snyggare koppling till Cross Caddy). Här avhandlar vi Crosskart Original,

som är grundtanken trogen och körs i tre olika klasser (se faktaruta).

Banan utanför Eskilstuna heter Gröndal Motorstadion, vilket måhända låter lite storvulet om det bara handlade om en 895 meter lång bana. Men här finns också flera grusslingor, banor för motocross, enduro och off road och inte minst en speedwaybana, som är hemmaplan för Smederna.

Här möter vi ett gäng Crosskart-åkare från när och fjärran (Flen och Malmköping respektive Borlänge och

Gotland). Fredrik Dahlberg från Flen är engagerad i många motorsportaktiviteter inom Bilspportförbundet, men också i Gröndals Motorsällskap och inte minst i sonen Antons Crosskart-karriär. Dessutom kör han själv Crosskart sedan tio år – när han hinner, vilket inte blir så ofta numera.

FREDRIK GUIDAR OSS runt banan, ger oss förhållningsregler om hur och var vi får och inte får köra – och under tiden far en klunga kartar som bälge-

tingar runt banan. Det ser oerhört kul ut och inte verkar det särskilt svårt heller – och de intrycken visar sig stämma väl när jag provar några varv i Antons ungdomskart.

Det går inte särskilt fort men känns hur fort som helst och är lika kul, det skakar, studsar och smattrar och jag blir djärvare och djärvare. Hinner tänka att "det här är inte särskilt svårt" när jag ökar farten och vågar mig på att köra med bredsladd genom en kurva – och blir omkörd på båda sidor så det visslar om det.



”DET SKAKAR, STUDSAR OCH SMATTRAR OCH JAG BLIR DJÄRVARE OCH DJÄRVARE.”



”UNDERBART ÄR KORT.
GÅR I DEPÅ INNAN
JAG GÖR BORT MIG.”



Takrelingar och skärmbreddare lackerade stötfångare är några av detaljerna som gör helheten på Cross Caddy.

Full fart på den 895 meter långa och 12 meter breda Gröndalsbanan – men det dröjer inte många sekunder förrän ”rörhögarna” har kört ifrån Cross Caddy på den kurviga banan.



Inte så svårt, var det – i alla fall inte när man promenadåker...

UNDERBART ÄR KORT. Går i depå innan jag gör bort mig. Dags att jobba vidare med Cross Caddy, som börjar levereras nu i oktober. Merkostnaden jämfört med en vanlig Caddy är 9 900 kronor exklusive moms för Skåp, medan den ännu mer utrustade personbilsversionen Life kostar 29 900 kronor extra inklusive moms.

Att Caddy Skåp är en osedvanlig smidig och praktisk transportbil är väl allom bekant, men när vi lämnar Gröndals Motorstadion och styr hemåt på motorvägen påminns jag än en gång vilken pigg, trevlig, rymlig och bekväm personbil Caddy Life faktiskt är.

Och i Cross-kulören Viper Green behöver man ju heller inte riskera att tappa bort den på stormarknadsparkeringen. ■

Volkswagen Cross Caddy

Priser: Skåp 110 hk 188 000 kr, 140 hk DSG 223 920 kr (exkl moms). Life 110 hk 273 500 kr, 140 hk DSG 299 900 kr (inkl moms).
Motor: 4-cyl tvärställd turbodiesel med common rail direktinsprutning. Volym 1 968 cm³, maxeffekt 110 hk/81 kW, max vridmoment 280 Nm alternativt 140 hk/103 kW och 320 Nm.
Transmission: Fyrhjulsdraft. 6-växlad låda manuell (110 hk) alt 6-växlad DSG-automat (140 hk).
Tjänstevikt: 1 550 - 1 725 kg
Maxlast: 590 - 740 kg
Dragvikt: 1 500 kg
Acceleration: 0-100 km/h 12,2 - 10,5 sek
Toppfart: 170 - 183 km/h
Bränsleförbrukning: 6,4 - 6,6/100 km
CO₂-utsläpp: 168 - 174 g/km

I **Cross-utrustningen** ingår bland annat 17-tums Canyon-fälgar, hill-hold assist, silverfärgade takbågar, lackerade stötfångare, mörktonade bakljus, skärmbreddare, frontspoiler med offroad-look, dubbla skjutdörrar och läderratt med grå sömmar. I **Cross Caddy Life** dessutom justerbart mittarmstöd, ställbart svankstöd förarstol, tonade rutor, dimljus, ljus- & siktpaket samt farthållare.

Fakta: Crosskart

Crosskart Original föddes i Sverige på 1980-talet. Tre testtävlingar genomfördes 1986, och snart kördes en serie kallad Svenska cupen. 1992 fick Crosskart ett Riksmästerskap och 1998 fick klassen SM-status.

Crosskart är en vidareutvecklad, snabbare och dyrare klass.

Crosskart Original körs i tre olika klasser: En ungdomsklass med en fyrtakts enhetsmotor på 250 cm³ och 12 år som minimiålder, samt två seniorklasser som kör med 250-kubiks tvåktare och 500-kubiks fyrtakare. Här gäller fri trimning (dock ej överladdning) och ”senior” är man redan det är man fyller 16!

En Crosskart väger minimum 190 kg både i ungdoms- och seniorutförande. Ungdomsmotorn ger cirka 18 hk och seniomotorerna ger i allmänhet mellan 40 och 80 hk.

Kartarna är uppbyggda av stålror och karossen är gjord av glasfiber eller plåt. Bakaxeln ska vara stel,

differential är inte tillåten och broms får endast finnas på bakhjulen (!).

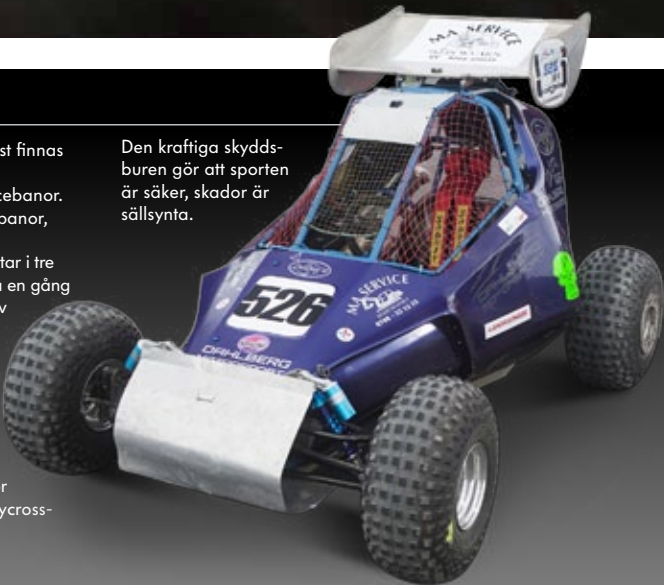
Tävlingarna körs på rallycross- eller folktracebanor. Det förekommer även tävlingar på speedwaybanor, backtävlingar och sprintrace.

Man börjar med tre kvalheat då förarna startar i tre led med tre ”bilar” i varje. Varje förare får starta en gång från vardera led. I finalen är det fyra led. De tolv bästa förarna i varje klass går vidare till final.

Crosskart är en billig motorsport. En ny ungdomskart kostar cirka 40 000 kronor, men en begagnad i hyggligt skick behöver inte kosta mer än 10 000. Motsvarande siffror för en seniorkart är 60 000 respektive 20 000 kronor.

Kartarna är mycket snabba, varvitiderna för en seniorkart är i klass med de snabbaste rallycrossbilarnas tider.

Den kraftiga skyddsburen gör att sporten är säker, skador är sällsynta.



Förarna: ”Mycket racing för pengarna”



Michael More, 53 år, har kört Crosskart i 3 år.
Bor: Borlänge.
Klubb: Crosskart Original.
Klass: Senior, 500 kubik.
”Crosskart är enkelt och billigt och trevligt och alla hjälper varandra även om man är konkurrenter ute på banan.”



Anton Dahlberg, 15 år, har kört Crosskart i 2 år.
Bor: Flen.
Klubb: Crosskart Original.
Klass: Ungdomskart.
”Det bästa med Crosskart? Mycket racing för pengarna och man får köra på alla underlag, även på is (vid Speed Weekend)”



Erik Andersson, 23 år, har kört Crosskart i 3 år.
Bor: Björke på Gotland.
Klubb: Crosskart Original.
Klass: Senior, 500 kubik.
”Det bästa med Crosskart är fartupplevelsen och tempot i körningen. Och så är det en billig motorsport.”



I **Crosskart-depån** är det lugnt och gemytligt. Här hjälper alla alla.

Superstark Super-Amarok...

I SAMBAND MED en GTI-träff i Österrike tidigare i år presenterade Volkswagen Transportbilar (Nutzfahrzeuge) en riktig Super-Amarok inför cirka 200 000 begeistrade eventbesökare.

Den maffiga konceptbilen har en 3-liters TDI V6-motor på 272 hk och ett maximalt vridmoment på hela 600 Nm! Med 8-växlad automatlåda och fyrhjulsdraft klarar den 0-100 km/h på 7,9 sekunder och toppar 210 km/h: Inte illa för en lastbil!

"Amarok Power Pickup" bygger på en Amarok med enkelhytt och är utformad som en rullande gokart-verkstad med en tävlingskart på flaket. Kaross och interiör är rejält modifierade. Med rejäla skärmbreddare är den hela 223 cm bred över 22 tum höga lättmetallfälgar skodda med 295/35-däck.

Någon serietillverkning av Power Pickup lär inte vara aktuell.



...och superutrustad Wolf Special

SENARE I HÖST kommer Amarok i en påkostad specialversion kallad Wolf Special. Den bygger på Amarok Highline och har en TDI-motor på 180 hk och 8-växlad automatlåda. Lackeringen är djupsvart metallic och matchas interiört av mjuk svart skinnklädsel.

I utrustningen ingår också 19-tums lättmetallfälgar (Cantera), underkörningsskydd, diffspärr bak, sidofotsteg samt Pluspaket, som bland annat innehåller dragkrok och multifunktionsratt.

Insidan är inte sämre. Den här versionen har

det mesta man kan tänka sig, som till exempel parkeringsvärmare med tidur och fjärrkontroll, teknikpaket med navigationssystem RNS 315 inklusive mobilförberedelse, kurvdimljus, backkamera, parkeringsvarnare fram och bak samt strålkastare med kom hem-funktion.

Amarok Wolf Special kommer bara i begränsad upplaga om 150 bilar och får en prislapp på 329 900 kronor exklusive moms. Ordinarie pris med samma utrustning är cirka 369 000 kronor.



Atteviks slog läger längs demonstrationen i skogen. En de mer uppseendeväckande maskinerna var Mantis, världens största terränggående robot, två ton tung och fem meter lång, som gärna hjälper till i skogsarbetet.

VW kör till skogs

ATT BESÖKA Elmia Wood, världens största internationella skogsmässa strax söder om Jönköping, är lika fascinerande varje gång.

Även om man inte har ett dugg med skogsindustri och -maskiner att göra är alla mer eller mindre märkliga och fantastiska maskiner spännande och imponerande att titta på, i alla fall om man är det allra minsta intresserad av teknik.

På köpet får man dessutom ett skapligt motionspass, de olika slingorna förbi alla utställare mäter närmare en halvmil och längs dessa

slingor bjuds också en hel del underhållning i form av demonstrationer, tävlingar och uppträdanden.

Elmia Wood 2013 bjöd till exempel på häftig motorcykelakrobatik av Wall of Death, SM i motorsågning och VM i skotarkörning och hos John Deere kunde man prata skogsmaskiner med Bosse Bildoktorn, som varit mekaniker även på sådana.

Långt in i skogen hittar vi också Volkswagen Transportbilar i form av en monter från Atteviks i Jönköping. VW-intresset var stundtals så stort

att man hade svårt att hinna med alla frågor – besökarna på en sådan här mässa är ju ofta transportbilsägare och -förare, vilket också illustrerades på den stora parkeringen och hos utställarna, där transportbilar från VW var frekvent förekommande.

Under fyra dagar drog Elmia Wood i år 54 215 besökare, varav 30-40 procent från utlandet. Den totala monterytan var 185 579 kvadratmeter, varav 109 650 demonstrationsyta.

Nästa Elmia Wood dröjer till 7-10 juni 2017, men om två år är det dags för inte fullt lika stora SkogsElmia, den 4-6 juni 2015.



En trotjänare rullar vidare

MATS OCH OVE JAKOBSSON på Fillsta Frakt i Östersund AB har bytt ut sin äldsta VW Caddy mot en Passat Alltrack. Caddyn är en 1,9 DSM från 2006 med 79 214 mil på mätaren – och växellådan är fortfarande orörd.

Ove Jacobsson har kört de allra flesta milen: – Ibland har jag nästan bött i bilen, skrattar Ove. Berners i Östersund har sålt båda bilarna till bröderna Jakobsson och önskar lycka till med den nya!

Nostalgi

I maj 1956 levererades denna stiliga Volkswagenbuss till Gevalias kafferosteri i Gävle.

FÖRARUTBILDNING VIA NÄTET

FÖRARUTBILDNINGEN Volkswagen Driving Experience kan nu beställas via internet.

De som är intresserad av att delta i någon av Volkswagens olika förarkurser, som till exempel ekonomikörning, off road, sportig körning eller varför inte "Sweden Ice Adventure", kan nu enkelt gå in på www.volkswagen-driving-experience.com och beställa sin kurs.

JAPANSK SEGER I VW-VM

I FÖRRA NUMRET av Transportmagasinet berättade vi om Manfred Tolstav, service-tekniker hos Michelsens Bil i Ystad och Tomelilla. Manfred hoppades på att bli VW-världsmästare i att serva Volkswagenbilar.

Det blev han nu inte, men han är ändå nöjd med sin insats.

– Man rangordnar bara ettan, tvåan och trean. Är man inte bland dem får man ingen placering, men jag tycker i alla fall att gick bra. Även om vi inte fick någon placering kändes det som om vi låg nära toppen – men det är väldigt hård konkurrens i den här tävlingen.

Det svenska "landslaget" i VW-VM i Tyskland bestod förutom Manfred av Per Forsberg, säljare hos Berners i Sundsvall, Simon Klahr, servicerådgivare hos Toveks Bil i Kinna samt av Fredrik Marsäter, reservdelsmän hos Din Bil i Lund.

Vinnande laget i VW-VM kom från Österrike.



Manfred Tolstav

VW TRANSPORTBILAR – BÄSTA PÅ DET MESTA

AMAROK, CADDY, CRAFTER och Transporter är alla vinnare i olika undersökningar om de bästa transportbilarna.

