ÄVENTYR I ALBANIEN • VI KÖR EL-CADDY • RÄDDAD FRÅN TRÄSKET I NORRLAND

Transport MAGASINET

EN TIDNING FRÅN VOLKSWAGEN TRANSPORTBILAR
NUMMER 3 2014

Rally CROSS

ALLHJULSDRIVNING FÖR ALLA

4FALDIG 4MOTION

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

TÜV NORD CERT GmbH ISO 9001

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

VI HAR DET DU SÖKER TILL DIN TRANSPORTBIL

Meyer Cross Fire, en helt ny genereation sandspridare med integrerat ”pre wet” system, full kontroll på spridningen via inkopplingsbar GPS, inget underhåll, få rörliga delar, lång livslängd och kan sprida samtlika halkmaterial. Finns i flera storlekar.

Meyer diagonal och vikplogar till lättare transportbilar och pickuper. Väl utprovade i Sverige under mer än 30 år. Hög kvalitet för professionell användning som fungerar år efter år. Har du ett plogkontrakt har vi produkterna som får jobbet gjort!

Vision X förändrar extraljusmarknaden totalt med sina högeffektiva LED ramper. En ramp, lika lång som nummerskylten ersätter upp till ca, 5 st. 35W Xenon. Enkelt montage, låg strömförbrukning, lång livslängd, sten och dubbskott säkra samt med ett enormt ljus finns inget alternativ.
Med flera olika ljusbilder alternativt ”multi optik” får man den ljusbild som önskas. Vision X PX rampen i 52 cm längd ger otroliga 17.748 Lumen dagsljus!

Warn vinschar och godkända vinschfästen ser till att jobbet blir gjort med upp till 4.3 tons dragkraft och integrerade montage. Fästen finns till de flesta lättare transportbilarna på marknaden.

Antec, krockprovade och godkända frontbågar i polerat rostfritt stål av hög kvalitet. Godkända både med och utan lampor monterade. Finns till de flesta förekommande transportbilarna.

AB Rindab, Svarvarvägen 14, 132 38 Saltsjö-Boo, Tel. 08-7472480, rindab@rindab.se, www.rindab.se RINDAB

CERTINA

SWISS WATCHES SINCE 1888

DS

OFFICIAL TIMING PARTNER OF THE WRC FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

PRECISELY YOUR MOMENT

DS-2

WWW.CERTINA.COM

CERTINA ±10 SECONDS PER YEAR PRECIDRIVE

Innehåll 03-14

6 De kör så det ryker!
Rallycross är på stark frammarsch, i Sverige ute i stora världen. Volkswagen Polo RX Supercar är en vinnarbil i både SM och VM.

22 Larmet går – VW rycker ut
I Torshälla är det Volkswagen som gäller för räddningstjänsten. Med de två senaste brandbilarna förkortas insatstiden dramatiskt.

26 EXtra utrustade – Rally X Edition
Volkswagen Caddy och Transporter Rally X Edition är två special-versioner med ”extra allt” som standard. Säljs bara i höst!

28 TM och VW vinnare i Albanien
TransportMagasinets Richard Sjösten körde Rally Albanien i en VW Taro med far och fru i högerstolen: klasseger och sexa totalt!

32 Giugiaro – en av de största?
Giorgetto Giugiaro är en av världens mest kända och mest produktiva bilformgivare, men i VW:s familjealbum är han ett udda inslag.

42 4X4MOTION
Volkswagen är störst i Sverige på transportbilar och alla fyra modellserierna finns med 4MOTION – drivning på alla fyra.

48 Provkörning: Caddy med eldrift
Det finns bara ett fåtal testbilar och kanske kommer den inte alls att se ut så här – men en eldriven Caddy är den idealiska budbilen.

52 Lust- och lastfyllt
Elmia Lastbil är branschens mötesplats framför alla andra. Årets mässa bjöd på stora och små nyheter – och vackra veteraner.

56 Ultimat Amarok?
Amarok Ultimate är den senaste versionen av Sveriges mest sålda pickup. Kanske rent av den ultimata versionen av Amarok?

58 Träskbussen
Under drygt 50 år sjönk den allt djupare ner i dyn, men så en dag kom räddaren från skyn: nu ska den gamla bussen rulla igen.

Alltid i TransportMagasinet
5 Ledaren 12 Nytt och Noterat.

58
Räddaren från skyn
Efter ett kort liv som VW-buss och ett långt liv som jaktkoja ska 64-åringen återfå alla sin forna glans – i Frankrike.

32 Fulländade former
Giugiaro och hans Italdesign har format cirka 200 bilmodeller.

För att underlätta god kundservice och korrekt administration av bland annat de garantier som följer med ditt ägande av en bil av märket Volkswagen behandlas dina personuppgifter med stöd av IT av Volkswagen Group Sverige AB. Den auktoriserade återförsäljaren av ditt bilmärke i det distrikt du bor registrerar också dina personuppgifter. Uppgifterna, som i huvudsak inhämtas från dig via dina kontakter med återförsäljarbolaget och från vårt Bilägar- och Beståndsregister, uppdateras och kompletteras främst från Centrala Bilregistret. De uppgifter som behandlas är till exempel namn, adress, uppgifter om bilen och dess service och reservdelsinköp. Uppgifterna används också om det av säkerhetsskäl skulle bli nödvändigt att återkalla ett fordon, för utsändande av denna kundtidning, för framställning av statistik samt för information och marknadsföring. Du kan komma att få intressant erbjudanden från våra auktoriserade återförsäljare eller från våra samarbetspartners, såsom försäkrings- och finansieringsföretag. Om du inte vill ha sådan information eller begär rättelse av ev felaktig uppgift, meddela detta skriftligen till Reklamservice AB, Borgmästarg 5E, 434 32 Kungsbacka.

VI BYGGER OCH INREDER SÄKRA, FUNKTIONELLA ARBETSMILJÖER

”

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

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

NORDIC VEHICLE

EURO-LANS KAROSSERIVERKEN U-LIFT YDRESKÅP

nordicvehicle.se

Att skapa vinnande team

Det är kul att se vilket enormt intresse det blivit för den ”nya rallycrossen”, och då tänker jag både på VM-serien och på det svenska mästerskapet Rally X, som ju delvis körs tillsammans med STCC (se sid 6). Som bekant satsar Volkswagen på rally, rallycross och fyrhjulsdrift, och det är också lite av ett tema i denna tidning.

Vi på VW Transportbilar stöttar både Volkswagen Dealer Team och Mattias Ekströms Audi-team med våra transportbilar. Det mest intressanta med dessa två framgångsrika rallycross-team (sid 6) är att de på mycket kort tid lyckats samla sig kring en målsättning, och att samtliga i teamen ställer upp och hjälper varandra.

Föraren får ofta mest uppmärksamhet, men det är hela teamet som i slutändan ser till att föraren kan leverera när det behövs. Även hos föraren är det naturligtvis otroligt mycket träning och erfarenhet som gör att man i dag blir bättre än sina konkurrenter, men utan teamet inga segrar.

På liknande sätt arbetar vi tillsammans med våra återförsäljare inom Team Transportbilar. Det är inte bara säljaren som skall vara hjälte. Det är otroligt viktigt att hela teamen fungerar smidigt och friktionsfritt, det gäller såväl säljare och personal på servicesidan som administrationen, annars blir kundupplevelsen inte bättre än den svagaste länken. Vi satsar mycket tid och kraft på att få våra Team Transportbilar att fungera så bra som möjligt – och helst ännu bättre!

I samband med Volkswagens satsning på Rally X har vi tagit fram två editionmodeller, en Caddy Rally X och en Transporter Rally X (sid XX), som hjälper våra kunder att lösa sina transportbehov på ett extra trevligt och ekonomiskt sätt. För oss är det viktigt att också skapa ett kundvärde i samband med vår satsning på Rally X. Det skall inte bara vara något vi gör för att stötta motorsporten, utan det är viktigt att även kunderna kan ta del av denna satsning.