Volkswagens pickup Amarok är för tredje året i rad Årets Terrängbil enligt 74 282 läsare av tyska magasinet OFF ROAD.

Caddy har för tionde året i rad utsetts till bästa transportbil i sin klass av de tre tyska facktidskrifterna Lastauto omnibus, trans aktuell och Fernfahrer med cirka 10 000 läsare. Dessutom har Caddy för åttonde utsetts till bästa "stadsleveransbil" av en jury med 40 transportbilsproffs.

Volkswagens största transportbil Crafter har korats till Green Van 2013 av de tyska tidskrifterna Verkehrs-Rundschau och Truckers och för andra året i rad har den ansedda testorganisationen Dekra konstaterat att Crafter har minst anmärkningar av alla transportbilar.

Transporter är också bäst i sin klass enligt läsare av Fernfahrer, Lastauto omnibus och trans aktuell.

SERVICE-APP HOS VW

VOLKSWAGEN TRANSPORT

Service är en ny app för alla som har en VW transportbil. Här får du bland annat hjälp att hitta till närmaste auktoriserade Volkswagen-verkstad. Dessutom finns information om hur Mobilitätsgarantin fungerar och alla telefonnummer som behövs för att få hjälp. Sök på "Volkswagen Transport" i App Store.



Klockan klämtar för Kombi

I 46 ÅR har Volkswagen i Brasilien tillverkat Typ 2 T2, alltså andra generationens Folkabuss som presenterades 1967 och gick ur produktion (i Tyskland) 1978, då den ersattes av T3.

I Brasilien kallas modellen Kombi och var den första bil som Volkswagen producerade i Brasilien. Den har nu världsrekord i lång produktion. Motorn är visserligen numera en relativt modern vätskekyld rak fyra på 1,4 liter och 78 hk, men annars är Kombi ungefär likadan nu som 1967.

Men nu är Kombis dagar vara räknade. Specialversionen Last Edition (Sista

utgåvan) ska tillverkas i 600 exemplar, sedan är det slut.

Den "Sista utgåvan" är lackerad i blått och vitt och är extra välutrustad med bland annat blå gardiner, men också med moderniteter som MP3 ljudsystem med USB-ingångar. På instrumentpanelen sitter en

skylt i borstad aluminium med ett unikt nummer från 1 till 600 och bilen levereras med ett särskilt äkthetsintyg från tillverkaren

Priset är motsvarande 27 605 euro, men Last Edition säljs bara i Brasilien.



Volkswagen kör mot seger i rally-VM

180 KM/H GENOM de finska skogarna, upp till 60 meter långa hopp, blinda krön och en tjock vägg av träd: Finska VM-rallyt, som tidigare kallades Jyväskylä-rallyt, bjöd som vanligt på en spännande show för hundratusentals entusiastiska fans.

Ledningen skiftade under de två första dagarna av rallyt, men under den sista dagen visade VM-ledande Sébastien Ogier var skåpet skulle stå. Tillsammans med kartläsaren Julien Ingrassia

(båda från Frankrike), tog Ogier sin femte seger för säsongen och utökade ledningen i förarmästerskapet till 90 poäng. Rally Finland har körts sedan 1951, och Ogier/Ingrassia blev i år det femte förarparet utanför Skandinavien och Finland att vinna rallyt. Vinsten var Volkswagen Motorsports sjätte, av åtta möjliga, med Polo R WRC hitills i år.

Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila (båda från Finland) kom på 17:e plats, efter att ha

kört på en sten vid sidan av vägen på den andra specialsträckan. Den tredje Polo R WRC, som körs av Andreas Mikkelsen/Mikko Markkula (Norge/Finland) i en tredje Polo R WRC, slutade på tionde plats sedan de drabbats av tekniska problem.

Efter Finland återstår fem deltävlingar och när denna tidning kommer ut har både Rally Tyskland och Australien körts – och om det då gått som tidigare i år är Volkswagen redan världsmästare.



Transport(er)-rekord runt Ringen

MED EN FÖRSIKTIGT modifierad Volkswagen Transporter slog Team Revo nyligen nytt varvrekord för transportbilar runt världens mest utmanande racerbana, tyska Nürburgring eller kort och gott Ringen. Den nya rekordtiden lyder på 9 minuter och 57 sekunder och Team Revo slog därmed det tidigare rekordet, satt i ett inslag i engelska TV-programmet Top Gear då tyska Sabine

Schmitz körde varvet med en Ford Transit på 10 minuter och 8 sekunder.

Team Revos Transporter var lätt begagnad, med nästan 13 000 mil på mätaren, och hade en lätt trimmad TDI Biturbo-motor på cirka 220 hk. Dessutom hade de väl begagnade standardstötdämparna bytts ut mot Bilstein-dämpare och de slitna originaldäcken mot fräscha Dunlop-däck.

Beetle Cab som ubåt

EN MYCKET SPECIALBYGGD Beetle Cabriolet, i form av en fullt manövrerbar undervattensfarkost med roder och propellrar, sjösattes i somras i Florida, USA. Bilen kördes sedan i hajrikt vatten, längs "Shark Super Highway" i Florida-sundet, av marinbiologen Luke Tipple. Hela resan, som tog sju dagar, kallades Subaquatic Road Trip och gick att följa direkt på nätet eller i mobilen genom en 360-graders kamera monterad på "bilen". Det här är andra året som Volkswagen of America tillsammans med Discovery Channel skapar detta uppmärksammade projekt. Besök sharkweek.com/vw eller sök på hashtag #VWSharkWeek.



Armstöd till VW Caddy

796:-
+ moms

Passar från 2004-, och faceliftmodellen från 2010-
Enkel montering i bakre mugghållaren, utan överkan!

Lastskydd i Durkaluminium

finns till bland annat:
VW Caddy
VW Transporter
VW Crafter

Lastskydd från 556:- + moms

Hasplåtar & Drivlineskydd

finns till bland annat:
VW Caddy
VW Transporter
VW Crafter
VW Amarok

Hasplåtar från 1276:- + moms



TRANSPORT
STYLING

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

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



Lyckad VW-satsning i rallycross

JOHAN KRISTOFFERSSON i Volkswagen Dealer Team KMS har vunnit tre deltävlingar av tre i Rallycross-SM, och även i den svenska EM-deltävlingen i Höljes gick det bra för Johan och Volkswagen.

Med två team och fyra bilar, två Scirocco och lika många Polo, satte Volkswagen sin prägel på evenemanget. Efter fantastiska körningar i söndagens kvalomgångar nådde EM-debutanterna Mattias Ekström och Johan Kristoffersson var sin semifinal.

Johan var först ut och kämpade väl, men blev "bara" fyra och missade därmed en plats i finalen.

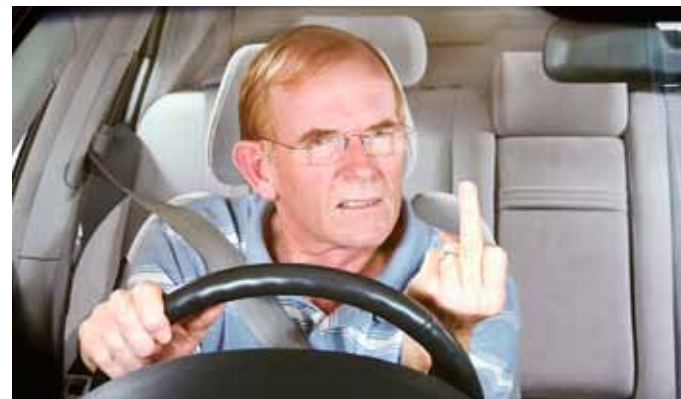
För Mattias i en Polo gick det ännu bättre. Han vann sin semifinal, men efter en dålig start i finalen kom han "bara" tvåa efter Andreas Bakkerud. Efteråt var han lyrisk över

Hoppet från banracing i STCC till SM och EM i rallycross har inte inneburit några problem för Johan Kristoffersson, som fortsätter att imponera oavsett bil och tävlingsklass.

den upplevelse som EM-deltävlingen innebar för honom.
– Ärligt talat kan jag inte minnas när jag hade lika roligt på en motorbana... Motorsport blir inte bättre än så här, försäkrade den tvåfaldige DTM-mästaren.

Volkswagens insats i Höljes gav eko och Sten Forsberg, chef för Volkswagen Sverige, sken ikapp med solen efteråt.
– Det är vår första säsong i sporten och teamen visar redan framfötterna på ett imponerande sätt. Framgångarna i rallycross stärker vår satsning på 4MOTION.

VW-teamets transporter sker förstås med Transporter och andra VW transportbilar.



Svenskarna argast bakom ratten

NÄSTAN 90 PROCENT av svenska bilförare uppfattar sina medtrafikanter som ilska, vilket är nästan dubbelt så många som i Italien, Spanien och Turkiet.

Detta enligt däcktillverkaren Goodyears Däckbarometer 2013, som kartlagt bilförares vanor och trafikbeteenden.

86 procent av svenskarna (18 - 25 år) har någon gång råkat ut för arga medtrafikanter. Snittet för övriga 16 länder i undersökningen är 44 procent.

Vanligaste svenska sättet att visa irritation på vägarna är att svära, vilket mer än 80 procent gör. Andra vanligt förekommande beteenden är att göra tvära markerande inbromsningar och att gestikulera otrevligt.

– Vi svenskar är ju kända för att vara lugna och kontrollerade, så det är intressant att självbetraktningen verkar fungera sämre när vi sitter bakom ratten. Ilka tenderar ju att smitta av sig. Det är inte riskfritt om bilister hetsar varandra, säger Magnus Lord Arenander på Goodyear Nordic.

Aggressiva utspel förekommer generellt sett oftare hos män än kvinnor. Men även kvinnorna agerar ut sin ilska bakom ratten. Mer än varannan ung svensk kvinna har svurit åt medtrafikanter och närmare var fjärde har gestikulerat otrevligt. Av de som någon gång har bromsat in med flit när någon kört för nära, är 60 procent kvinnor.

Vanliga aggressiva beteenden bakom ratten:

	Alla	Män	Kvinnor
1. Svära åt andra bilister	83 procent	83 procent	82 procent
2. Bromsa in när någon kör för nära	53 procent	46 procent	60 procent
3. Gestikulera ilsket	32 procent	41 procent	24 procent
4. Köra nära med helljus för att köra om	15 procent	22 procent	8 procent
5. Köra in i en annan bil med avsikt	4 procent	7 procent	1 procent

Undersökningen omfattar totalt 6 400 bilister i åldrarna 18-25 år med 400 intervjuer i 16 olika länder: Belgien, Danmark, Frankrike, Italien, Nederländerna, Polen, Ryssland, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Sverige, Sydafrika, Tjeckien, Turkiet, Tyskland och Österrike.

Magnum - för din säkerhet

- ✓ Ny LED-ljusramp i sortimentet
- ✓ Levereras fullutrustad
- ✓ ECE R65-godkänd
- ✓ 12V



STANDBY®

Nohabgatan 12C, Trollhättan | 0520-49 44 40 | www.standby.eu

KAROSSAN
SPECIALISTER PÅ BILINREDNINGAR SEDAN 1944



Vi kan det här.

69 ÅRS TRADITION - KVALITET I VÄRLDSKLASS

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

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

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

Välkommen att testa oss du också!

KAROSSAN
SPECIALISTER PÅ BILINREDNINGAR SEDAN 1944

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

VW Amarok - Användbar, funktionell och tålig.

VW Amarok är tillverkad för de tuffaste utmaningarna och är perfekt för hantverkare, entreprenörer, kraftbolag etc. Förutom vår isolerade YI-kåpa och YII-skåp levererar vi kompletta inredningslösningar och andra utrustningstillval, t.ex. värmare, inverterssystem, ljusramper och bygger fordonen efter kundens behov och önskemål.



YDRESKÅP
NORDIC VEHICLE

YDRESKÅP
Tel: 0381-66 90 00
ydreskap.se
info@ydreskap.se



TEAM TRANSPORTBILAR I FAGERSTA:

Kundernas favoriter

En bra fungerande verkstad är minst lika viktigt som säljdelen, hävdar Jörgen Andersson på Motorforum i Fagersta – och en marknadsandel på drygt 70 procent tyder på att han vet vad han talar om!

Text och foto: Richard Sjösten

Motorforums transportbilsverkstad har två rejäla platser med ordentlig takhöjd och 7-tons lyftar.

– För att vara en bilhandlare i vår storlek är vi nog ganska ensamma om en separat transportbilsverkstad, tror VD Jörgen Andersson och fortsätter:

– Känslan vi vill förmedla är att det inte ska vara någon idé att vända sig någon annanstans. För att nå framgång är en bra fungerande verkstad minst lika viktigt som säljdelen!

Sedan 1961 ligger Motorforum längs riksväg 68 i Fagersta, 6,5 mil nordväst om Västerås.

Firmans upptagningsområde är ganska begränsat med stora handlare i städer runt omkring.

– Fördelen vi har som litet bolag är att kunden känner igen sig. Vi har en väldigt liten personalomsättning och vår service blir personlig. Att folk känner igen oss tror jag är oerhört viktigt, säger Jörgen, som driver Motorforum sedan tio år.

– Med en del kunder har vi gjort affärer med flera generationer. Det skapar en trygghet, fortsätter Jörgen, som själv började på verkstadsgolvet som mekaniker.

Jörgens karriär i bolaget startade 1989, måndagen efter att han tog studenten. Fem år senare, 1994, började han som säljare.

– Jag har gått den långa vägen, och för mig är det en fördel att ha insikt i de olika arbetsuppgifterna i verksamheten.

När det började bli dags för den tidigare ägaren att sälja runt millennieskiftet, var Jörgen tidigt med på spåret. På en julfest sa han ”Jag köper!”

Men hur gärna Jörgen än ville, var det lättare sagt än gjort att lösa den ekonomiska frågan. Det tog flera år att övertyga banken och Jörgen var belånad upp över öronen när affären till slut blev av.

– Det var många som tyckte man var ganska tokig, skrattar Jörgen.



Montörerna Nisse och Richard trivs med sitt jobb. – Vi gillar bilar, det är en bra grundförutsättning!

Jörgen Andersson, ägare av Motorforum började själv som mekaniker i företaget 1989.

”Med ett litet tight team vet jag exakt vad som är gjort med kundens bil.”



Servicerådgivaren Daniel Andersson sitter som nav i transportteamet i Fagersta. Att skilja på de olika kundmottagningarna är bra enligt honom. ”Privat- och företagskunder har olika behov.”