Rally X-säsongen fortsätter och vi håller tummarna för Volkswagen Dealer Team i Sverige, men önskar även Mattias Ekströms team lycka till inför avslutningstävlingarna på Solvalla och i Argentina.

HANS TUREMARK

Märkeschef, Volkswagen Transportbilar

Transport MAGASINET

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

Ansvarig utgivare: Hans Turemark
Redaktör: Björn Sundfeldt
Omslagsfoto: LAT Photo/Richard Sjösten

Redaktionskommitté: Lisbeth Hansson, Anders Andreasson, Björn Sundfeldt, Richard Sjösten.

Produktion:
Bellof Studios, Richard Sjösten

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

Tryck: Forssa Print

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

ISSN: 1402-4233

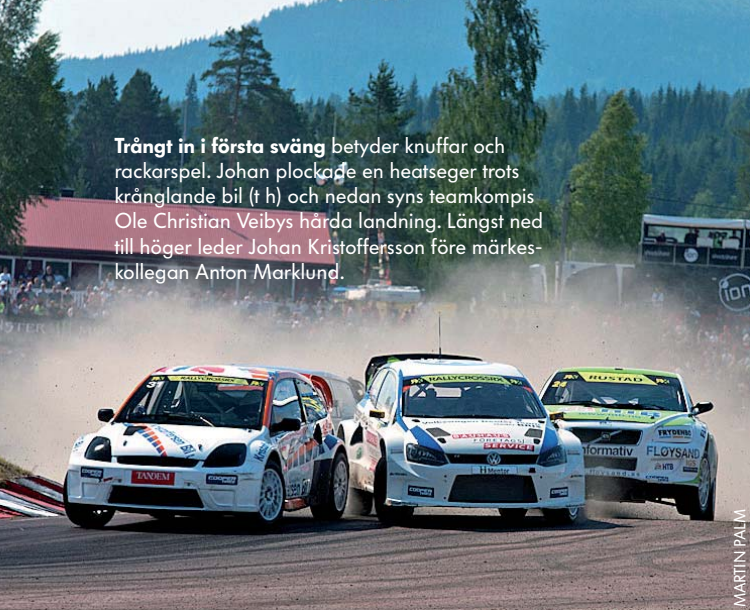
Transportbilar

RXFEBER

Text & foto Richard Sjösten

Oles och Johans jobb är att flyga lågt med Volkswagen Polo RX Supercar. Häng med in bakom kulisserna hos rallycross-teamet som ska vinna VM 2016.

KODAK EPP 5005
52
Volkswagen Dealer Team
BAUHAUS
FÖRETAGS
SERVICE
SCANIA
29
Driver
Veiby
Kristoffersson
J. KRISTOFFERSSON
Mentor
Castrol
VEIDEC
COOPER



Trångt in i första sväng betyder knuffar och rackarspel. Johan plockade en heatseger trots krånglande bil (t h) och nedan syns teamkompis Ole Christian Veibys hårda landning. Längst ned till höger leder Johan Kristoffersson före märkeskollegan Anton Marklund.

MARTIN PALM

Håll ned kopplingen. Lägg i ettan. Hitta dragläget. Lägg i handbromsen och tryck in knappen på ratten för att låsa drivlinan i spänt läge. Aktivera antilag-systemet och håll gasen i botten. Bapp-bapp-bapp-bapp! Avgassmattret är nästan smärtsamt trots öronproppar och hjälm! Vänta på start…

START! Släpp kopplingen och samtidigt knappen på ratten. Ettan, tvåan, trean, fyran...

– Starten är otroligt viktig i rallycross, säger Johan Kristoffersson med ett snett flin. Fyra varv på kort bana betyder runt tre minuter långa heat.

– Är man inte med i starten blir det väldigt svårt att slåss om segern, fortsätter han.

Vi befinner oss i värmländska Höljes. Överallt syns människor som jobbar. Bärandes, byggandes, pysslandes. Idogt arbetande, och till synes välorganiserade, alla med T-shirts med trycket ”That magic weekend”. ”Den magiska helgen” är helgen då lilla Höljes med drygt 100 bofasta innevånare invaderas av 40 000 glada fans från hela världen. Klubben Finnskoga MK står värd för årets femte VW-deltävling i rallycross. Vilken folkfest!

Alla har kommit hit för att se ”värstingklassen” Supercars, med över 40 startande ekipage. En klass som Johan Kristoffersson kör med sin Volkswagen Polo.

– Startproceduren är lite klurig. Att göra alla steg tar minst fem sekunder, och sen gäller det också att låsa motorvarvet på rätt varvtal. Blir det för högt spinner det för mycket, och blir det för lågt, ja då blir det något som liknar kärringstopp, skrattar Johan.

Vi möter teamet dagen innan VM-deltävling börjar. Nerverna är lite utanpå, det märks. Den utlovade medåkning runt banan uteblir med kort varsel.

– Vi måste spara på materialet. Vi vågar inte riskera någonting, ni förstår va? säger Per Andersson, pressansvarig i KMS-teamet.

Vi förstår till fullo. Med kännedom om bakgrunden ter sig teamets beslut självklart: VM på hemmaplan, nybyggd bil och ett första tillfälle att mäta sig med de absolut bästa teamen i världen. Treårsplanen för Kristoffersson Motorsport (KMS), som stöttas av Volkswagen Dealer Team är ambitiös: 2014 kör man SM och några inhopp i VM och EM. Nästa år gäller full VM-säsong och 2016 ska VW-bucklan bärgas till teamets hemmabas i Arvika.

Det är alltså inte läge att riskera något över huvud taget.

Men vi har tur, lite längre ner i depå-

ACCELERATIONEN I EN SUPERCAR ÄR HELT MAKALÖS.

Största utmaningen är att inte ”överköra”. Polon inbjuder till att sladda hur mycket som helst, men det vinnande spåret är snävare än så. Att pendla mellan att köra snålt och aggressivt är nyckeln till seger, förklarar Johan Kristoffersson. Eldsvåda efter Roger Enlunds rullning (nedan) är snabbt släckt.

gatan värmer Mattias Ekström upp sin nybyggda Audi S1. Bilen är helt färsk från verkstaden, ännu färskare än KMS-teamets Polo, och Mattias Ekström behöver all åktid i världen för att ställa in bilen.

Vi får en våldsam åktur i den högst tillfälliga högerstolen. Acceleration är minst sagt blixtrande. Noll till hundra går på strax över två sekunder, vilket är i klass med en Formel 1-bil! Wow! (Mattias vinner senare hela tävlingen).

Från startplattan hinner Mattias rycka i tvåan, trean och fyran innan han duttar till på bromsen för att klara banans första kurva, skymd över ett krön. Ingångshastigheten är nästan overkligt hög. Vi lättar över krönet i svängen och sedan in i en vänster som avslutas med ett hopp! Härifrån kastas trean och fyran i på en liten raka, innan en högerkurva och en lång bankad vänstersväng.

Första kurvan på Höljes banan är ingenting för fegisar. Fullt på fyrans växel ger en fullt utfjädrad bil. Att kurvan är skymd gör inte saken lättare.

Rallycross är intensivt, otroligt intensivt, och bilarna extremt explosiva. 2-litersmotorn levererar 560 hästkrafter och än mer imponerande är vridmomentet: 850 newtonmeter! Fem gånger så mycket som en vanlig Volkswagen Polo, eller drygt dubbelt så mycket vridmoment som i en 180-hästars Amarok!

Kraften fördelas ner till all fyra hjulen via en tätstegad racingväxellåda byggd av svensken Mats Karlsson. Från växellådan når drivkraften banan via fyra skurna slicks, alltså däck nästan helt utan mönster. Att greppet blir bra på asfalt är inte svårt att förstå, men grus? Johan förklarar:

– Däckens mjuka gummiblandning gör att även grusgreppet blir bra, speciellt efter ett tag när gruset blir hårt.