– Visst tog jag en risk. Och utan hjälpen och viljan från före ägaren att just jag skulle ta över, hade jag inte lyckats.

Och lyckats, det har Motorforum. Marknadsandelen i området är över 70 procent, och kundnöjdheten är nummer ett i Sverige! Utmärkelserna tar han med ro, men Jörgen erkänner att det är roligt att bli uppmärksammas.

– Försäljningen av nya transportbilar ligger runt 60-70 bilar per år. En stor affär för oss är två bilar, och de flesta affärer är just styckesaffärer. Välutrustade bilar, ofta med fyrhjulsdraft är vanligt, konstaterar Morgan Westman, säljare hos Motorforum sedan tretton år.

Morgan gillar Motorforums nya satsning med ett ”Team Transportbilar”:

– Det blir bättre kontakt mellan sälj och service, det är viktigt. Att som säljare kunna återkoppla till kunden om något på servicesidan ger mig bättre kontakt och en bra grund för vidare affärer.

På servicesidan kan Daniel Andersson, servicerådgivare med nästan femton år i bolaget, instämma. Sedan i mars i år, då Team Transportbilar startade, sitter han i eget kontor, avskilt från personbilsverkstaden.

– Med ett litet tight team vet jag exakt vad som är gjort med kundens bil. Är det några fler frågor har jag montörerna Richard och Nisse alldeles i närheten. De har kanonbra kontakt med kunderna.

Richard Utter, montör sedan åtta år, nickar instämmande:

– En del kommer in bara för att dricka kaffe och snacka lite, skrattar han.

– En bra sätt att få nöjda kunder är också att vi ser till att kunden i möjligaste mån får en lånebil, fortsätter Daniel.

– Det ska aldrig vara något problem att lämna bilen på service i Fagersta. Vårt mål är att kunden ska vara utomordentligt nöjd efter sitt besök hos oss. ■

Detta är Team Transportbilar

Bakgrunden är naturlig – för transportbilskunden är det helheten som måste fungera, allt från bilköp till leverans, service och reparationer.

Team Transportbilar har kommit till för att öka kommunikationen mellan serviceavdelning och försäljning, vilket genererar nöjdare kunder i slutändan.

Av 62 huvudåterförsäljare har 57 bildat team, och några av Volkswagen 37 filialer har bildat eget team.

VOLKSWAGEN CALIFORNIA *Sommarnatt*

Vi tar ut världens smidigaste husbil i den svenska vildmarken och ger oss i kast med den svåra konsten att fånga fina fisken i "tropiska" Värmland.

Text: Richard Sjösten Foto: Per Hammar sjö

Svensk sommar när den är som bäst. Varm, vindstilla och vacker. Och – nästan myggfri.



Fiskelycka när det nappar!
Vilket drag man ska välja är alltid en svår fråga. Alla har sin egen favorit och teorier om detta.

Fångsten halstrade vi över öppen eld, med endast olja, citron och salt och peppar som tillsats. Svensk sommar när den är som bäst.



FOTO: ROBERT WILBOM

Vinden är ljummen, det är nästan myggfritt och ur den lilla batteridrivna radion berättar en uppgjagad reporter på lokalradion att natten har stor chans att bli tropisk. Att temperaturen inte sjunker under 20 grader Celsius på natten (tropisk natt), förekommer nästan varje år i Sverige enligt SMHI. Det är dock ytterst sällsynt i inlandet, utan vanligare längst kusterna. Värmen lagras i vattnet i hav och sjöar, och under natten gör detta att temperaturen i luften hålls kvar.

Lägligt då att vi parkerat precis invid kanten av en sjö, mitt i djupaste Värmland. Temperaturen i sjön är helt klart badvänlig och avkylningseffekten mot benen genom vadarbyxorna är knapp märkbar. Under högsommaren, då trängseln runt våra mer kända turistmål i Sverige kan vara lätt plågsam, är det en befrielse att styra ut i vildmarken en bit utanför Munkfors. Här

finns lugnet i en fantastisk natur, och det känns som att man kan vara nästan helt själv – var som helst! Den här delen av Värmland är dessutom något av ett fiskeparadis, då det inom ett par mil finns möjlighet att fiska harr, sik, gös, öring, regnbåge, gädda och abborre. Förutom de många sjöarna i området flyter Klarälven rakt genom Värmland, och i den leker Vänerlaxen, en av världens få kvarvarande insjölevande laxar.

Att ha fiskelycka under en värmebölja kräver dock viss kunskap, förklarar Sebastian då vi tidigare under dagen besöker fiskebutiken Bøjda Spön i Sunne. Sebastian är en erfaren sportfiskare och jobbar i butiken.

– Fisket i älven blir trögare när vattnet är lågt, men gös och abborre i sjöarna blir mer aktiva då vattnet blir varmare. Vid en värmebölja går betesfiskarna löja och nors högre upp och lurar upp gösen, undervisar Sebastian.

– Gösen och trolldaggfisket blir bättre i den här värmen.

Från vår California packar vi ur den medtagna gummibåten och börjar pumpa. Här ska fiskas.

California är som gjord för fiskeresor. I bakluckan sitter två campingstolar infällda och i sidodörren hittar vi bordet smart infällt. Markisen fälls smidigt ut med en vev gömd under baksätet och benen ligger uppvikta med fjäderbelastning i den lätta aluminiumkonstruktionen, som hänger

”CALIFORNIA ÄR SOM GJORD FÖR FISKERESOR”

på sidan av taket. Inom ett par minuter har man slagit upp ett läger, vare sig man står på grannens gräsmatta eller har tagit sig till Mongoliet för att fiska världens största forell taimen, som finns där! För att komma ända dit bör man dock kryssa för fyrhjulsdrift när man väljer sin California...

Vägen genom skogen till vår campingplats kräver inte fyrhjulsdrift, men däremot ordentliga kartor. Att använda Lantmäteriets 1:100 000 papperskarta över området, tillsammans med GPS:en på en surfplatta, ger en bra överblick. Surfplattan laddas enkelt i bilens 220-voltsuttag.

Enkelheten, och känslan av att man har allt med sig och är oberoende, är oslagbar i California. Bilens format gör att man aldrig blir begränsad i var det går att köra, som det kan vara med en vanlig husbil. Små, smala skogsvägar i Värmland, trånga vägar genom byar i Alperna, eller att finna en parkeringsplats



Ett baklucketält skapar ett praktiskt extrautrymme bakom bilen.

”EN GÄDDA PÅ 17,5 KILO HAR I ÅR DRAGITS UPP UR FRYKEN.”

i Paris – allt funkar eftersom California ryms där vanliga bilar ryms. Många parkeringar och infarter till köpcentrum i bland annat Frankrike har dessutom lågt byggda ramar vid infarter, detta enbart för att hålla husbilar och husvagnar borta. Speciellt då är det en fördel att ha ett tak som fälls ned vid körning. Apropå det uppfällbara taket, vilket i sig egentligen behöver ett eget kapitel om snyggt bygge, så styrs det från en liten manöverpanel ovanför backspeglarna. Här kan man också bland annat övervaka batterinivån, status i kylskåpet och nivån i färskvattentanken.

Vår fiskelycka i Värmland blir dessvärre begränsad. Anledningen till detta är inte avsaknaden av fisk och inte heller vår utrustning. Enligt Sebastian i fiskeaffären Bøjda Spön har en gädda på 17,5 kilo nyligen dragits upp ur sjön Fryken, och fiskekortet i Forshaga ger en lax per tre till fyra fiskekort, vilket är en statistik som kvalar in bland landets bästa. Nej, anledningen till våra tomma håvar ligger någon annanstans. I kunskap och tålamod.

Fiske är ett hantverk. Till slut lyckas vi i alla fall få regnbåge på kroken, och vår middag för kvällen är räddad.

Vi tillreder den genom att ta ur den, pensla olja och citron samt salta och peppra fisken. Sedan placerar vi den på ett halster över elden. I bilen kokar vi färskpotatis på gasolköket, och tillsammans med lite turkisk yoghurt med lök, lite senap och citron blir det en riktigt brakmiddag att avnjuta under himlen.

Om natten sedan blev tropisk eller inte är faktiskt oklart, men tack vare bra ventilationsfönster både uppe och nere får man en luftström att passera genom bilen, viktigt under varma nätter. Alla fönster går dessutom att täcka för, vilket är extra bra vid övernattnings på våra norra breddgrader med ljusa sommar-nätter. Med öppen baklucka kan man snabbt och lätt med några få handgrepp spanna upp ett tält. Så enkelt skapas ett



Plats för goda saker finns det gott om. Under diskbänken får man in specier. Vår fiskelycka blev begränsad, men kanske är det så att "The hunt is better than the catch"?



Två rum och kök. Inte riktigt kanske, men kan man tänka sig lite "compact living" har en California mycket att ge. Vardagsrummet skapas med vända framstolar och höjt tak. Vilken rymd!



uterum, bra för att byta om eller för att hänga upp campingduschen och få lite avskildhet för den som önskar.

"Vår" bil har det mindre motoralternativet på 140 hk. California finns också med 180 hk, men 140 hk och ett rejält vridmoment (340 Nm) räcker långt. Att marscha 130-140 km/h är inga problem – där lagen så tillåter – och det går knappast med en "vanlig" husbil.

Alltså kan man snabbt ta sig mot mer civiliserade trakter där det finns köpcentrum med välfyllda fiskdiskar – om det nu skulle vara så att fiskelyckan uteblir. ■

Volkswagen California Comfortline 2,0 TDI
Motor: 4-cyl turbodiesel med common rail direktinsprutning. Volym 1 968 cm³, maxeffekt 140 hk/103 kW, max vridmoment 340 Nm.
Tjänstevikt: ca 2 410 kg
Totalvikt: 3 000 kg
Maxlast: ca 590 kg
Dragvikt: 2 500 kg
Acceleration: 0-100 km/h 15,7 sek
Toppfart: 170 km/h
Bränsleförbrukning: 7,7 l/100 km blandad körning
CO₂-utsläpp: 203 g/km
Övrig info: Gasbehållare 2,8 kg, 30 liter vattentank, sängstorlekar: 1,14 x 2 m och 1,20 x 2 m.



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.

FOR SMÅ FÖRETAG
Volkswagen Leasing
Kombinera vår finansiering med serviceavtal och försäkring. Ett komplett helhetserbjudande. Det enkla sättet att ha bil.

FOR DET MELLANSTORA FÖRETAGET
Volkswagen Business Flex
Business Flex minskar administrationen och samlar dina bilkostnader för 1–10 bilar på en faktura.

FOR DET STORA FÖRETAGET
Volkswagen Fleet Support
Fleet Support ger maximal kontroll med minimal administrationen för hela din vagnpark.

CarePort | Finansiering



Transportbilar



Mats Lönne kör själv ut en stor del av vällingen i Stockholmsområdet. Här levererar han en 14-dagarsranson till Clara Herngren, som var en av de första kunderna – och som snart lär behöva dubbel vällingranson.

Färsk välling med kall Caddy

Barn bör få minst lika bra mat som vuxna, anser Mats Lönne, som startat ett företag för tillverkning av färsk ekologisk barnmat.

Text och foto: Björn Sundfeldt

När Mats Lönnes andra barn Otto föddes för fem år sedan ställde han sig frågan om det är rimligt att barnmaten ibland är äldre än barnet – och han fann att ett rimligt svar var nej!

Fem år senare har Mats gjort något åt saken. Han och några kompanjoner har

startat OTTOs Barnmat AB, som producerar och levererar färsk och ekologisk välling gjord på naturliga råvaror utan tillsatt salt, socker eller konserveringsmedel.

– Barnmatsindustrin är överlag seriös och väl kontrollerad, men vi vill ta den ett steg längre. I vuxenvärlden åter vi numera betydligt mindre konser-

verad mat än förr och allt fler föredrar fräsch, färsk och ekologisk mat och det tror jag att allt fler även vill ge sina barn, berättar Mats när vi talar om bakgrunden till OTTOs Barnmat.

Mats är nu VD för OTTOs barnmat men har en bakgrund som varumärkeskonsult och livsmedelsentreprenör och har tidigare bland annat ansvarat för ProViva på Skånemejerier, där Rolf Bjerndell, OTTOs andre grundare, tidigare var VD. Inblandade i OTTO-projektet är bland andra också Lennart Alfrén och Olof Böök, produktutvecklingsansvarig respektive produktionsansvarig, samt Oatlys upphovsman, professor Rickard Öste.

Utvecklingsarbetet startade 2009 i Pharmacias gamla lokaler i Lund och den första produkten, färsk, ekologisk och drickfärdig välling, släpptes i februari i år i Stockholm. Tillverkningen sker på en egen linje hos Falköpings



Om bilen behöver parkeras med kylvaror ombord kan kylaggregatet hållas igång med 220 volt från vanligt vägguttag. Innanför de tjocka isolerande dörrarna hänger plastskynken för att minimera kylfläckage. Kylskåpets funktion styrs med en display på instrumentpanelen.



”DET HANDLAR JU INTE BARA OM ATT HA RÄTT BIL UTAN OCKSÅ OM ATT ANVÄNDA DEN PÅ RÄTT SÄTT.”



Mats privatbil, en VW Beetle turbo, får ibland rycka in som expressbudbil, då extra utrustad med stor kylväska.

mejerier i Västergötland och råvarorna, ekologisk havre och mjölk kommer från gårdar i trakten.

Direkt efter tillverkningen körs vällingen i kyltransport till Stockholm där den sedan under några dagar körs ut till ett fåtal utvalda affärer och direkt till privatkunder som ”prenumererar” på vällingen. Transporten sker med en biogasdriven VW Caddy med ”kylskåp” i lastutrymmet.

– Kriterierna för vår transportbil var biogasdrift och kylrum och valet blev då ganska lätt – och jag är väldigt nöjd med bilen. Vi har inte haft några problem med bilen, men om utvecklingen fortsätter i samma takt som hittills får vi nog utöka vagnparken. Lastvolymen räcker i och för sig till, men max lastvikt är ibland en begränsning när vi kör ut mycket välling.

Bilens kylaggregat och kylrum kommer från Växjö Transportkyla, som även svarat för installationen. Kylaggregatet drivs via motorns generator eller – när bilen är parkerad med last – via en elkabel kopplad till vanligt 220-volts eluttag.

OTTOs välling säljs sedan i maj även i Skåne och också där planerar man att bygga upp hemkörning. Sedan är steget inte långt till Köpenhamn – och kanske så småningom vidare ut i världen. Men givetvis även till resten av Sverige.