Första dagen under en tävlingshelg i RX-VM betyder fri träning. Här visar Johan styrkebesked genom att vara tredje snabbast bil av totalt 42 bilar i Supercarklassen.

Men sedan händer något. När Johan kommer in efter att ha vunnit ett heat under lördagens kval är han inte glad, utan djupt frustrerad. Det visar sig att bilen helt plötsligt bara dör.

– Av någon anledning bryter tändningen. I sista heatet fick jag starta om bilen tio gånger, otroligt att jag kunde vinna ändå! Men tyvärr räcker inte våra tider långt. Otroligt frustrerande när vi vet att farten finns, muttrar Johan irriterat.

Rallycrossreglerna är inte helt solklara till en början. Förenklat kan man säga att första kvalheat har en lottad startordning. Tider tas från heatet, och här är placeringen oviktig. Snabba bilar kör mot snabba, och så vidare i nästa

En av teamets transportbilar är en fyrhjulsdriven Transporter utrustad med stora motorn på 180 hästar och den sjuväxlade DSG-växellådan. Ole Christian Veiby, en av teamets två förare är blott 17 år gammal och bosatt i Kongsvinger, Norge.

”DÄCKEN ÄR NÄSTAN HELT UTAN MÖNSTER OCH SÅ MJUKA ATT DE FÄSTER FINT ÄVEN PÅ GRUSET.”

heat. Härifrån plockas poäng, och det gäller att nå topp tolv efter alla kvalheat. Om inte är tävlingen över. De tolv bästa bilarna gör upp i två semifinaler, och sedan final.

Höljeshelgen blir alltså inte alls vad Arvikateamet tänk sig. De når inte ens semifinal med en bil som stannar. Byte av ECU (bilens huvuddator) fixar problemet, men helgen är redan körd…

Ett positivt besked i all frustration är dock att både förare och bilar har farten i sig. Nedslagna och besvikna åker teamet till Belgien nästföljande helg, där VM-säsongens sjätte deltävling ska avgöras.

Belgien utmanar med omväxlande väder, och teamet kunskap sätts verkligen på prov. Torrinställning, ändra till regninställning. Tillbaks igen. Trots allt mekande går Johan hela vägen till final, med högst poäng av alla!

När dammet lagt sig står Johan på pallen som trea i VM-deltävlingen.

Vilken revansch! ■

Sammanbiten min trots pallplats i Belgien. – Jag ville vinna. Men med lite distans var det en underbar revansch, säger Johan.

Volkswagen Polo RX SUPERCAR

Drivlina: Längsmonterad 4-cyl radmotor, maxeffekt 560 hk/412 kW vid 6 250 r/min, 850 Nm vid 5 000 r/min, permanent fyrhjulsdrift, 5-växlad racingväxellåda, centrumdiff och differentialbroms fram/bak. Anti-lag-system (håller konstant turbotryck).
Vikt: (kg) Minimivikt 1 300.
Chassi: Fjädringsväg 250 mm, ventilerade bromsar 355 mm, fälgar 8x17 tum.
Prestanda: 0–100 km/h 2,1 sek, toppfart upp till 190 km/h, bränsleförbrukning ”avsevärd”.
Pris: Ej till salu, tävlingsbil.

FIA WORLD RALLYCROSS CHAMPIONSHIP
Återstående tävlingar 2014: 20-21 september Tyskland, 27-28 september Italien, 11-12 oktober Turkiet, 28-29 november Argentina.
Efter sex omgånger leder norrmannen Petter Solberg, före lettländaren Reinis Nitiss och finske Toomas Heikkinen i sin VW Polo på tredje plats.

Svensk rallycross:
Supercar: Internationellt reglemente enligt FIA. Fyrhjulsdrift, turbo med restriktor, över 500 hk.
Supercar Lite: Internationell enhetsklass, rörram, fyrhjulsdrift, cirka 300 hk.
Övriga klasser: Super 1600, Touringcar, JRX. Supernationell, 2 400cc, 2 150cc och Junior klass.

Mekaniker Andreas Levin ser över bilen mellan heaten. Kylaren är flyttad från fronten till bakvagnen för att skyddas mot stensprut och kollisioner. Kylluften tas in från sidorna ovanför bakhjulen. Motorn är längsmonterad i motsats till det tvärställda originalet. Många reglage på ratten, bland annat ett vred för nio olika launch control-lägen. Till höger om ratten sitter växelspaken och ännu mer till höger handbromsen (för att låsa bakhjulen och få ut bakvagnen i sladd).

Mikaela först!

SVENSKA RACERFÖRAREN Mikaela Åhlin-Kottulinsky, 21, blev historisk när hon som första kvinnan nyligen lyckades vinna ett race i en entypserie skapad av Volkswagen. Klassen, Scirocco R-Cup, körs med gasdrivna VW Scirocco med 235 hk + 50 extrahästar som kortvarigt kan lockas fram för omkörning. Segern bärgades på tyska Norisring i ösrregn.

Amarok + dj-bås = Amarok Power

Interiören bjuder på djupt skålade stolar och en laser-etsad siluett av bilen återfinns på stolarnas nackstöd.

PÅ VOLKSWAGEN-TRÄFFEN i österrikiska Wörthersee har det blivit en liten tradition att Volkswagen Transportbilar visar upp en konceptbil. Årets upplaga var en ljudlig historia: En Amarok med flaket fyllt med ljudutrustning på totalt 5000 W i uteffekt.
Bilen var lackerad i ”Dynamic grey” och försedd med matchande 22-tums fälgar skodda med däck i dimension 295/35. Utöver detta hade konceptbilen också dubbla avgasutblås, orangelackerad bromsok, interiör i nappa-läder/alcantara, med mycket mera. Under huven ruvade en direktinsprutad diesel-V6 på 3 liter, med en effekt på 272 hästkrafter och ett maximalt vridmoment på hela 600 Nm vid 3 000 r/min. Kopplad till en 8-växlad automatlåda ger motorn en toppfart på 210 km/h och en acceleration från 0 till 100 km/h på 7,9 sekunder. Hyfsad prestanda för ett dj-bås...!

60 år av kärlek

PÅ HEMSIDAN
www.lovetheoriginal.com uppmärksammas drygt 60 år med Folkabussen med ägarnas egna bilder.

HELSINKI BATTLE

RALLYLEGENDERNA Tommi Mäkinen, Markku Alén, Marcus Grönholm och Juha Kankkunen tog sig an dagens rallystjärnor precis innan start på årets Rally Finland, i en spektakulär rallysträcka i centrala Helsingfors.

Volkswagen Polo R WRC rattades av Markku Alén, världsmästare 1978, och Jari-Matti Latvala. Vann gjorde dock en annan finländare; Marcus Grönholm tillsammans med norrmannen Mats Østberg.

Markku Alén (t v) myntade uttrycket ”maximum attack” och visade att takterna fortfarande sitter i vid 63 års ålder.

Dags för ny takbox?

PACKLINES färgglada X-serie piggar verkligen upp. Den här kallas MOAB, Mother of all boxes”. Köp den hos din VW-handlare.

Lastvolym 400 liter, vikt 25 kilo, garanti 10 år. Pris 12 999 SEK.

www.volkswagentillbehor.se

STULNA OSTBUSSAR FUNNA

Tre Folkabussar, ombyggda för att likna ostbitar, stals mitt under ett event i USA. Två dagar senare hittades dyrgriparna i en lagerlokal. Den specialbyggda dragbilen och trailern till ”ostarna” klarade sig inte lika bra, de hittades utbrända.

CARAVELLE OCH MULTIVAN – POLISFAVORITER

Rikspolisstyrelsen genomför regelbundet tester av bilmodeller som är aktuella för polistjänstgöring. Testerna utförs av en erfaren trafikpolis och piketpolis med bakgrund som rallyförare, skriver tidningen Svensk Polis.

Bästa tvåhjulsdrivna transportbil blev Volkswagen Caravelle och bästa fyrhjulsdrivna transportbil är Volkswagen Multivan.

NYTT MATERIAL I RALLYCROSSBIL

Det svenska innovationsföretaget Trifilon har utvecklat ett världsunikt kompositmaterial i kol- och naturfiber. Materialet har premiärtestats i karossen till Volkswagens rallycrossbil.

– Vi är imponerande över styrkan och materialets låg vikt. Vi tror att det kan ha bidragit till att vi kunde få så hög fart i bilen, säger Tommy Kristoffersson, stallchef för VW Dealer Team.

Materialet är en kombination av naturfiber och kolfiber och är både lättare och starkare än rena kolfiberlaminat. Materialet är 33 procent biobaserat vilket ger mindre miljöpåverkan än ren kolfiber.

Finsk VW-seger

STOR DAG för finländarna Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila då det var första gången på fyra år en finsk duo segrade i Rally Finland. Rallyt, känt för sin extrema hopp och högsta medelfarten av alla VM-rallyn, var dock ingen enkel match. Sébastien Ogier/Julien Ingrassia var endast 3,6 sekunder efter i mål. Andreas Mikkelsen/Mikko Markkula knep en meriterande fjärdeplats, även de i en Volkswagen Polo R WRC.

Kul VW-prylar

För VW-bussnostalgiker och andra prylsamlare finns mycket kul att hämta på www.ginza.se.

Förutom sovsäck och högtalare (bilderna) finns bland annat väggklocka, necessär, dörrmatta, brödrost och tofflor utformade som eller med bild på den.

VW CALIFORNIA JUBILERAR – OCH KÖR MOT NYA REKORD

Husbilsversionen av VW Multivan har jubilerat. Den 25 juli tillverkades California nummer 50 000 sedan tillverkningen startade 2004, en milstolpe som förstås firades rejält av personalen i fabriken i Hannover.

California är bästsäljare i sitt segment och kör vidare mot nya rekord: i år beräknas produktionen bli drygt 8 100 campingbussar, fler än någonsin tidigare.

Rally Finland, ansett som modern till alla WRC-rallyn – är brutalt snabbt. Det enda som hindrade Polo R WRC att gå snabbare är inbyggd fartspärr vid 200 km/h.

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

Kontakta oss för mer information.

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

www.hiab.se

HIAB

FLOBY
AUTOKAROSS

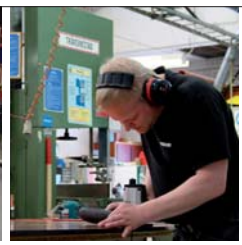
EN PÅBYGGNAD FÖR VARJE BEHOV

Autokaross har lösningen för dina transportbehov. Vi erbjuder flak, skåp och kåpor till marknadens vanligast förekommande arbetsbilar. Våra påbyggnader är konstruerade för maximal last, låg energiförbrukning och god ergonomi. Tillverkningen sker med återvinningsbara material som håller för tuffa tag. När det står Floby på din påbyggnad, då vet du att du har ett starkt, lätt och miljövänligt lastutrymme i din bil som gör jobbet enklare och roligare!

s-k.se

www.autokaross.se • 0515-72 34 00

KAROSSAN
SPECIALISTER PÅ BILINREDNINGAR SEDAN 1944



Hur vill du ha bilen inredd?

70 ÅRS TRADITION - KVALITET I VÄRLDSKLASS

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

Karossan har erfarenhet av påbyggnadsarbete sedan 1944. Vi utför alla slags slags montage, svets, plåt, plast, elinstallationer och lackarbeten.

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

KAROSSAN
SPECIALISTER PÅ BILINREDNINGAR SEDAN 1944

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

Vattna i trädgården med telefonen

EDYN ÄR ETT SMART trädgårdssystem som övervakar och vattnar dina plantor automatiskt. Systemet styrs av en liten givare, nedstucken i jorden som skickar uppdateringar till din smartphone om väder och markförhållande och – tillsammans med en liten vattenventil – kan vattning ske automatiskt när fuktigheten i jorden blir låg. Systemet mäter också soltimmar och känner av jordens sammansättning, och kan därigenom meddela vilka växter som trivs med givna förutsättningar. Pris: cirka 159 US dollar. Mer info på www.edyn.com

FÖR TRE ÅR sedan bytte Michelin ut sin stora event-Scania mot en smidigare VW Crafter försedd med en mängd finesser och utrustning, bland annat WRC videospel.

Nu har denna första Crafter bytts ut mot en ny av samma modell men med mer utvecklad och avancerad utrustning.

Mest uppseendeväckande är den uppblåsbara fem meter höga Michelin-gubben som vajar från bilens tak.

Med i den nya event-plattformen följer också bland annat ett Michelin-tält, tv-set för produktpresentationer, videospel, spotlights, högtalare och ett par Segway. Inga problem, allt får plats.

– Vi använder bilen vid bland annat återförsäljar-evenemang och branschmässor. Vår nya Crafter har fungerat utmärkt och visat sig vara tillräckligt flexibel för att passa olika behov, säger Niclas Petersson, Nordic Event Manager.

TRAFIKANTSPEL TILL 1200 GRUNDSKOLOR

Undersökningar som NTF gjort visar att det råder stora brister och ojämn trafikundervisning i skolorna. Lärarna säger sig vara i behov av ytterligare stöd och verktyg för sin undervisning i trafik. Därför har NTF tillsammans med Bilprovningen och Volvo Lastvagnar låtit ta fram brädspelet TRAFIKANT, med frågor för barn, ungdomar och vuxna.

Det nya spelet delas ut gratis till 1 200 grundskolor runt om i hela landet. Skolor som är intresserade av spelet kan anmäla sitt intresse på: www.trafikeniskolan.se.

– När jag var barn var trafikundervisning en självklarhet i skolan och så borde det vara även i dag. Med goda kunskaper redan från barnsben torde förutsättningarna för en bra attityd och beteende i trafiken öka. Vår förhoppning är att spelet TRAFIKANT ska bidra till detta, säger Bilprovningens VD Benny Örnerfors.

Coolaste kameran kastas upp i luften

FIXA COOLASTE panoramabilden med Panono som är en kamera och en boll! Bollen har 36 inbyggda kameror som exponerar samtidigt när bollen kastas upp i luften. Bilden som skapas är en 360 x 360 graders panorama bild och exponeringen tas precis när bollen når sin högst upp i sin bana. Panono är världens första konsumentkamera över 100 megapixel, och tack vare den höga upplösningen kan bilden zoomas in ordentligt. Resultatet avnjutes i mobilen eller i datorn, och man scrollar runt på ungefär samma sätt som i Google Street View.

Bästa upplevelsen får man dock i en läsplatta, där bilden sömlöst scrollar runt beroende på hur man vinklar och vrider läsplattan. Bollen är i storleksklass med en liten grapefrukt och mäter 11 centimeter och väger 300 gram – och ja, den tål att tappas i marken.

De tyska uppfinnarna bakom Panono hoppas ha kameran på marknaden vintern 2014/2015. Pris 549 euro.

Förköp på www.panono.com

Costner + Multivan = sant

SKÅDESPELAREN och musikern Kevin Costner gillar Multivan. Kevin och hans band ”Kevin Costner and Modern West” använde tio Multivan Highline som transport till en spelningen vid Berlin Fashion Week under sommaren.