Dessutom planerar man att utöka sortimentet. Redan nu i höst kommer smoothies i två smaker och nästa år ska OTTOs lansera färsk och ekologisk mat för lite större barn, upp till fem, sex år – men vad det är och hur den är förpackad är Mats tills vidare förtegen om.

– Det är för tidigt att gå in på det. Men det blir gott och nyttigt, konstaterar han och fördjupar sig i stället i distributionstekniken.

– Det handlar ju inte bara om att ha rätt bil utan också om att använda den på rätt sätt. Vi jobbar mycket med att lägga upp distributionsrutorna på effektivast möjliga sätt. I dag har vi 150 privatkunder spridda över hela Storstockholm, och med den ökningstakten



Växjö Transportteknik har konverterat Caddy Skåp till ett rullande "KylSkåp" som distribuerar OTTOs färsk ekologiska barnvälling till utvalda affärer och hundratals privatkunder i Stockholmsområdet. Kylagregatet på taket drivs av motorn eller med 220 V växelström.

vi har nu blir det allt viktigare att köra ut på effektivast möjliga sätt.

Den som vill köpa OTTOs färsk välling kan göra det i utvalda affärer (se www.otto.se) eller beställa en "pre-numeration" via hemsidan. Vällingen kostar 49.80 kronor per liter i affär och 33.20 kronor liter vid hemleverans i 18 halvlitersförpackningar var 14:e dag.

– Det är lite dyrare än vanlig pulvervälling. Men mycket bättre, hävdar Mats Lönne, sätter sig i firmans kalla Caddy och kör iväg mot ännu en välingleverans. ■

Volkswagen Caddy 2,0 EcoFuel "KylSkåp"

Motor: 4-cyl gas/bensin-motor med bränsleinsprutning. Volym 1 984 cm³, maxeffekt 109 hk/80 kW, max vridmoment 160 Nm.

Transmission: 5-växlad låda, framhjulsdraft.

Tjänstevikt: 1 955 kg

Maxlast: 395 kg

Dragvikt: 1 300 kg

Tankvolym: ca 26 kg

Acceleration: 0-100 km/h 13,5 sek

Toppfart: 169 km/h

Bränsleförbrukning: 8,7 m³ (5,7 kg)/100 km

CO₂-utsläpp: 156 g/km med naturgas, med biogas nästan noll.

NORDICC

Vi ses på
Bilar Som Jobbar
2013!
Monter B05:41

SAND- & SALTSPRIDARE



PLOGAR



KRANAR



DUBBELHYTT SINREDNINGAR



UTVALDA INKLÄDNADER FÖR VW TRANSPORTBILAR

CADDY



TRANSPORTER



CRAFTER



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

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

TAK FINNS TILL ALLA MODELLER.

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

I andra fall så kontaktar du din VW återförsäljare.



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

NORDICC

Tel: 0372-1 29 99

www.nordicc.se

Continental's teknikdag:

Ny teknik handlar mest om elektronik

När ryggstödet knackar dig på höger axel som påminnelse om att du ska svänga höger har vi troligen förflyttats till 2017 och när du slipper svänga själv skriver vi nog 2025 – men nu är det fortfarande 2013 och vi tittar in i framtiden från Contidrome.

Text: Björn Sundfeldt Foto: Continental

Continental är mest känt som däcktillverkare, men däckproduktionen står "bara" för cirka 25 procent av omsättningen. Resten kommer huvudsakligen från bilrelaterade produkter av alla de slag – och av hela omsättningen kommer cirka tio procent från affärer med Volkswagen.

Continental är ett börsnoterat tyskt företag med global verksamhet, ungefär 173 000 anställda i 46 länder och en omsättning på cirka 300 miljarder kronor under 2012. Huvudkontoret ligger i Hannover och företagets första testbana Contidrome, som invigdes redan våren 1967, ligger några mil norr därom.

Teknikdagarna på Contidrome är en gammal tradition som från början bara handlade om däck, men som sedan några år avhandlar all verksamhet som Conti är involverad i. Det är alltså

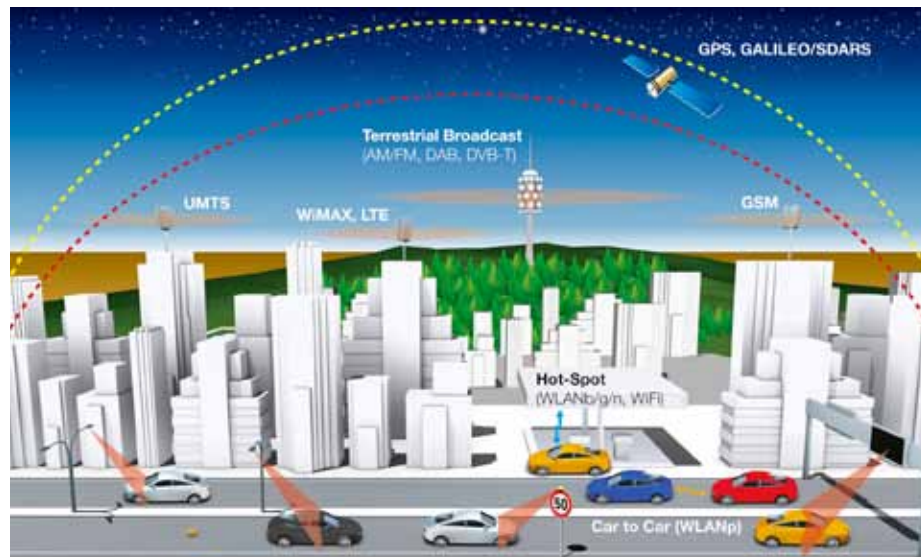
"Folkabussen" från 1964 är Continentals eventbuss och rullande reklampelare. Den såldes ny i USA, hamnade sedan i England, där Conti köpte hem och lät renovera den.



Automatiserad bilkörning kommer inte över en natt utan gradvis och den har ju redan påbörjats med olika typer av automatbromsning, fil- och farthållnings- och skyltläsningssystem, automatparkering, med mera.

Men det är bara början: Utvecklingen kommer att fortsätta stegvis, vi kan ganska snart vänta oss automatkörning i köer, senare motorvägsautomatik (bilen håller fart, fil och avstånd), motorvägståg (bilar kommunicerar med varandra och kör i "tåg") och framåt 2025 tror man hos Conti att bilen – efter "förarens" beställning – kan köra helt själv genom samverkan mellan alla olika system, GPS-navigator, kamera, radar, laser, etcetera.

Detta ska medföra säkrare trafik, bättre trafikflöde, lägre bränsleförbrukning och därmed mindre miljöpåverkan. Dessutom – menar Conti – ger det "föraren" större frihet att bättre utnyttja tiden i bilen.



Ständig uppkoppling, med allt och alla överallt, är som bekant tidens melodi och det gäller inte minst i bilindustrin. I framtiden ska bilarna hålla koll på och "snacka" med varandra, tipsa om köer och andra hinder och aldrig krocka, i alla fall inte med varandra.

I ett kortare perspektiv handlar det dock om att ytterligare utveckla uppkopplingen mellan bilar- nas olika system, vilket ska medföra fortsatt ökad säkerhet och komfort samt lägre förbrukning och utsläpp. Så aktiverar till exempel inte regnsensorn bara aktiverar vindrutetorkarna utan förbereder och anpassar också det elektroniska bromssystemet för blöt vägbanor.



Elektrifieringen av bilen har liksom automatisering redan påbörjats och sker också stegvis. Stop&start-systemen fungerar med det vanliga 12-voltsystemen, men fortsatt elektrifiering och hybridisering kommer att kräva högre och högre – och dyrare – spänning. På teknikdagen visade Conti bland annat en 48-voltsenhet för "bashybridisering", som kan monteras i befintliga fordon och till relativt låg kostnad göra dem avsevärt snålare och renare.

"DET HANDLAR OM ATT BEVARA NATURRESURSER, OM ATT MINSKA KLIMATPÅVERKAN – OCH OM STÄNDIGT ÖKAD EFFEKTIVITET INOM ALLA OMRÅDEN."

under denna teknikdag som vi får några glimtar från bilismens framtid, med fokus på automatiserad körning, elektrifiering och uppkoppling, men överraskande lite däckutveckling.

Men först lite om den ryggknackande stolen. Den finns redan som prototyp i form av en modifierad Bentley-stol som är kopplad till bilens navigator. När denna ser att det är dags att svänga slipper du konstgjort rösttjat som påpekar detta och i stället får du en mjuk puff på höger eller vänster skuldra – men stolen kan mycket mer än så.

Massage är ju ingen nyhet, men det är däremot personligt programmerad massage; om du har ryggbesvär kan din



Continental's teknikdag är ett ambitiöst och påkostat event med dito transportresurser. Contidrome har en total yta på 160 ha och inrymmer en mängd olika stora och små testbanor för olika ändamål och allt inramas av en 2,8 km lång högfartsoval.

doktor – om han eller hon hängt med i utvecklingen – programmera in ett massageprogram utformat just för dig i din smarta mobil, som i sin tur överför det till bilens och sedan stolens styrdator. Om ungefär fyra år bör denna teknik vara i produktion, tror man hos Conti.

Grön mobilitet är vad nästan allt utvecklingsarbete inom automatiserad körning, elektrifiering och uppkoppling i slutändan handlar om, det står i fokus inom allt som bilindustrin jobbar med.

Samtidigt som kommande bilgenerationer ska vara starka och bekväma måste de bli ännu säkrare och snålare och byggas med mer miljöpositiva material med mindre miljöpåverkan än i dag.

Det handlar om att bevara naturresurser, om att minska klimatpåverkan – och om ständigt ökad effektivitet inom alla områden. ■

Den modifierade Bentley-stolen knackar föraren i ryggen när det är dags att svänga och den kan även ge personligt anpassad ryggmassage.



www.bgnor.se

BESÖK HEMSIDAN OCH BESTÄLL DIN TILLBEHÖRSKATALOG!

BG Nor samarbetar med de största tillbehörstillverkarna i världen. Därför har vi ett enormt utbud av produkter för alla tänkbara uppgifter. I vårt sortiment finns bl.a. flackåpor, skåpbyggnationer, inredningar, lastsystem och snöröjningsutrustning. Utöver detta har vi även ett digert utbud utav stylingprodukter såsom frontbågar, flackbågar, insteg och skärmbreddare. Besök gärna vår hemsida för mer information om produkter, priser och återförsäljare.

Väl mött!



BG  **nor-ab** ^{sweden}

web: www.bgnor.se tel: +46(0)704417098



Porsche 911 Fyller 50 År

LEGENDEN
LEVER OCH
LEVERERAR

"911 är den enda bil som man både kan köra på en afrikansk safari eller på Le Mans, till teatern eller genom den täta trafiken i New York." – Ferry Porsche

Text: Björn Sundfeldt Foto: Porsche

I dagarna är det precis 50 år sedan Porsche 911 premiärvisades på den internationella bilsalongen IAA i Frankfurt. Då hette modellen Typ 901 och den mottogs med stor entusiasm, men att en legend var född var det förstås ingen som visste då.

I dag har sju generationer Porsche 911 tillverkats i drygt 820 000 exemplar i en mängd olika versioner, vilket gör "Nio-Elvan" till världens näst mest tillverkade sportbil.*

Porsche är i dag ett av åtta personbilmärken inom Volkswagen AG, men utan 911-modellen hade Porsche aldrig blivit vad det är och i dag kanske inte funnits alls.

När bilen presenterades i Frankfurt som 901 protesterade Peugeot, som sedan tidigare hade använt tresiffriga modellbeteckningar med en nolla i mitten, och när pro-

duktionen rullade igång 1964 var bilen alltså omdöpt – och sedan dess har 911 varit kärnan i varumärket Porsche. Få andra bilmodeller – och ingen annan sportbil – har en så lång tradition och än i dag är 911 riktmärket för andra sportbilstillverkare.

Men varför har den blivit en sådan ikon? Vad är det för mystiska egenskaper som gjort den till sportbilarnas sportbil?

Det finns det förstås många åsikter om, men grundläggande är nog helt enkelt att den förutom alla vanliga sportbilsegenskaper var och är en bra bil, med hög kvalitet och tillförlitlighet – vilket var mer än man kunde säga om andra sportbilar, framför allt på 1960- och -70-talen.

911 bjuder på många egenskaper som normalt är upp-

Ferry Porsche med nya 911, som ritades av hans son "Butzi" Porsche.



enbara motsägelser, som sportighet och vardagsanvändbarhet, tradition och innovation, exklusivitet och social acceptans, design och funktionalitet – vilket också Ferry Porsche så träffande beskriver i den inledande ingressen.

Förutom med sin klassiska och unika design har Porsche 911 alltid utmärkts av avancerad teknik. Många av de idéer och tekniska lösningar som först togs i bruk i Porsche 911 har fötts på tävlingsbanan. Porsche har alltid satsat på prestanda och tävlingar har varit det viktigaste testlaboratoriet. Ända från början har 911 varit som hemma på tävlingsbanor världen över där den förtjänat ett rykte som en mångsidig och tillförlitlig vinnare. Över två tredjedelar av Porsches 30 000 segrar i motorsport fram till i dag har vunnits i en 911.

Själv hade jag under många år på Teknikens Värld förmånen att ofta få köra och skriva om "nioelvor" i alla möjliga olika utföranden, och för att måhända få lite bättre insikt i dess innersta väsen har jag rotat fram gamla tidningar och bjuder här på ett gäng citat ur tester och provkörningar av Porsche 911.

Porsche Carrera RS -73, 210 hk, nypris 90 220 kr:

"Det är när man varvar ut på växlarna som man inser vilken fruktansvärt snabb bil det är. Men när det går riktigt fort är det också en bil som kräver sin man. Vid hårdkörning blottas ibland konstruktionens inbyggda svaghet. Den höga effekten i kombination med baktungheten gör att man får vara beredd på bakvagnskast om man är för tung i högerfoten."

Porsche 911 Targa -76, 165 hk, nypris 76 100 kr:

"Den är helt enkelt byggd för höga farter, den vill köras fort och den gör det automatiskt om den inte hålls i strama tyglar." "En bil som inte utan vidare bör sättas i händerna på en genomsnittsbilist som kör sin Volvo 1 500 mil per år."

En bil som ingen egentligen borde få köpa utan att kunna visa upp tävlingslicens och ett intyg om extra gott omdöme."

"MOTORN SPRINGER IGÅNG MED DET TYPISKT VINANDE FLÄKTLJUDET SOM ERINRAR OM ATT DET VAR GAMLE ..."