SPECIAL
Fälgar
SPEED with SPIRIT and CARE
SNART ÄR DET DAGS
ATT CABBA UPP!
IMAGE
DET BREDASTE SORTIMENTET DE SNYGGASTE VINTERFÄLGARNA
hittar du på www.specialfalgar.se

Golfklockan som hjälper dig bli bättre spelare

Garmin Approach S6, har färgskärm och minne med 30 000 golfbanor inlagda. Peta på skärmen så syns avstånd till green. Ihopkopplad med en iPhone kan den ta emot mail, sms och information om missade samtal. Klockan innehåller också svingkontroll och hjälp med att justera styrkan på svingen. Pris: 3 799 SEK.

Storleverans gånger två!

EKBLADHS MÅLERI i Helsingborg är inga småhandlare, varken som målarfirma eller bilköpare. Nyligen levererades 30 bilar från Din Bil i Helsingborg. ”Det var totalkostnadskalkylen med service och reparationsavtal som var avgörande för kunden”, berättar säljaren Charlie Jansson.

DeLaval är en bil ”värre” med 31 Transporter 4MOTION, som köpts av Din Bil i Södertälje. DeLaval tillverkar mjölkmaskiner och bilarna ska användas för service av maskinerna. ”Att vi kunde erbjuda fyrhjulsdrift till vettigt pris bidrog starkt till affären,” säger säljaren Stefan Lundberg.

Bara hälften av DeLavals bilar fick plats på bilden från Hofmanns, som byggt serviceinredningen i bilarna.

NYTT LEVERANSREKORD FÖR VW

För första gången någonsin levererade Volkswagen fyra miljoner fordon under perioden januari till maj. Jämfört med föregående år betyder det en ökning med 5,9 procent. Styrelsemedlemmen Christian Klinger om rekordet:

– Det är en uppmuntande trend vad gäller levererade fordon, men vi har blandade försäljningsframgångar och marknadens krav är fortfarande utmanande, även om VW-gruppen och dess varumärken är i en utmärkt position för att möta olika trender på världsmarknaden.

Kinesiska marknanden var den av alla som ökade mest, med 17,7 procent och 1,51 miljoner levererade fordon. Även Europa stod för en stor ökning med 8,4 procent. Svagast utveckling hade den sydamerikanska regionen.

På ett bräde köpte Ekblads 8 Caddy, 11 Caddy Maxi, 8 Transporter Skåp och 2 Crafter skåp samt 1 Touareg. Ekblads bilflotta omfattar nu 50 bilar, 41 transport- och 9 personbilar, samtliga från Volkswagen.

NYHET! VW Crafter och Volymax kyltransportskåp.

367% snabbare från noll till kund.

Från 14 till 3 dagar. Så mycket har vi genom idogt LEAN-arbete lyckats korta leveranstiden för vårt storsäljande Volymaxskåp. Och nu finns det alltså också med kyla. Inte undra på att det så snabbt blivit populärt hos livsmedels- och stormarknadskunder som ICA. Den enkla lossningen och lastningen samt att lastkapaciteten ökat från 535 kg till 695 kg gör ju också sitt till.

Kontakta oss eller din VW-återförsäljare så får du veta alla fördelar. Välkommen!

Berco
Specialisten på allt inom påbyggnadsskåp.

Tillverkning, service, reservdelar, support och mycket mer.
Ofta skräddarsytt. Alltid med hundra procents kundfokus.
www.berco.se

Uppgradera din Amarok, T5, Caddy eller Crafter

Beställ läderklädsel till din transportbil direkt av din VW-återförsäljare
Välj mellan original eller special.

Standard Leather AB är leverantörer av läderklädslar till Svenska Volkswagen Transportbilar. Vi samarbetar med Skandia Transport i Södertälje och Halmstad för montering direkt i hamn.
Våra klädslar är ISO-certifierade för kvallitet och miljö och uppfyller de krav som ställs av TÛV och OEM.

Vid nybilsbeställning vänd dig direkt till din VW-återförsäljare.
Vid eftermontering kontakta oss direkt.

För frågor, kontakta Stefan Olsson på Standard Leather, telefon 08-83 01 02 eller 070-956 14 46.

STANDARD LEATHER

Standard Leather AB
Fräsarvägen 7
112 50 Skogås

Telefon: +46 8 83 01 02
kontakt@standardleather.se
www.standardleather.se

Digitala världen

TM:s favoriter i appdjungeln!

Lärande: World Atlas
Vackra kartor var länge ett minne blott i datavärlden sedan bland annat Googles Maps intåg i kartvärlden.

Appen ”World Atlas” har National Geographics kartor, och de är precis så där snygga och färgglada som man minns från skolans geografilektioner. Företagets prisvinnande väggkartor och kartböcker är digitaliserade och inzoomningsbara. Om varje land finns dessutom rikligt med information – om valuta, befolkning, landets flagga och annat matnyttigt.

Appen är ett mysigare sätt att drömma sig ut i världen...

Plattform: iPhone, Windows.
Pris: 14 SEK.

Kontor: Evernote
Programmet är som en kontorslåda där man kan lägga saker som man vet att man behöver, eller vill spara, men ändå inte vet var man ska göra av. I stället för att maila sig själv med bilder, webbsidor eller texter, kan man lägga allt i Evernote – där är de dessutom sökbara och lätta att hitta.

Plattform: iPhone, Android, Windows.
Pris: Gratis.

Vardag: WhatsApp
WhatsApp gör din kommunikation med familj, vänner och bekanta runt om i hela världen enkel och billig. Skicka bilder, videos och text till vänner i grupp eller enskilt. Använder telefonens data-uppkoppling eller Wifi – inga avgifter tillkommer. Företaget som skapade appen köptes nyligen upp av jätten Facebook för rekordbeloppet 19 miljarder US dollar.

Plattform: iPhone, Android, Blackberry, Windows, Symbian.
Pris: Gratis

Transportstyrelsens applikation ”Mina Fordon” gör administrationen av fordon går som en dans.

Nytta: Mina fordon
Enkelt, överskådligt och tydligt. Enklare kan det inte bli.

Transportstyrelsen har gjort ägarbyte, av- och påställning av fordon lika enkelt som att skriva ett sms. Ladda hem appen ”Mina Fordon” och scanna in datamatrixen längst upp på gula delen av registreringsbeviset.

Vips kan du enkelt administrera ditt fordon, och få fordonsuppgifter samt se om några trängselskatter är registrerade på ditt fordon.

Plattform: iPhone. Pris: Gratis.

Scania + Volkswagen = Sant!

En Scania G 450 8×8, lastad med ett marmorblock, på väg upp ur Carrara-brottet i norra Toscana, Italien.

SÖDERTÄLJEBASERADE SCANIA ägs till 99,57 procent av Volkswagen, sedan utköpet från börsen i våras.

– Vi är glada över att Scanias aktieägare i tillräcklig omfattning har accepterat vårt mycket attraktiva erbjudande, skriver Martin Winterkorn, ordförande i VW:s styrelse.

I en intervju i DI, säger Peter Kaméus, kommunikationschef för Scania-Bilar:

– Vi är ’King of the road’ – dit de andra strävar. I snart 125 år har vi varit ledande både som produkt och produktionsmodell. Martin Winterkorn fortsätter:

– Detta är goda nyheter för Volkswagen-koncernen i sin helhet eftersom vi nu kan ta nästa logiska steg i vår strategi att stärka den operativa integrationen mellan Scania, MAN och Volkswagen Transportbilar, för att skapa en ledande grupp för kommersiella fordon.

KONCEPTBILAR PÅ MUSEUM

Volkswagens eget Auto Museum är väl värt ett besök. Från och med juni har museet en helt ny webbsida, där besökaren kan uppleva vad museet har att erbjuda på ett mer intuitivt sätt.

Bland mycket annat hittar man detta stylingkoncept på Volkswagen T3, kallad ”Traveller Jet” från 1979. Med tv, luftkonditionering och individuella snurrfåtöljer i skinn och tonade rutor bak, var detta förlagan till dagens lyxiga Volkswagen Multivan. Effekten i den luftkylda motorn var aningen blygsam – 90 hästar. Notera luftkonditioneringsaggregatet monterat på taket!

www.volkswagen-automuseum.de

Oavsett motiv...

Vi kan...

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 Crafterskåp. En eller hundra spelar ingen roll.

Byt färg på bilen!
Helfoliering eller Carwrapping har på senaste år blivit mycket populärt vilket gjort att vi har stor erfarenhet på området.

Behöver ni också hjälp så tveka inte att kontakta oss.

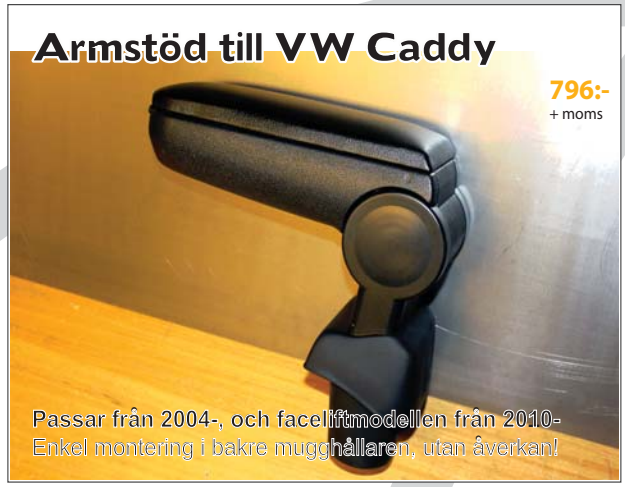
Det vi kan, gör vi bäst.

hillstedts
Det vi kan, gör vi bäst!

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

Armstöd till VW Caddy

796:-
+ moms



Passar från 2004-, och facelliftmodellen från 2010-
Enkel montering i bakre mugghållaren, utan åverkan!

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.

SNABBA LIVRÄDDARE FRÅN VOLKSWAGEN

När larmet går hos deltidsbrandkåren i Torshälla utanför Eskilstuna är det alltid Volkswagen som rycker ut, med en Amarok och en eller två Transporter.

Text: Björn Sundfeldt **Foto:** Richard Sjösten

Vid olyckor och bränder i och runt Torshälla strax norr om Eskilstuna rycker räddningstjänsten ut med hjälp av Volkswagen.

Först på plats är vanligen en Amarok, följd av en eller två Transporter beroende på typ av utryckning.

Amaroken körs av jourhavande styrkeledare, som alltid har bilen med sig – hemma, på jobbet eller var han nu befinner sig – och som därmed kan köra direkt mot målet.

Tidigare måste övriga fyra eller fem jourhavande brandmän först ta sig till stationen för att hämta utrustning och fordon. Men med stationens två nya Transporter-brandbilar, som ersätter en fullvuxen Scania-brandbil, har detta förändrats. 1310 och 1320 – som är de nya bilarnas anropsnummer – är så smidiga att en av de jourhavande brandmännen numera brukar ha med någon av dem hem och till jobbet. När larmet går kan han ofta vara lika snabbt på plats som insatsledaren.

Flera av brandmännen har dessutom sina ”civila” arbeten på samma företag och därför är det ofta två man som åker direkt med 1310 eller 1320. Tack vare detta nya arrangemang förkortas insatstiden dramatiskt och ibland alltså för upp till halva styrkan, speciellt om utryckningen sker åt ”rätt” håll från arbetsplatsen.

– Det är bokstavligen talat en livsviktig skillnad. Vid en allvarlig olycka eller häftig brand är varje minut oerhört viktig. Den här uppdelningen i två mindre och smidigare bilar är absolut rätt väg att gå, konstaterar brandmästare Tomas Holm, som skött upphandlingen av bilarna hos VW-

återförsäljaren Möller Bil i Eskilstuna.

– Samarbetet med säljaren Ove Norenius har fungerat jättebra, och bilarna har fungerat lika bra. Vi har haft en del barnsjukdomar och inkörningsproblem med utrustningen, bland annat med slangkopplingar som släppt och en del elektronik som strulat, men så är det ju nästan alltid, fortsätter Tomas Holm.

De nya bilarna har delvis olika utrustning ombord. 1320 med enkel bakaxel är specialutrustad för olyckor och har bland annat starka klippverktyg plus skumsläckare med 300-liters tank. 1310 med boggibakaxel är en släckbil med både stor skumtank (1 000 l) och skärsläckare. Den här bilens högre totalvikt gör att den kräver C-körkort medan 1320 (3 500 kilo) kan köras på B-kort.

Båda brandbilarna levererades från Hofmanns Karosseri AB i början juni i år, och TransportMagasinet har följt förvandlingen från ”draghuvud” till högteknologisk brandbil.

Ett ”draghuvud” är främre delen av en Transporter och används vid tillverkning av specialfordon som till exempel just brandbilar. De ”huvuden” som blivit 1310 och 1320 levererades från fabriken i Hannover till Freno AB sent i höstas.

När TransportMagasinet besökte Freno i november 2013 fullbordade man just

”Draghuvuden används vid tillverkning av olika typer av specialfordon.”

arbetet med att gifta ihop Frenos specialchassin med de båda draghuvudena.

Freno AB ’strax utanför Piteå’ är marknadsledande när det gäller utveckling och produktion av chassi och luftfjädringssystem för lätta transportfordon (se även nästa sida). De båda blivande brandbilarna har båda Frenos luftfjädringssystem, men en är alltså tvåaxlad och den andra har en boggiebakaxel.

När Freno några veckor senare vidareutvecklat de båda draghuvudena till körbara bilar transporterades dessa till Hofmanns (se nästa uppslag) i Nykvarn för vidare påbyggnad till brandbilar.

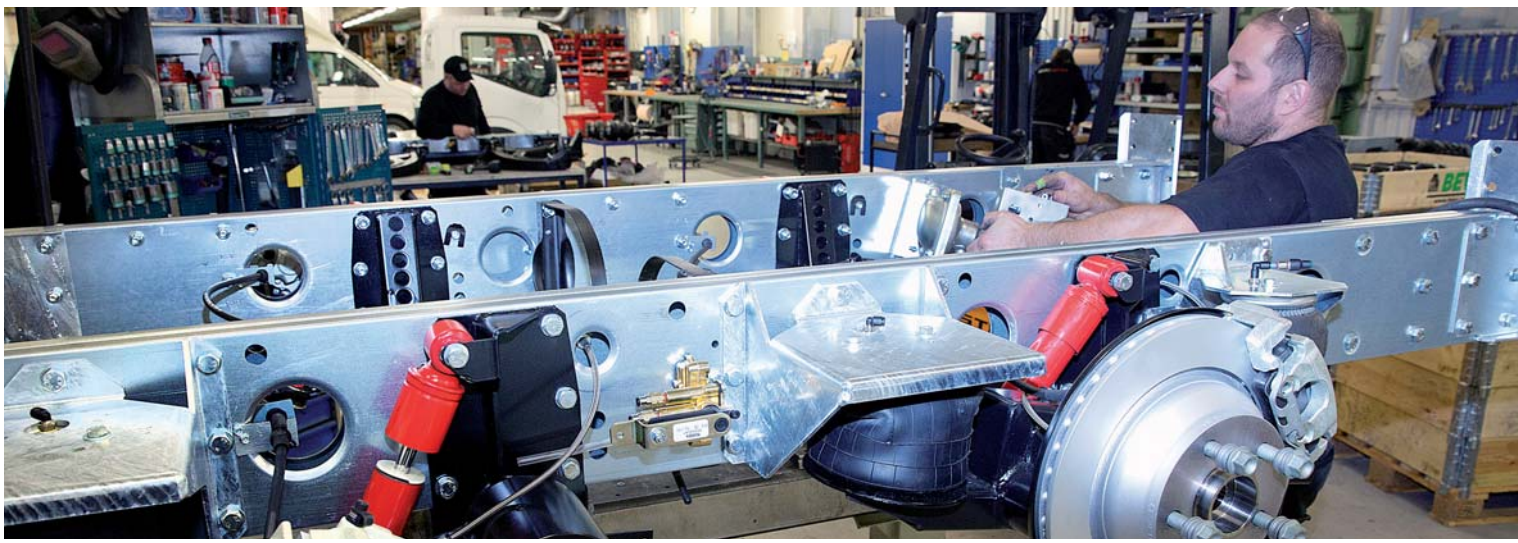
Hofmanns är specialister på att skräddarsy olika karosslösningar och här utrustades bilarna också med all tänkbar utrustning som behövs för att rädda liv, släcka eld, ta sig in övertända hus, såga upp eller bryta isär krockade fordon och mycket annat som ingår i räddningstjänstens uppdrag.