"Värmesystemet är undermåligt. Det står kvar på tidig VW-nivå. Värmebläst saknas, varmluften till kupén är beroende av motorvarvet. I 90 km/h gör motorn inte mer än drygt 2 000 r/min på fyran, och då räcker inte värmen ens under milda vintrar."

"Märkligt nog saknar den också bromsservo. De stora bromsskivorna tål visserligen i princip hur långa, många och hårda inbromsningar som helst, men pedaltrycket blir så högt som 43 kilopond och vi lyckas inte få kortare bromssträcka än 54 meter från 100 km/h."

Porsche 911 SC -81, 204 hk, nypris 145 750 kr:

"Liket lever!"

"Motorn springer igång med det typiskt vinande fläktljudet"

”FASCINERANDE PÅ SAMMA SÄTT SOM ETT AVANCERAT JAKTPLAN KAN VARA. ”

det som erinrar om att det var gamle professor Porsche som en gång skapade Volkswagen. Visst märks släktskapen! Men inte när man trampar på gasen!”

”Det är bullrigare att köra 911 än moderna sportbilar, men det är också ogement roligt. Bilen svarar, reagerar, kräver. Att köra den är ett arbete, men ett lustfyllt jobb.”

Porsche 911 Turbo -81, 300 hk, nypris 238 800 kr:

”Fantastisk. Beundransvärd – som teknisk prestation. Fascinerande på samma sätt som ett avancerat jaktplan eller en stridsvagn kan vara. Förförisk men skrämmande.

Detta är gammelporschen i sitt sannolikt sista och mest avancerade stadium.”

Men så var det förstås inte alls.

Utvecklingen fortsatte och 1985 presenterades den nya ”värstingen” Porsche 959, som året efter blev den första sportbilen att vinna Paris-Dakar-rallyt. Självt hade jag nöjet att provköra denna 1,6 miljoner dyra superbil på Nürburgrings då nybyggda GP-slinga, och skrev i Teknikens Värld bland annat:

”Trots att den är ett teknikmonster på närmare 1,5 ton med 450 hästar i bakvagnen är Porsche 959 lättkörd som en japansk småbil. Servostyrningen har utmärkt precision, växelspaken löper smidigt mellan sina sex lägen, kopplingen är inte särskilt hårdtrampad och dessutom sitter jag bekvämt.

Vad mer kan man begära? Jo, hisnande acceleration, fantastiska bromsar och suverän väghållning. Det har den naturligtvis också.

Jag laddar så mycket jag vågar i kurvorna. De specialtillverkade Dunlop Denloc D40-däcken skriker i högan sky, men bilen kränger knappt och går exakt dit jag styr.



Foto: Peo Erikson

1986: Redaktör Sundfeldt gör sig redo för provkörning av den nya supersportbilen Porsche 959 på Nürburgrings då nybyggda GP-slinga.

Den automatiskt variabla fyrhjulsdriften gör bilen nästan helt neutralstyrd, och jag inser snart att det går att köra ännu fortare än jag nyss vågat.”

Starkare och starkare, fortare och fortare, bättre och bättre. Så har Porsche fortsatt under 1980-talet, 90-talet och in i nästa sekel. För två år sedan kom ännu en ny generation Porsche 911. De tidigare så ihärdiga och återkommande spådomarna om ”Nio-Elvans” snara hädangång har tystnat för länge sedan. Kanske är den rent av som Michael B Tretows låt från 1985:

”Det är en evighetsmaskin.” ■

Sju generationer Porsche 911



Generation 1 – 911

Prototypen avtäcktes vid Frankfurts bilsalong (IAA) 1963 som Porsche 901. Modellen 901 behöll grundragen från Porsche 356 (och VW), med torsionsfjädring och en luftkyld boxermotor bakom bakaxeln. Men den nya bilen var större och modernare än företrädaren och ärvde ingen teknik från 356:an. Karossen ritades av Ferry Porsches son Butzi (Ferdinand Alexander, 1935-2012, grundade Porsche Design 1962).

Inför marknadsintroduktionen 1964 döptes den om till 911. Boxersexan på 2 liter gav då 128 hk, toppfarten var av 211 km/tim. Den som ville ta det litet lugnare kunde mellan 1965 och 1969 välja den fyrcylindriga Porsche 912 med 356-motor på 90 hk.

1966 kom 911 S med 158 hk. Det var den första modellen som utrustades med Fuchs lättmetallfälgar. 911 Targa med sin karaktäristiska störtbåge debuterade sent 1966 och 1967 kom den halvautomatiska fyrväxlade Sportomatic.

Porsche 911 blev allt kraftfullare. Cylindervolymen ökad stadigt, först till 2,2 liter (1969) och sedan till 2,4 (1971). I 911 Carrera RS från 1972 var motorn på 2,7 liter och 210 hk och den karaktäristiska ”ankstjärten” anses var den första bakspoiern på en serietillverkad bil.

Den svenska polisen köpte mellan 1965 och 1972 sammanlagt tretton Porsche 911/912 för användas främst inom trafikövervakningen. Överentusiastiska konstoplar medförde dock en mindre smickrande olycksstatistik.



Generation 2 – G-serien:

Tio år efter debuten fick 911 sin första större omarbeting. G-modellen tillverkades från 1973 till 1989, längre än någon annan 911-generation. Den hade mer framträdande stötfångare för att klara nya krocktester i USA. De ökande skyddades också bättre med trepunktsbälten och integrerade nackskydd.

Motorn växte till 2,7 liter och de tre grundmodellerna kallades 911, 911S och 911 Carrera.

En milstolpe i 911-historien är den första 911 Turbo från 1974, med en 3-litersmotor på 256 hk och en enorm bakvinge. Hösten 1976 fick även Carrera 3-litersmotor 1977 kom 911 Turbo 3,3 med laddluftkylare och 296 hk och

samma år ersattes hela 911-programmet av 911 SC.

Under resten av 70-talet satsade Porsche främst på frontmotorbilarna 924 och 928, men efterfrågan på 911 var fortsatt hög och efter förändringar i företagsledningen hösten 1980 beslöt att åter satsa på 911. Från 1982 kunde 911 också beställas cabrioletutförande och 1983 ersattes SC-modellen av 911 Carrera med 3,2-litersmotor på 228 hk. Den mycket speciella fyrhjulsdrevena 959 slog 1985 nytt hästkraftsrekord med 450 hk!



Generation 3 – 964

1988 hade ”bilexperten” under många år förutspått slutet på 911-epoken. Då presenterades fyrhjulsdrevena Porsche 911 Carrera 4, med internbeteckningen 964, och våren -89 kom bakhjulsdrevena Carrera 2.

Efter femton års 911-produktion förnyades chassit radikalt med 85 procent nya delar. Torsionsstavarerna ersattes av spiralfjädrar och bärramar i lättmetall. Boxersexan på 3,6 liter utvecklade 247 hk.

Exteriört var skillnaderna små, med aerodynamiska stötfångare i polyuretan och en uppfällbar spoiler på bakluckan. 964 fick också ABS-bromsar, Tiptronic automatlåda, servostyrning och krockkuddar. 1990 kom också 964 Turbo, först med 3,3-litersmotor på 320 hk men från 1992 med motor på 3,6 liter och 355 hk.

”Med Carrera, Targa, Cabriolet, bakhjulsdrift eller fyrhjulsdriфт, Turbo, GTS, specialmodeller och gatversioner av tävlingsmodeller, bestod 911-familjen till slut av 24 modellvarianter.”



Generation 4 – 993

1993 kom den sista luftkylda modellen med den interna beteckningen 993. Många gillade den nya designen, med integrerade stötfångare och lägre front, medan andra ogillade att elipsformade strålkastare ersatt de klassiska runda.

3,6-litersmotorn gav först 272 hk och senare 285. Carrera RS hade 300 hk, den fyrhjulsdrevena turboversionen gav 408 hk och den raceinriktade 911 GT2 stötade med hela 430 hk.

911 Targa hade nu ett glastak som gled in under bakrutan när det öppnades.

1998 tillverkades den sista 911-modellen med luftkyld motor.



Generation 5 – 996

1997 presenterades modell 996 med vätskekyld boxersexa på 3,4 liter och 300 hk. 996 var en fullständigt ny bil med lägre ljudnivå, bränsleförbrukning och utsläpp. Karossformen var en nytolkning av 911:ans klassiska linjer men med lägre luftmotstånd (cW-värde 0,30).

Med 996 lanserade Porsche en produktoffensiv utan motstycke med en hel serie av nya varianter. Motorerna växte som vanligt i storlek och styrka. Från 2001 var den på 3,3 liter och 320 hk, i turboversion först med 420 och sedan med 450 hk. 911 GT2 med 462 och senare 483 hk blev den första bilen med keramiska bromsar som standard.



Generation 6 – 997

I juli 2004 avtäcktes den nya generationen 911 Carrera och Carrera S, internt betecknad som 997. De ovala strålkastarna med separata blinkers var en återgång till äldre 911-modellers stil. 3,6-litersmotorn utvecklade 320 hk medan den nya 3,8-litersmotorn i Carrera S gav 350 hk. Chassit var också omarbetat och Carrera S hade Porsche Active Suspension Management (PASM) som standard.

Hösten 2008 uppdaterades modell 997 med direktinsprutning och dubbelkopplingslåda. Aldrig tidigare hade 911-serien erbjudit så många möjligheter att tillgodose förarnas individuella preferenser. Med Carrera, Targa, Cabriolet, bakhjulsdrift eller fyrhjulsdriфт, Turbo, GTS, specialmodeller och gatversioner av tävlingsmodeller, bestod 911-familjen till slut av 24 modellvarianter.



Generation 7 – 991

Den senaste men säkert inte den sista 911-modellen, med den ologiska internbeteckningen 991, utgör ännu ett stort tekniksprång i utvecklingen av 911. Ett helt nytt chassi, med längre axelavstånd och större spårvidd, samt ny inredning, gör att den är både sportigare och bekvämare än föregångaren.

Tekniskt är den sinnebilden av Porsche Intelligent Performance – ännu lägre bränsleförbrukning, ännu högre prestanda. Det beror delvis på den mindre 3,4 litersmotorn i basmodellen av Carrera (som ändå utvecklar 5 hk mer än Carrera 997), men också på den nya konstruktionen i stål och aluminium som avsevärt minskar vikten. Andra innovationer är Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) och världens första sjuväxlade manuelle växellåda.

Med sin låga, utsträckt silhuett är även den sjunde generationen en omisskännlig 911 och givetvis den bästa någonsin – tills nästa generation kommer.

*TransportMagasinet bläddrar
i Volkswagens familjealbum:*

PORSCHE

SPORTBILARNAS SPORTBIL

Ferdinand, Ferry och Volkswagen är nyckelbegrepp i historien om världens mest kända sportbilstillverkare, som alla andra tillverkare av sportbilar avundsjukt använder som måttstock.

Text: Björn Sundfeldt Foto: Porsches arkiv

Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche föddes den 3 september 1875 i dåvarande Maffersdorf i Österrike-Ungern (nuvarande Vratislavice i Tjeckien) och har gått till historien som konstruktören av världens mest tillverkade bil, alltså Volkswagen Typ 1.

Men han började sin karriär i pappa Antons plåtslageri, samtidigt som han studerade elteknik. 1898 anställdes han hos vagnstillverkaren Lohners, där han bland annat utvecklade elbilen "Lohner-Porsche". Då som nu måste dock batterierna laddas efter 50-60 km.

1903 gifte sig Ferdinand Porsche med Aloisa Kaes, som födde dottern Louise och sonen "Ferry" (döpt till Ferdinand Anton Ernst). Louise gifte sig Anton Piëch och blev mamma till Ferdinand Piëch, numera högsta chef för Volkswagen. Ferry följde far i fotspåren och skapade sedermera bilen Porsche.

Ferdinand Porsche jobbade bland annat hos Austro-Daimler, Mercedes-Benz och Steyr-Werke, innan han 1931 startade Porsche Konstruktionsbüro für Motoren-Fahrzeug-Luftfahrzeug und Wasserfahrzeug i Stuttgart.

Världsekonomin i allmänhet och Tysklands ekonomi i synnerhet var då i dåligt skick, men trots detta gick Porsches företag bra redan från start, främst tack vare utveckling av racerbilar åt Auto Union (de berömda "Silverpilarna") och av Volkswagen, på anmodan av en viss Adolf Hitler.

I början av 1935 var den första VW-prototypen klar för provkörning sedan den i huvudsak byggts i Ferdinands egen hobbyverkstad hemma i villan.

1936 var tre bilar klara. De kördes 80 mil per dag (!) och på nät-

terna fick bilarna översyn och service. Till slut hade bilarna gått mer än 16 000 mil.

Under vintern 1936-37 tillverkades 30 bilar i tre versioner. De kördes sammanlagt omkring 240 000 mil, men 1939 bröt andra världskriget ut och utvecklingsarbetet stoppades. Porsche byggde i stället olika VW-baserade militärfordon.

1944 tvingade de allierades bombningar Porsche att flytta hem till Österrike, till ett sågverk i alpbyn Gmünd. Efter kriget fängslades Ferdinand och Ferry samt Porsches företagsjurist Anton Piëch som krigsförbrytare av fransmännen. Ferry och Anton släpptes snart och styrde familjeföretaget tillsammans Louise.

Efter en tid fick man från Italien ett utvecklingsuppdrag av Typ 360 Cisitalia, en för sin tid extremt avancerad racer

med 12-cylindrig 1,5-liters (!) kompressormatad boxermotor och fyrhjulsdraft – så avancerad att det bara blev en prototyp. Men projektet gav tillräckligt

med pengar för att kunna friköpa (!) Ferdinand Porsche. Efter nästan två år i fransk fångenskap, där han satts att utveckla den "franska folkvagnen" Renault 4CV, var Ferdinand 72 år gammal och en bruten man.

I stället blev det Ferry och Ferdinands vän och medarbetare Karl Rabe som byggde upp familjeföretaget. Ferry hade redan tidigare startat projekt 356, en sportbil baserad på VW-komponenter, och denna idé återupptogs nu.

Den första prototypen hade mittmotor och en öppen tvåsitsig kaross, medan prototyp nummer två fick former som sedan gick igen i produktionsbilen. Motorn satt nu bakom bakaxeln och därigenom hade man också lyckats klämma in ett – mycket litet – baksäte. Hjulställ och den

"1935 VAR DEN FÖRSTA VW-PROTOTYPEN KLAR"

En naken 911-kaross, men den världsberömda profilen är ändå omisskännlig.



Tillverkningen av Porsche 911 gick inte precis på löpande band i fabriken i Zuffenhausen, snarare på rullande vagn

osynkroniserade växellådan kom direkt från VW, medan motorn trimmats med bland annat dubbla förgasare och modifierade topplock.