Thomas Gustavsson på Hofmanns jobbar med en Corapan-platta som ska bli en del av skåpet till en av brandbilarna.

Brandbil 1060 kan skära, släcka och rädda men även varna omgivningen. Skåpen till 1310 och 1060 är på väg att ta form (nedan) och ska sedan fyllas med skumsläckare, tank på 1 000 liter, skärsläckare och mängder med brandsläckande och livräddande utrustning.

”Frenos luftfjädrade chassin har automatisk nivåreglering och höj- och sänkbar fjädring.”

Hos Freno förbereds ”giftermålet” mellan draghuvud och chassi. Infästningarna för chassit svetsas fast i draghuvudet (ovan) och boggichassit slutjusteras inför den kommande föreningen (nedan).



Bröllopsvalsen har klingat av, giftermålet är klart. Grunden till Eskilstuna kommuns brandbil 1310 är klar för påbyggnad.

Luftfjädrade chassispecialister

Freno AB är marknadsledande i Sverige på kundanpassade chassisystem för lätta transportfordon. Företaget är specialiserat på att bygga chassin med ett luftfjädringssystem som konstruerats av grundaren Anders Sjölund och som resulterar i många användbara egenskaper. Frenos chassin har höj- och sänkbar fjädring, vilket bland annat ger bekväm av- och pålastning och mjuk gång med bästa stabilitet. De specialbyggda chassina ger även möjlighet till längre och lägre påbyggnad och därmed lägre tyngdpunkt, hög lastförmåga, möjlighet till många typer av specialpåbyggnader och möjlighet till plant golv.
De tekniska lösningarna innefattar bland annat bultad och galvaniserad ram, luftfjädring med automatisk nivåreglering, elektrisk kompressor med uppvärmd lufttork, individuell fjädring och ABS-bromsar.
Freno AB håller till strax utanför Piteå och ägs av familjen Sjölund. Anders är fortfarande verksam i företaget, men har nu lämnat över VD-stolen till sonen Robert. Freno AB har ett omfattande samarbete med VW – man bygger bland annat rullstolsanpassade Caddy med luftfjädring – och med många etablerade påbyggare.

Anders Sjölund, grundare och delägare av Freno, som konstruerat det förnämliga luftfjädrade chassisystemet.

1060, den tredje av Eskilstunas Transporter-brandbilar, har liksom de andra två den starkaste motorn på 180 hk och en 6-växlad DSG-automatlåda.

Genom det ännu oinredda skåpet på blivande 1320 skymtar blivande 1310, som också väntar på sin släck- och skärutrustning.
Kenneth Hofmann, brandmästare Tomas Holm och styrkeledare Patrik Robach reder ut eventuella frågetecken före slutleveransen av Eskilstunas tre nya brandbilar.
Cobras Hans Johansson demonstrerar företagets skärsläckare, som tack vare extremt högt vattentryck kan skära igenom 5 cm tjock plåt.

”Påbyggnaderna görs i Corapan, samma material som Globen är byggt av.”

Skräddarsyr karosser

Hofmanns Karosseri AB i Nykvarn är just ett ”karosseri”, ursprungligen ett latinskt ord som betyder vagn. Hofmanns jobbar med karossen, bilens utsida – men det är bara en del av företagets verksamhet.
Hofmanns grundades 1961 av Edgar Hofmann och drivs nu av sönerna Kenneth, Hans och Rolf. Firman skräddarsyr och tillverkar högkvalitativa karosslösningar för brandfordon, transportskåp och släpvagnar allt efter kundens behov och önskemål – och ofta på ett VW-chassi.
Alla påbyggnader görs i Corapan, samma material som Globen i Stockholm är byggd av. Corapan är avsevärt lättare än plast men har ändå bättre vridstyvhet. Lägre vikt ger högre lastkapacitet och minskad bränsleförbrukning.
Hofmanns skåp har plana, släta ytor utan hjulhus som stjäl värdefullt inneutrymme. Företagets medarbetare har vana och kunskap för att installera all utrustning som räddningstjänsten behöver för att rädda liv, släcka eld, såga upp eller bryta isär krockade fordon, med mycket mera.
All utrustning måste självklart alltid fungera och fordonen måste kunna köras i alla väder och vara mycket säkra och tåliga.
Som en Volkswagen Transporter!

RALLY X EDITION – MAXADE FIRMABILAR

4MOTION, DSG, läderklädsel, lättmetallfälgar, multifunktionsratt... Nästan allt är standard i specialversionerna Rally X Edition.

Text: Björn Sundfeldt **Foto:** Volkswagen

I samband med Volkswagens satsning på SM-serien i rallycross, som ju kallas Rally X och som delvis körs tillsammans med STCC, har VW Transportbilar tagit fram två specialutrustade och mycket prisvärda versioner av Caddy och Transporter.

Rally X Edition-modellerna av Caddy och Transporter kommer att säljas under hösten och här handlar det om två verkligt maxade firmabilar, som man lägger märke i trafiken och som alltså är extra bra rullande reklampelare för företagets verksamhet – och dessutom alldeles ovanligt bekväma arbetsplatser.

Caddy Rally X Edition finns i två versioner med TDI-motorer på 102 eller 110 hk. Den förstnämnda är framhjulsdriven och har VW:s smidiga och ekonomiska 7-växlade DSG-automatlåda, medan den lite starkare modellen har 4MOTION och 6-växlad manuell låda.

Volkswagens DSG, Direct Shift Gearbox, är en växellådsteknik som nu kopieras av allt fler bilföretag. Det fina med DSG är att den kombinerar den manuella lådans körglädje och bränsleekonomi med automatlådas komfort.

Utrustningslistan har karaktären av en önskelista. Caddy Rally X Edition är bland annat försedd med 15-tums lättmetallfälgar, sidebars i rostfritt stål, lackerade stötfångare, backspeglar och dörrhandtag samt Rally X Edition-dekor på sidorna och motorhuven.

Invändigt hittar vi läderklädsel och även läderklädd multifunktionsratt, färddator, CD-Radio RCD310 och en snygg komfortmellanvägg.

Båda Caddy Rally X är lika billiga: TDI 102 hk DSG och TDI 110hk 4MOTION kostar bara från 199 900 kronor exklusive moms eller 2 010 kronor i månaden.

Transporter Rally X Edition är transportbilen som (nästan) har allt. Den har det långa axelavståndet, dubbelhytt med fem bekväma sittplatser, starkaste TDI-motorn på 180 hk, 4MOTION och DSG.

Dessutom dubbla skjutdörrar med indragningshjälp, Cargo-paket med bland annat dragkrok, radio med CD, farthållare och parkeringsvärmare med tidur och Pluspaket med xenonljus, handsfree-funktion med bluetooth samt multifunktionsratt. Dessutom har Transporter Rally X Edition ljus- och siktpaket, parkeringsvarnare bak, kol- och pollenfilter för bättre kupéluft samt elmanövrerade och -infällbara backspeglar i bilens färg. Och som grädde på moset har den också läckra 17-tums lättmetallfälgar.