Tillverkningen av Porsche 356 började i långsam takt i Gmünd sommaren 1948. Sågverket passade inte för bilproduktion, bland annat knackades aluminiumkarosserna för hand. På knappt tre år byggdes bara cirka 50 bilar i Gmünd.

1949 premiärvisades Porsche 356 på bilsalongen i Genève och intresset var stort.

Samma år fick Porsche tillbaka de gamla lokalerna utanför Stuttgart och man påbörjade återflytten till Tyskland. Men lokalerna i Zuffenhausen var avsedda för en konstruktionsbyrå. Detta löstes dock genom att Porsche fick hyra produktionsutrymmen hos grannen, karossbyggaren Reutter, mot att Reutter fick bygga karosserna.

Den 30 januari 1951 avled Ferdinand och några månader senare började produktionen i Zuffenhausen. Mekaniken var densamma som i bilarna från Gmünd, men karosserna, både öppna och täckta, var lätt modifierade och byggdes nu i plåt.

Senare samma år vann Porsche 1100-kubiksklassen i Le Mans klassiska 24-timmarslopp och till hösten modifierades produktionsbilarna med bland annat hel vindruta och större motorer. De tidigare bilarna hade VW-motorer på

1 086 cm³ och 40 hk. Nu fick 356:an två motoralternativ på 1,3 och 1,5 liter med 44 respektive 55 hk. Dessa nya motorer hade lättmetallcylindrar och för varje ny modell avlägsnade sig nu Porsches motorer alltmer från sitt enkla ursprung.

Porsche 356 uppdaterades ständigt, kom i flera öppna versioner och fick allt starkare motorer. 1955 kom Porsche 356A, en uppdatering av den gamla 356:an, och senare också den första Carrera-modellen. 1959 var det dags för 356B, en rejäl uppdatering av 356A.

Porsche 550 Spyder var en renodlad och framgångsrik racer med mittmotor på 110 hk, men den blev kanske mest känd för att James Dean körde ihjäl sig i en sådan.

Under 1950-talet tillverkade Porsche även traktorer samt den fyrhjulsdrivna terrängbilen Porsche 597 Jagdwagen, den senare dock endast i 70 exemplar.

Porsche tävlade främst i sportvagnsracing, men även i Formel 1 1957-1962, dock med måttlig framgång.

I början av 1960-talet började 356 bli omodern och 1963 presenterades den blivande legenden Porsche 911. Två år senare lades 356:an ner, efter drygt 76 000 tillverkade bilar.

1969 presenterades VW-Porsche 914, en mittmotorsportbil som var resultatet av ett samarbete mellan Porsche och Volkswagen. För Porsche var 914 ett försök att få fram ett



1935: Ferry Porsche bakom ratten på VW-prototyp nr 2. Bredvid sig har han sin nyblivna fru Dorothea.

BILDEKOR

VI ÄR OFFICIELL LEVERANTÖR TILL VOLKSWAGEN TRANSPORTBILAR

Det betyder att vi åtar oss både små som stora jobb. Oavsett om det gäller en liten Caddy eller ett stort Crafter-skåp. En eller hundra spelar ingen roll. Behöver ni också hjälp med er bildekör så tveka inte att kontakta oss. Varmt välkomna!

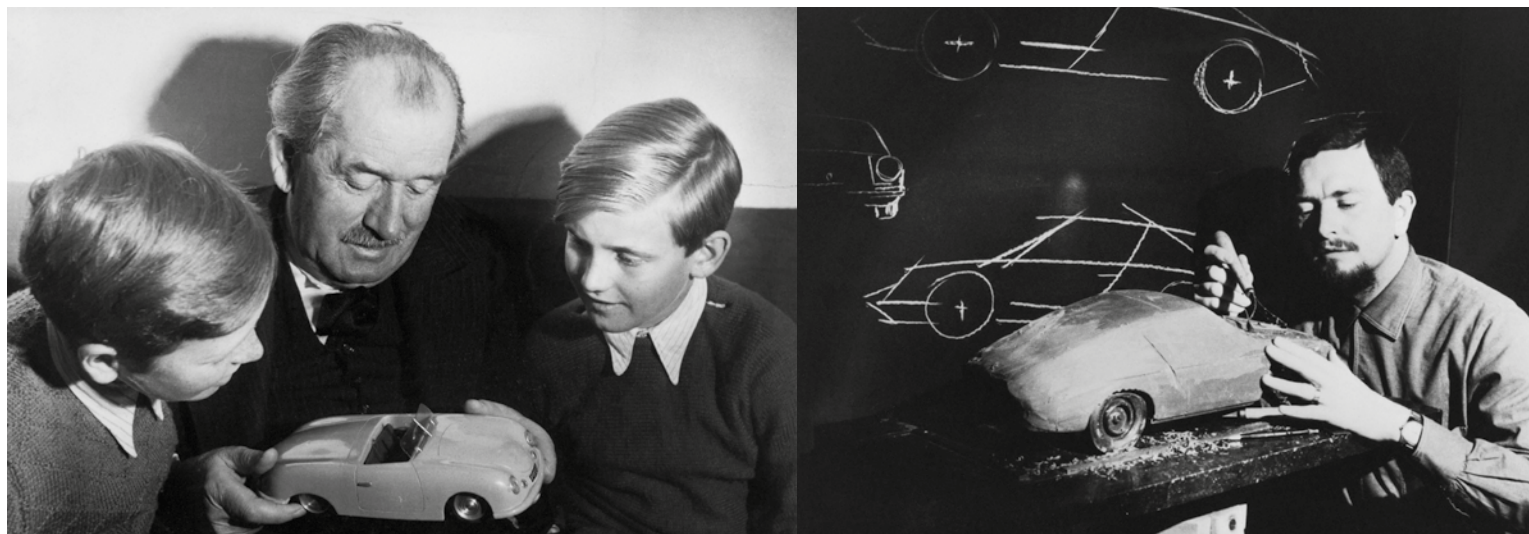
Vi har stor erfarenhet av Carwrapping!



En erfaren & komplett leverantör inom bildekör!

hillstedts
SKYLT & DEKOR

Mörby Allé 2, 155 35 Nykvarn, Tel: 08-552 402 40,
e-post: info@hillstedts.se, www.hillstedts.se



1949: Ferdinand Porsche visar en modell av 356-prototyp nr 1 för sina barnbarn "Butzi" Porsche och Ferdinand Piëch.

Ferdinand Alexander "Butzi" Porsche ritade Porsche 911 och arbetar här med en modell av bilen.

billigare komplement till 911 och Volkswagen ville få en imagehöjande sportbil. Många Porsche-entusiaster rynkade på näsan åt VW-Porsche och få har påstått att den var snygg, men den sålde hyggligt i framför allt USA.

1972 ombildades Porsche till ett aktiebolag, Porsche AG. Ferry drog sig tillbaka men levde länge, han dog 89 år gammal i Zell am Zee i Österrike den 27 mars 1998.

Den nya företagsledningen började snart tveka om framtiden för svansmotoriserade sportvagnar. Företaget började dessutom gå knackigt och man beslöt att satsa på nya modeller med motorn fram, som på sikt skulle kunna ersätta den "föråldrade" 911. Först ut var fyrcylindriga 924, som kom 1976, och två år senare kom V8-modellen 928.

Porsche 924 utvecklades hos Porsche i samarbete med VW och Audi och var även tänkt att bli en sportbil med Audi-emblem. Porsche svarade för det mesta, kaross, inredning, chassi och drivlina. Enda kravet från VW/Audi var att man använde den befintliga tvålitersmotorn från Audi 100 och Volkswagens lätta transportbil LT. I samband med oljekrisen fick dock VW/Audi kalla fötter och sålde hela projektet till Porsche – men 924 tillverkades hos Audi.

Liksom 914 möttes 924 av förakt från de renläriga entusiasterna, som kallade den Audi-kupé och fnös åt "bilar med motorn i bagageutrymmet" – men 924 blev en framgång och räddade företaget från kollaps.

924 mognade till 924 turbo och 944, som sedan växte till 968. 944 fick en Porsche-utvecklad 2,5-liters rak fyra som senare växte till 3 liter(!) och 211 hk. 968 var i praktiken en uppdaterad 944 med karossmodifieringar som förde tankarna till 928.

Porsche 928 var tänkt att ersätta "Nio-Elvan", som man (sannolikt felaktigt) antog inte skulle vara för evigt. Precis som i 924 satt motorn fram och växellådan bak ("transaxel") för bästa viktfordelning (50/50). V8-motorn på 4,5 liter gav 240 hk med manuell låda och 230 med automat. För att håll vikten nere var bland annat fälgar, skärmar, dörrar och motorhuv i aluminium. 928 utvecklades till S, S2, S3, S4, GT och slutligen GTS och då var motorn på 5,4 liter och 350 hk.

År 1995 markerade slutet på Porsches första frontmotorförsök. Då körde både Porsche 928 och 968 i himlen in, men hur det gick för Porsche 911 är ju allom bekant...

"Nio-Elvan" blev dock inte ensam herre på täppan någon längre tid. Redan 1996 kom den öppna mittmotormodellen Porsche Boxster. Den uppdaterades 2004 och ett år senare kom kupéversionen Cayman. Boxster blev en succé och säljer nu bäst av alla Porsche-modeller.

Men under 1990-talet var Porsche i kris, bland annat på grund av gammalmodig tillverkning och vikande försäljning. Den nya chefen Wendelin Wiedeking inledde en omstrukturering och modernisering av företaget.

Under 2000-talet har Porsche breddat modellpaletten ytterligare med SUV-modellen Cayenne och fyradörrarskupén Panamera. Porsche har nu tillverkning även i Leipzig och slovakiska Bratislava och det lilla bilföretaget har gått från kris till extrem lönsamhet.

I slutet av 2005 köpte Porsche 18,65 procent av aktierna i Volkswagen AG och under 2008, när Porsche köpt 51 procent av aktierna i VW, såg det ut som att den lilla men lönsamma biltillverkaren skulle lyckas med planen att nå 75 procent och därmed full kontroll över hela VW-koncernen.

Men uppköpsprocessen gjorde Porsche svårt skuldyngt och finanskrisen 2008-2009 tvingade Porsche att i stället bilda gemensamt bolag med VW. Efter det misslyckade försöket att ta över Volkswagen fick VD Wendelin Wiedeking sparken av Ferdinand Piëch och ersattes av Michael Macht.

Sommaren 2012 köptes resterande aktier (50,1%) i Porsche av Volkswagen AG och Porsche är alltså numera ett helägt märke inom VW koncernen.

I Sverige har kopplingen mellan VW och Porsche alltid varit extra stark genom att märkena alltid haft och fortfarande har samma generalagent. Från början Scania-Vabis och nu Volkswagen Group Sverige AB, hela tiden med säte i Södertälje. ■



Ferdinand Porsche resonerar med en av de testförare som kört en av Volkswagen W30-prototyperna.



Du kan sluta leta nu.

Upptäck fördelarna med System Edström du också! Det krocktestade bilinrednings-systemet som hjälpt hantverkare sen 1958.



Var sak har sin plats.

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



Låg Ljusbåge

Stabilt fjärrljusfäste 100% modellanpassat.
EU-godkänd låg båge för montage med eller utan fjärrljus. 60mm polerat rostfritt rör med montering utan ingrepp.

Polerad till kromglans.....4.990:-



Lite Bar

Minimalt ljusfäste med maxad design.
Tre stycken 225mm fjärrljus fästes i ett diskret rostfritt rör. Innovativ infästning med justerbarhet både i höjd och djupled. Ranger monteras enkelt utan ingrepp. Svetsade kuländar och polering till spegelglans. Finns även med dokumenterat montage till övriga bilmodeller och monteras enkelt som universal. *Designad utifrån vägverkets allmänna råd för godkänt fjärrljusfäste i VVFS 2006:83.*

Lite Bar, Polerad eller Svart från.....2.290:-



Flakkåpa Sun Cab

Strömlinjeformad stylingkåpa från tyska Road Ranger. Skjutfönster på sidorna och fullt utrustad med klädd insida, defroster och centrallås! Oerhört enkel installation med klammermontage och anpassad kabelstam. Tillverkad inom EU i RTM lamineringsteknik vilket säkerställer en mycket slät och formstabil produkt.

Sun Cab inkl lackering.....~~19.900:-~~
Introduktionspris inkl lackering.....16.900:-



Skärmbreddare

Formgjutna skärmbreddare. Rostfria simulerade skruvskallar för ett **aggressivt** utseende. Breddar 45mm från original plåtsida eller +14mm från original skärmbreddare. Mycket god passform och montering helt utan ingrepp.

Double cab.....5.990:-



Upstone | Flakbåge | Amarok



Flaklocket Upstone nu i NYTT utförande!

Flaklocket Upstone är tillverkat i Aluminium med en BIFFIG ram som har infällda spår. Spåren kan förses med allt från surrningsöglor till lasträcken och cykelhållare mm. Aluminiumflaklocket Upstone är ett välkänt koncept med en ny attityd som nu även kan kombineras med en rostfri polerad flakbåge.

Upstone flaklocket har uppdaterats på flera punkter. Större öppning. Helt nya gångjärn som gör demontering/montering av locket busenkelt. Ny lås mekanism. Helt nytt klammer montage inga hål behöver borraras.

Finns även till Toyota Hilux, Ford Ranger med flera.

Upstone exkl. tillbehör från.....13.900:-
76mm flakbåge.Rostfri polerad till kromglans.....6.990:-



Nya lås



Nya gångjärn



Större öppning



Ny montering

NORDICAR I VEMDALEN:

Snygga byggen i norr

Nystartade påbyggaren NordiCar samarbetar med Berners i Östersund. ”En win-win situation”, säger Ingemar på Berners. Peter Ekholm på NordiCar vet vad han vill och vad som krävs av produkterna!

Text och foto: Richard Sjösten

Att leva på en turistort året runt, betyder ofta att man måste vara lite av en allkonstnär. Kvittot på det heter Peter Ekholm. Han driver sedan några år firman NordiCar, med ombyggnationer och påbyggnationer på Volkswagen Transportbilar som affärsidé.

Peter, uppväxt i skidorten Vemdalen, har alltid varit skid- och motorintresserad. Och som motorintresserad i det lilla samhället Vemdalen blev det självklart att lotten föll på honom att köra skolskjutsen i byn.

Det gick inte sämre än att Peter senare köpte hela Taxi Vemdalen, och verk-

samheten växte och snart var de uppe i nio anställda.

För några år sedan avyttrade han dock hela taxiverksamheten efter att i många år ha rattat både bilar och bolag. Men att helt släppa den kunskap han byggt upp under alla år ville han inte, och idén om att skapa något eget fanns där.



Ingemar Persson, märkeschef VW Transportbilar på Berners i Östersund, är mycket nöjd med samarbetet med påbyggaren NordiCar.

– I mina efterforskningar kring påbyggnationer lyckades jag hitta rätt direkt, och tajmingen kunde inte vara bättre. Samtidigt letade VW-handlaren Berners i Östersund efter en ny påbyggarpartner. Jag kom in i rätt läge hos Ingemar, och mina kontakter i Lettland och Spanien letade också nya marknader och partners, berättar Peter.

NordiCar har avtal med Ferqui i Spanien, en anrik bussbyggare och faktiskt först i världen med att få ett rollovergodkännande på en konstruktion med glasfiber och stålbur. Ferqui har även produktionslinjer i Turkiet, som är bussbyggerlandet nummer ett.

HOFV
7.8 IFK
10.8 IFK



Bakom ratten på Nordic S3 trivs Peter Ekholm. Modellen är byggd på ett ramchassi med glasfiberkaross, vilket ger förutom lägre tjänstevikt även snyggare proportioner. Panoramafönster i isolerglas.

I NordiCar finns även ett avtal med Universal, ett lettändskt företag beläget i Sovjetunionens gamla bussfabriker utanför Riga.

– Att ha förmånen att jobba med Berners och Volkswagen genom NordiCar med påbyggnader känns väldigt spännande. Jag har själv kört dessa bilar och bussar ett antal varv runt jorden, och jag vet vilka krav och behov som krävs i olika situationer, fortsätter Peter.

– För oss som handlare är det fantastiskt att samarbeta med Peter, som har så gedigen erfarenhet av våra produkter. Det är också en ren egoism från vår sida, skrattar Ingemar Persson.

– Peter reder ut den djungel av dokumentation och pappersarbete som uppkommer vid påbyggnationer. Han sköter all kontakt med konstruktörerna, vilket skulle var omöjligt för mig som säljare. – Dessutom är han lyhörd även för våra mindre behov. Till exempel har han ta-

”SAMARBETET GÖR ATT VI KAN ERBJUDA VÅRA KUNDER UNIKA PRODUKTER”

git fram den smidiga bårinstallationen i Caddy. En viktig produkt för oss, nu när regeltolkningen med ett utrymme på minst 900 millimeter mellan bår och tak vid persontransport skärps.

Berners är stora på taxi, buss och volymbilar hos NordiCar HK kommer vara just Caddy med bår, och den takhöjda Transportern, kallad HK, med möjlighet till rullstolstransporter och bår. Busspåbyggnaderna på Crafter kräver myck-

et handpåläggning, och valen av färg, form och teknik är närmast oändlig.

– Här är Peter en ovärderlig länk mellan kunden, oss och byggaren, konstaterar Ingemar.

En modell skiljer sig dock från detta, och det är en skolsbuss byggd på Crafter. Här är valen medvetet få vilket förenklar byggnationen och borgar för en enkel affär och ett lägre pris.

Samarbetet med NordiCar gör att Berners kan erbjuda sina kunder unika produkter.

– Peter jobbar dessutom enbart med Volkswagenprodukter, och det stärker våra band, fortsätter Ingemar.

För Peter var det ett tidigt strategiskt beslut att enbart jobba med Volkswagen.

– Fördelen nu är att vi får reda på saker i god tid, och kan alltså lägga oss i läge för nya modeller och förändringar. Dessutom vet Berners och Volkswagen att våra unika lösningar



Inredningen i Nordic S3 är ombonad.

Stor och liten uppställda från minsta Caddy till största Crafter, utanför Sveriges vackrast(?) belägna Volkswagens-handlare, Berners i Östersund.





VOLKSWAGEN NORDICAR "MESSAGE-BUSS"



I närheten av skidanläggningar kommer Monika parkera sin mobila massagebuss i vinter.

Detalj känslan i interiören är imponerande, och tankarna går till Bentley vad gäller detaljarbetet i inredningen. Till och med ratt och panel är inklädd i skinn. Sätet i "mitten" är riktigt bekvämt med utfällbart benstöd. Den här bilen vill man åka i...

Bilen har ett fullgott kök, med kyl, fryn och diskho. Allt drivs av diesel, till om med köksplattorna. Att släpa runt på gasflaskor blir för tungt.



Monika tar emot i sin specialbyggda Crafter. Lastutrymmet har blivit ett snyggt inrett massage- rum. Isolerat och utrustad med uppvärmningsutrustning som klarar arktiskt klimat. Stereo och stor flatscreen gör kafferasten roligare.

Den stora Craftern rymmer också en toalett och dusch. Grundmaterialet är ett Crafter-skåp, och för slippa att hjulhusen inkräktar i massageutrymmet är golvet höjt. Trots det är ståhöjden 190 cm.



"EN MOBIL MASSAGEBUSS FÖR TURISTERS ÖMMA KROPPAR"

inte helt plötsligt dyker upp på konkurrerande plattformar.

För NordiCar är det också viktigt med en stabil ekonomisk partner, som finns i Berners. Bussbyggen betyder många mantimmar, material och mycket pengar.

Att det ligger många mantimmar i bygget av bussarna märks när Peter tar TransportMagasinets utsända på en provtur i Nordic S3. Modellen byggs av spanska Ferqui och invändigt är känslan väldigt mycket "stor-lyxbuss". Fullhöjd på framrutan, fina materialval och ombonat. Dessutom tyst under färd. Nordic S3 är "top of the line" och tar 19 personer plus chaffören. Modellens komfort lämpar sig väl för längre resor, och bränsle- och servicekostnader ligger bra till.

Peter är vid sidan av jobbet med NordiCar även sportchef på Skistar i Vemdalen. Ett jobb som intensifieras under vintersäsongen. Men trots fullt schema har Peters motorintresse också fått plats under åren.

– Vi avslutade en tio år lång sidovagnskarriär med att ta SM-guld i backtävling under 2012. Vårt backrekordet står sig fortfarande i Tidaholmsbacken, berättar Peter stolt.

Ett annat kvitto på företagsamhet i den lilla skidorten är Peters fru, Monika, som har spännande planer inför vintern. En mobil massagemottagning! Ett riktigt lyxbygge, byggd av lettlandska Universal. – Dom har fått i princip fria händer att visa vad dom kan. Kolla detaljarbetet! Vilket bygge! Hantverket i detaljer och inredning är makalöst, säger Peter och pekar på dörrsidorna och skinnratten. Monika Ekholm, diplomerad massageterapeut berättar om idén: "Vemdalen har ju som bekant mycket fjällturism under vintertid, men under

gacdd.nu



Fixa försäkringen där insidan räknas.

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

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

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

CarePort | Försäkring

Volkswagen Försäkring



Transportbilar

Fakta: Fler modeller från NordiCar



VW Caddy Maxi Life. Utrustad med bårsläde som med några enkla handgrepp ersätter baksätet. För liggande sjuktransport. Inget ingrepp i bilen, sätts fast i befintliga infästningar för bakersta sätet.



VW Transporter NordiCar HK är En viktig modell anpassad för upphandlingar för rullstols- och liggandetransporter. Mellanhögt tak. En ombonad och mycket populär taxi.



VW Crafter Nordic Flex. Lågt insteg, rymlig entré, plats för rullstolar och med bekväma stolar är det en buss för många olika uppdrag. Max 19 passagerare.



Peter Ekholm har stor erfarenhet av taxi och påbyggnationer. Tidigare drev Peter Taxi Vemdalen.

laget räcker inte till undersommaren. Men kan jag vara rörlig och ta min lokal till kunderna runt skidanläggningen, och under sommar runt om i jämtland och Härjedalen, då borde det funka, säger Monika.

Massagebussen är ett riktigt specialbygge från första skruv och är långt ifrån någon ordinär påbyggnation.

– Men den visar väldigt tydligt hur fina påbyggnader vi kan leverera, säger Peter stolt. Ambitionen är att överträffa kundernas önskemål. ■

CALIX BILVÄRMESYSTEM

Lägg jackan i baksätet!

I en varm bil är du säkrare!

En varm och isfri bil är inte bara skönare att sätta sig i, du blir också en säkrare förare. Utan snö och is har du fri sikt genom rutorna och full kontroll på det som händer runt om. Och den stora, otympliga vinterjackan som gör att säkerhetsbältet inte ligger an rätt, kan du lägga i baksätet.

Lägre bränslekostnader, lägre utsläpp

En förvärmad motor minskar motorslitaget, drar inte lika mycket bränsle och släpper inte ut lika mycket skadliga partiklar som om den hade varit kall.

Följer nybilsgarantin

När du köper ett Calix bilvärmesystem samtidigt med din nya bil kan du också få det finansierat tillsammans med bilen. Garantin för system och installation följer tiden för nybilsgarantin.

Calix

www.calix.se



MODUL-SYSTEM INREDNINGAR FÖR DITT SERVICEFORDON

Stockholm: 08-477 09 00 Göteborg: 031-746 87 00
Hitta fler återförsäljare av Modul-Systems produkter på: www.modul-system.se

MODUL-SYSTEM

**NU ÄNNU
LÄTTARE**
Våren 2013 lanserade
vi vårt nya ultralätta
inredningssystem

PLB VINDIC

3 starka varumärken som uppfyller alla dina önskemål.

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

www.vindic.se

PLB Vindic AB

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



VINDIC

"Exclusive line" Designad
käpa med sidoluckor samt
modernt låssystem. Kan
föres med centrallås.



VINDIC

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



CARRYBOY

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

30 ÅR MED BUG RUN

REKORDJUBILEUM PÅ MANTORP

Med klassiskt Bug Run-väder och rekordstort antal bilar och besökare firade norra Europas största bilmärkesträff 30 år – och Bug Run har dessutom blivit tre!

Text: Björn Sundfeldt Foto: Peter Gunnars

Viktor Mårtensson från Örebro har en ombyggd och breddad Caddy som är en riktig best. Viktor körde drifting längs hela Mantorpstrippen.



Bug Run heter evenemanget och det är precis vad det handlar om här. Bug Run på Mantorps dragracing-strip.

Hela 1 871 Volkswagen av alla modeller och utföranden och 6 100 personer samlades på Mantorp Park två veckor före midsommar (7-9 juni) för att fira evenemangets 30-årsjubileum och det skedde förstås som (nästan) alltid under "the Bug Run Sun".

Bug Run för 30 år sedan var en något blygsammare tillställning som samlade cirka 80 bilar. Sedan dess har Bug Run växt nästan oavbrutet och är numera tre evenemang. Förutom jubileumsträffen på Mantorp arrangerades i år också Bug Run Race Day, en ny träff med dragracing för både nya och äldre VW på Malmö Raceway 5-6 juli och Bug Run Classic, en träff för enbart luftkylda VW på Tierp Arena 2-3 augusti.

I Europa finns inget som liknar Bug Run, där historiska pärlor trivs bredvid senaste modellerna från Volkswagen. Bug Run är norra Europas största bilmärkesträff och ett bevis på hur åldrar

och intressen samsas inom VW-familjen. Det är samtidigt "sociala medier live", eftersom många pratar om träffen på Facebook och andra forum under hela året och när sommaren kommer kan de äntligen träffa alla nya vänner.

Johan Grape är "pappa" till Bug Run, han har initierat, arrangerat och utvecklat evenemanget ända sedan start, och nu ägnar han nästan all sin fritid åt sitt skötebarn. Efter årets jubileumsträff är han trött men nöjd och glad och sammanfattar hela evenemanget i ett ord.

– Fantastiskt!

Bug Run är alltså ett bilträffkoncept i ständig utveckling, men med all respekt för traditioner. I år uppmärksammades särskilt Volkswagen Passat, som fyller 40 år, och i vanlig ordning hade Volkswagen en utställning på plats med de senaste nyheterna, bland annat med smygpremiär för nya Golf GTI.

Inför årets jubileum öppnade Mantorp Park redan på torsdagskvällen och

då hade några köat utanför sedan tisdagen.

Under Bug Run utnyttjas motorbanan Mantorp till sitt yttersta. Nytt under fredagen var en hel eftermiddag med deltagarnas egen bankörning på STCC-banan, en efterlängtat möjlighet att sträcka ut. Bankörningen fortsatte sedan större delen av lördagen, då GTI-klubben också arrangerade manöverprov, och mycket populärt var också Dyno Show, gratis effekttest på rullande landsväg.

Söndagen startade tidigt och som vanligt i strålende sol med ett myller av aktiviteter. Helgens huvudattrak



Johan Grape är "pappa" till Bug Run, som tar en stor del av hans fritid.



VW-prylar till max av alla de slag finns att köpa överallt. Modellbilar och motorer, tröjor och drivaxlar och hundra och en andra saker.

Volkswagenhistoriska klubben är förstas på plats och bistår med historiska kunskaper.

Besiktningsdekalerna från tidigare Bug Run är ätråvärda samlarobjekt.



Finländarna i den tegelmönstrade T3:an tar med bastun på släp vart de än åker – och de använder den flitigt..

Mika Juntunen från Fellingsbro har en mycket udda "HumVWee" amfibiebil från 1971.

"HÄR VARVAS VACKERT OCH OM-SORGSFULLT RENO-VERADE BILAR MED RUFFIGT RÅBARKA-DE KREATIONER"

tion var söndagens stora utställ-ning, där en internationell expertjury från olika VW-klubbar korade Skandi-navens finaste Folkvagnar.

En rundvandring bland alla mer eller mindre fantastiska och fantasi-fulle Volkswagenfordon ger en bild av till synes outsinlig kreativitet hos Bug Run-deltagarna, och den verkar unge-fär jämnt fördelad mellan personbils-och transportbilsägare. Fantasin tycks gränslös, här varvas vackert och om-sorgsfullt renoverade bilar med ruffigt råbarkade kreationer, terrängbubblor med jättehjul, dragster-skåp, en pickup-bubbla, några...ja, alla tänkbara VW-va-rianter och en hel del otänkbara...

Nästa Bug Run: 6 - 8 juni 2014. ■

TRANSPORTBILSVINNARE BUG RUN 2013:
Typ 2: Stefan Schindler, Svenljunga. Typ 2 Deluxe.

Transporter: Stian Flaata, Sørumsand, NORGE.
Vanagon Atlantic -90.



Joakim Gustavssons före detta skogsvrak är landets absolut lägsta bil. Och den går att köra.

Skynda att fynda. På marknaden går det att hitta alla möjliga och ibland även omöjliga delar.

Odd Borgar Jølstad från Oslo har vunnit pris många gånger med fina bilar. I år tog han en seger med sin ljusblå Karmann Ghia -62.

Att bo i buss på campingen är en lyx. Varmt och skönt och torrt i alla väder...



Wolfgang Pouzar, Gävle

VW "Panelbuss" 1957 med Porsche-motor.

Hur många gånger har du besökt Bug Run?
I stort sett alla.

Varför är du här?
Sälja delar och umgås – jag är stor VW-entusiast.

Vilken är din favoritbil på Bug Run?
Har varit upptagen med att sälja delar.



Mika Juntunen, Fellingsbro

"HumVWee".

Hur många gånger har du besökt Bug Run?
5-6 gånger.

Varför är du här?
VW så klart. Kul att träffa andra likasinnade.

Vilken är din favoritbil på Bug Run?
Jag är alllätare, men framför allt custombyggen.



Stefan Schindler, Svenljunga

Typ 2: en 65:a, 63:a och T5:a.

Hur många gånger har du besökt Bug Run?
Sju gånger.

Varför är du här?
Har VW som intresse, då är det här bästa mötesplatsen.

Vilken är din favoritbil på Bug Run?
Alla som är luftkylda men framför allt bussar.



Joakim Gustavsson, Mjölby

Bajabuggy 1968, en Pickup 65 och den vrålchoppade bubblan.

Hur många gånger har du besökt Bug Run?
Alla.

Varför är du här?
Jag är VW-nörd.

Vilken är din favoritbil på Bug Run?
Min egen svarta Karmann Ghia.



Marty Cronvall, Bjärred

VW Caddy Egotripp.

Hur många gånger har du besökt Bug Run?
I 13 eller 14 år.

Varför är du här?
VW-märket. Det har blivit en tradition att åka hit på Bug Run.

Vilken är din favoritbil på Bug Run?
Den blå Caddyn (Polarns).

VOLKSWAGEN - TRANSPORTER

VW Transporter med komfortpaket*



Transporter Kombi, täckt dubbelhytt

Enkel skjutdörr. Best. nr PS-10

- Mellanvägg till fabriksäten en skjutdörr, täckt dubbelhytt. Enkel skjutdörr

Dubbla skjutdörrar. Best. nr PS-11

- Mellanvägg till fabriksäten en skjutdörr, täckt dubbelhytt. Dubbel skjutdörr

Transporter Pickup, helinklädnad

Best. nr PD-04

- Helinklädnad. Inklädnad bakvägg, golv, tak och sidodörrar inkl. belysning +högtalare.

Kontakta din VW-återförsäljare för information och beställning*

www.preference.se



Hur vill du ha bilen inredd?

69 ÅRS TRADITION - KVALITET I VÄRLDSKLASS

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

Karossan har erfarenhet av påbyggnadsarbete sedan 1944.

Vi utför alla slags 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.



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

ANNETTE EILERT, MOTORJOURNALIST

Har tävlat med mc och testar lastbilar

Från den dag hon kunde gå åkte Annette Eilert med pappa Göran i lastbilen. Där föddes det motorintresse som följt henne hela livet. Från moppe och enduro till tunga lastbilar.

Text: Lena Dalberg Foto: Privat

Motorer har alltid fascinerat mig. Det handlar också om att utmana sig själv och ta de chanser man får.

Det är bara att erkänna. Det går helt enkelt inte att undvika att hamna i fördomsfällan när man träffar Annette och får höra om allt hon jobbat med – och fortfarande gör. Jag har träffat kvinnliga lastbilschaufförer, både yngre och äldre, men aldrig hört talas om någon kvinna som har så bred erfarenhet av motorvärlden som Annette.

– Mitt motorintresse och mina jobb inom mansdominerade yrken har aldrig varit något problem. Det blir vad man gör det till, säger hon bestämt. Jag tror henne.

Annette är uppvuxen på pappa Görans lastbilsåkeri utanför Stockholm. Precis som sina två äldre bröder ville även hon börja köra lastbil, men pappa sa ifrån.

– Det är ett hårt och tungt jobb, som han antagligen i all välmening ville bespara mig. I stället utbildade jag mig till operationssjuksköterska, men jag

har hela tiden haft kvar mitt motorintresse och har gjort hela resan, från moppe till tung lastbil.

I mitten av 80-talet började Annette tävla med motorcykel. Först i road-racing, sedan i enduro där hon tävlade på elitnivå. Det blev ett EM-brons i början av 2000-talet.

– Med hjälp av olika sponsorkontrakt kunde jag till och med försörja mig på enduro ett tag.

Men hela tiden låg det där lastbilsintresset och grodde, tills Annette en dag bestämde sig och såg till att även C, CE och DE hamnade i körkortet.

– Dagen efter fick jag jobb på ett åkeri och började köra på Europa. Jag var en av få kvinnor. Sverige är ett föregångsland när det gäller kvinnliga yrkesförare, trots att bara fyra procent av alla svenska yrkesförare är kvinnor.

Av en slump åkte hon en dag förbi Scantias Demo Centre i Södertälje och



Ett eller flera hjul, stort eller smått, gammalt eller nytt. Det spelar ingen roll, bara det finns en motor så fångas Annettes intresse direkt.

”JUST NU UTBILDAR JAG MIG TILL MOTORSÅGS-INSTRUKTÖR – DET ÄR OCKSÅ VÄLDIGT ROLIGT!”

över en fika blev hon erbjuden jobbet som fordonsinstruktör.

– Jag skulle visa upp Scantias olika lastbilsmodeller för olika kunder och för pressen. Här fick jag en bra teknisk grund att stå på och blev nog lite nördig på allt som har med tekniken att göra.

Efter ett tag värvades hon över till utvecklingsavdelningen på Scania, där jobbet var att testköra prototypplastbilar och utveckla olika komponenter till lastbilar. En dag blev hon intervjuad av en journalist som frågade henne om hon inte ville börja skriva själv.

– Glöm det, sa jag. Men efter ett tag började jag fundera. Jag kunde inte

komma längre med det jag jobbade med – kanske var det inte så dumt att bli motorjournalist i alla fall...

Hon kastades direkt in i jobbet som motorjournalist för en lastbilstidning. Där blev hon ansvarig för tidningens testkörningar av lätta och tunga skåp- och lastbilar.

– Jag trivdes och bestämde mig för att läsa på Poppius journalistiska skolan i Stockholm.

I dag frilansar Annette för olika svenska åkeri- och entreprenadtidningar. Hon testkör både mc, transportbilar och tunga lastbilar. Både i Sverige och i Europa.

– Det är ett fritt arbete där jag även hinner med mina dressyr- och arbetshästar och arbetet på gården. Just nu utbildar jag mig till motorsågsinstruktör – det är också väldigt roligt!

– Hur framtiden ser ut vet jag inte riktigt. Bara att jag kommer att jobba med motorer på ett eller annat sätt, avslutar Annette, innan hon packar för några dagars testkörning av lastbilsnyheter i München. ■

Kuriosa om Annette Eilert

Annette Eilert, 47 år, sambo
Född i Södertälje, bor på gård utanför Vimmerby.
F d operationssjuksköterska, f d testförare, numera motorjournalist.
Trivs bäst bakom ratten på en lastbil eller hjullastare eller med en motorsåg i handen.
Duktig på matlagning, tankar energi på hästryggen.

–Annette Eilert–

Din bil avslöjar vem du är



Flera undersökningar gällande bilar och dess ägare bekräftar det jag länge misstänkt: Vi är vad vi kör. Du som tror att bilen på din garageuppfart har valts av en slump för att du behövde just en bil, har helt fel.

Din bil är mycket mer än ett transportmedel och bekvämlighetspryl, bilen är en del av din identitet och personlighet. Ett instrument för dig att uttrycka och understryka vem du är. Medvetet eller omedvetet är det en rad faktorer som styr vårt val av bil. "Sådan husse sådan hund" har vi hört sedan tidigare. "Visa mig din bil och jag kan säga vem du är", är ett annat påstående som jag tycker stämmer in väldigt ofta.

BILEN ÄR ETT SMYCKE som du vill visa upp och är stolt över. Nåväl, oftast i alla fall. Några ser bilen enbart som ett transportmedel från A till B, punkt slut. Andra är dödligt passionerade. En och annan skaffar en viss typ av bil för att retas med omgivningen. Men det är också ett sätt att uttrycka sin identitet. En rostig gammal bil kan vara ett sätt att signalera att du inte bryr dig om materiella ting lika väl som en skinande ren och pedantiskt skött kan betyda att du är perfektionist.

Om du trivs med att vara en grå liten mus så köper du inte en pick-up och lackar den tjejsa för att sedan smyga till Konsum för att handla. Det är inte så ofta vi ser businessmän köra småbilar eller papiljottmormor i senaste Porschen. Vad rör sig i huvudet på en som kör Trabant? Varför har storstadsfolket SUV:ar? Knappast för de dåliga skogsvägar i staden. Sanningen är att de vill uttrycka någonting.

De flesta bilägare sätter en personlig touch på bilen oavsett om det gäller ett par tärningar i vindrutan, ny lack, kromade detaljer eller extraljus. Andra tar det mera seriöst och gör det hela till en livsstil. Gnetar med olika extrajobb och lägger varenda krona på att pimpa bilen in i minsta detalj för att sedan delta på olika mässor och utställningar. Andra köper en svenssonbil, tar bort modellbeteckningen, och lägger två årslöner på att trimma motorn. Allt för att kunna hänga av en massproducerad "kavajräser" vid första bästa rödljus.

– Det handlar om att skryta lite och få respekt, sa en god

vän till mig en gång. Folk tittar på en fin bil och man höjer sin status och blir beundrad. För många är det ett sätt att visa att pengar finns, eller åtminstone fanns innan köpet. Något att knäcka grannen med eller något som blir en snackis i villakvarteret.

Och så har vi den nya tidens pensionärer som vill förverkliga en gammal dröm. Jag träffade i förra veckan en nybliven pensionär som hade köpt en svindyr Audi. Han hade aldrig varit så lycklig. Det var fint att se.

JAG MÅ VARA FÖRDOMSFULL men tror att unga killar väljer bil med hjälp av testosteronet i kroppen. När de blivit äldre och bildat familj styr plånboken och då blir det ofta så förnuftigt att personligheten försvinner. Här går säkerhet för barn och vuxna före feta sulor. Vad som styr kvinnors val av bil är mer komplext och förmodligen en generationsfråga. Dagens unga kvinnor är inte nöjda med att lacken är röd. De vill också ha en kraftfull motor och racingkänsla i ratten. Och gärna miljövänligt.

Titta på vad män och kvinnor som är nyskilda köper för bil. För många det första stora köpet de gör efter att ha "återtagit sin frihet". En nyskild väninna till mig har köpt en cabriolet. Bara för att hon kunde. För henne blev bilen ett sätt att visa och understryka sin frihet.

Nu är det kanske en och annan som undrar vilken typ av bil som står på min garageuppfart? Jag kan avslöja att den är svart som natten, har en kraftfull motor, 4WD, mycket krom och dyra extraljus samt ett flak för att alltid vara redo. I bakrutan hänger en luftfräschare med talloljedoft.

Det säger väl en hel del om min personlighet. ■

Annette Eilert

Annette Eilert, motorjournalist



"Jag må vara fördomsfull men tror att unga killar väljer bil med hjälp av testosteronet i kroppen."



www.eset.se

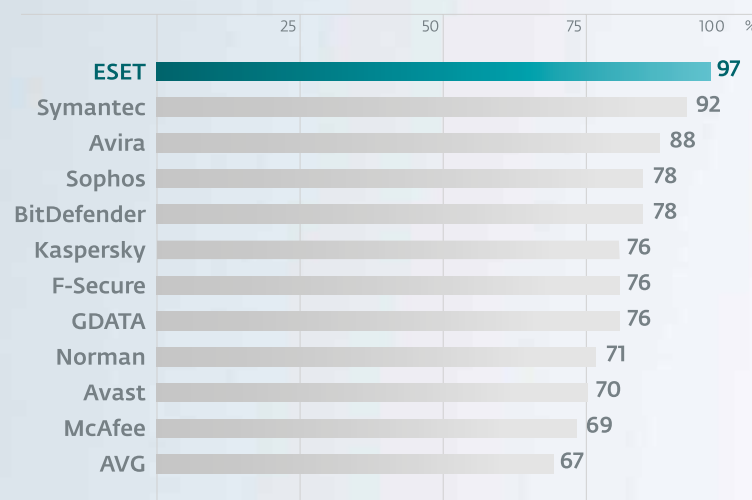
Världsledande

ESET har flest antal "VB100 Awards" från den oberoende testorganisationen Virus Bulletin. ESET är antivirusprogrammet som ger dig sinnesro.

Du kan lita på ESETs exceptionella förmåga att skydda din dator och mobila enheter, allt med fingertoppskänsla och minimalt systemavtryck.

Testa ESET helt gratis och upptäck varför så många användare föredrar ESET:s antiviruslösning. Kontakta oss på telefon 08-661 65 50, alternativt gå direkt till www.eset.se.

Virus Bulletin-utmärkelser



Andel utmärkelser i tester (%)

Inte komplett lista. Innehåller endast produkter (tillverkare) som testats fler än 20 gånger.

Källa: www.virusbtn.com, maj 1998 - oktober 2012



Rekordhållare av
Virus Bulletins
100%-utmärkelse.



www.eset.se telefon 08-661 65 50



VÅR RESA HAR BARA BÖRJAT

I MER ÄN TRETTIO ÅR har vi på Anytec strävat efter att bygga världens bästa aluminiumbåtar. Samma ledord som följt oss under alla dessa år - en absolut kompromisslöshet när det gäller material och konstruktion - motiverar oss att utveckla våra båtar ytterligare. Årets Anytec är starkare, snabbare och bättre rustad att möta havets utmaningar än någonsin tidigare. Men det finns annat som inte förändras. Vårt unika skrovkoncept är ett sådant. Vassa, välbalanserade skrov med rätt motorstyrka ger förare och passagerare en grym upplevelse - utan överraskningar.

Alla våra båtar byggs för hand av människor vars erfarenhet sträcker sig över många år. Samtidigt som vårt arbetssätt borgar för välkonstruerade båtar så finns det även en hantverksmässig stolthet i det vi gör. Vi inspekterar varje enskild svetsning och detalj, allt för att säkerställa att våra båtar håller högsta kvalitet, från för till akter.

Välkommen till en helt ny upplevelse.

Välkommen till Anytec.

BUILT FOR THE BEST
PREPARED FOR THE WORST