Transporter Rally X Edition TDI 180 DSG 4MOTION är ett fynd för bara 389 900 exklusive moms eller 3 930 kronor per månad. ■

”UTRUSTNINGSLISTAN HAR KARAKTÄREN AV EN ÖNSKELISTA.”

www.volkswagentransportbilar.se

Vi sköter resten.

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

FÖR SMÅ FÖRETAG

Volkswagen Leasing

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

FÖR DET MELLANSTORA FÖRETAGET

Volkswagen Business Flex

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

FÖR DET STORA FÖRETAGET

Volkswagen Fleet Support

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

CarePort | Finansiering

Transportbilar

ÄVENTYRET ALBANIEN

Seger på första försöket Fr v mekaniker Niklas Esping, fru Anna och pappa Peter som delade på kartläsarjobbet, samt chauffören själv. Vår VW Taro vägrade gå sönder, trots urusla vägar och högt tempo. Med drygt sju minuter vann vi klassen efter 100 mil specialsträckor.

SNABBFAKTA RALLY ALBANIA:
Typ av tävling: Cross country rally raid.
Antal rallyn: Tioårsjubileum 2014.
Antal startande: 150 ekipage totalt, varav 110 motorcyklar, 10 fyrhjulingar, samt 30 bilar.
Antal olika nationaliteter: 21.
Rallyts total längd: 199 mil.
Antal dagar: 7 dagar.
Längsta specialsträckan: 16,5 mil.

Rally i Albanien? Varför inte. TransportMagasinets utsände köpte en begagnad Volkswagen, tog med sig frun och körde 300 mil söderut.

Text: Richard Sjösten **Foto:** Corradini/Stancheva

Sten, sten, sten. Vi klättrar längs bergsidan uppåt, jagande en Suzuki Vitara. Det slår brutalt hårt i hjulställen och i hasplåten på vår VW Taro. För hårt?

Stupet på minst 500 meter på vår högersida gör mig än mer torr i halsen än dammet från bilen framför, och jag håller löjligt hårt i ratten. Hör mig själv skrika ”Men flytta på dig då”, trots att jag inser att det finns absolut ingenstans för vår medtävlare att ta vägen, förutom att följa klippsatsen uppåt. I ett lägre och mer balanserat tonläge hör jag min frus röst genom vår intercom.

– 400 meter till hårnål vänster, och varning för stup på höger sida!

Vi befinner oss i Albanien, Europas mest avlägsna och minst utvecklade land. Tionde upplagan av Rally Albania rallyt körs på världens kanske sämsta och minst underhållna ”vägar”. Landets forne diktator Enver Hoxha ansåg det väldigt viktigt att en väg nådde varje byn i landet, och så fick det bli: Det byggdes vägar kors och tvärs, dock utan nämnvärda kvalitetskrav och i vissa fall bokstavligen rakt över bergstoppar.

Vägar överallt är vanligtvis uppskattat av oss motornördar, men med navigering enbart efter roadbook – helt utan GPS eller kartor – skapar vägmängden ibland förvirring. Är vi rätt?

Det raspar till i radiolurarna i hjälmen, det är min fru igen:

– 200 meter till hårnål vänster, och varning för stup på höger sida. Sedan 400 meter vägbyte vänster!

Samtidigt som vi passerar hårnålen hör jag pipet från rallytrippmätaren vi monterat framför kartläsarstolen. Manuell nollställning vid varje kontrollpunkt.

– Jag upprepar, 400 meter sedan vägbyte vänster!

Just det-där upprepandet av instruktioner älskar jag henne lite extra för. Mitt ständiga frågande om hur långt det är

DEKORTRYCK
371
VOLKSWAGEN TARO

Inte ofarligt men längs sträckorna finns offroad-ambulanser och helikoptrar. Terrängen är i vissa fall närmast oframkomlig. Överst svenske Carl Hagenblad, som på sin zebramönstrade Husaberg kom 7:a i mc-klassen. Polackerna i startnummer 327 körde konstant lite för hårt, vilket betydde brutna sträckor och brutna delar. Nederst första dagens prologsträcka, som gick fem kilometer utför en flod.
Bilinfo: Volkswagen Taro 1990, 114 hästars 2,4-liters bensinmotor, 1 550 kilo, 5-växlad m hög/låg. störtbur, BF Goodrich Mud Terrain däck samt OLD Man Emu stötdämpare/fjädrar.

RESULTAT RALLY ALBANIA 2014:
Bilar, alla: 1. Toyota LC J7, Sina/Wittb., 2. Lili 2, Dervishaj/Papuli, 3. Toyota LC J7, Strasser/Strasser, 4. Polaris RZR1000, Dechent/Hintz, 5. Toyota LC J7, Neese/Müller 6. VW Taro, Sjösten/Sjösten, 7. Suzuki Santana, Morra/Abbondi, 8. Mitsubishi Pajero Misha/Mati,
Bilar, produktionsklass: 1. VW Taro, Sjösten/Sjösten, 2. Suzuki Santana, Morra/Abbondi, 3. Jeep Wrangler, Frenzel/Huhn, 4. Toyota LC J7, Maroni/Lefe., 5. Suzuki Vitara, Ciula/Burz, 6. Mitsubishi L200, Corlatti/Cap.

kvar och om det var höger eller vänster blev tjatigt dag ett. Nu är det dag fyra. Jag hinner undra om Latvala och Ogier och de andra rallystjärnorna kommer ihåg kartläsarens instruktioner lika dåligt som jag, sedan far vi ned rakt igenom en mindre flod.

Försöker undvika de vassaste stenarna samtidigt som jag hinner se i backspegeln att Suzukin som vi passerade för en stund sedan hänger på bra. Har han tagit in på oss? Adrenalinpåslag.

5 000 varv på treans växel, i med fyran. På lågväxeln alltså. 60 km/h här känns som 150 km/h på en svensk grusväg. Växlarna ligger extremt tätt, sportig körkänsla! Vi studsar, flyger, dyker och svär över vägen mest hela tiden. Fort, fort, vidare, vidare. Har vi punka?

Efter dagens etapp väntar natt i bivack, i tält tätt intill rallybilen. Det är juni och ingen fryser längs Adriatiska havet. Medelhavsvindarna är så där fantastiskt ljumma. Albaniens landskap är nästan smärtsamt vackert, och dagens upplevelser är svåra att smälta. Vyerna, sjöarna, byarna, människorna. Mötet med lastbilen mitt på specialsträckan i en sväng med stup rullas om och om igen upp innanför näthinnan. Vad hade hänt om…?

Landsbygden liknar Italien, fast hundra år bakåt i tiden. Tanter i hucklen med en kossa, herdar och deras getter, plöjning med häst och tiggande barn som springer efter bilen. Samtidigt som huvudstaden Tirana i vissa fall är ultramodern, med matbeställning på restaurangen via läsplattor och supersportbilar på gatorna, blandas det nya med häst och vagn som kör åt fel håll i fel fil på motorvägen. Mycket för skallen att processa....

Vår bil, en väl inkörd arbetshäst från 1990, fungerar bra. Oroande bra, hinner jag tänka innan jag somnar. Med 15 000

”EFTER 15 000 MIL SKA DEN INTE KUNNA TA SÅ HÄR MYCKET STRYK...”

mil på mätare ska den inte kunna ta så HÄR mycket stryk.

Bilen har konstant gått på gränsen av vad som över huvud taget är möjligt utan att besättningen skakar sönder.

Dag fem händer något. Tankmätare och hastighetsmätare dör, mitt på sträckan. Blinkers och bromsljus funkar inte heller. Efter febrilt letande visar det sig att en av sladdarna till baklamporna vibrerat loss och kortslutit elen. Två säkringar kaputt!

Dagen innan fick vi en punka – men det var allt! Ett fantastiskt facit efter 200 stenhårda mil, speciellt när vi hela tiden ser hur mycket konkurrenterna tvingas meka med sina bilar.

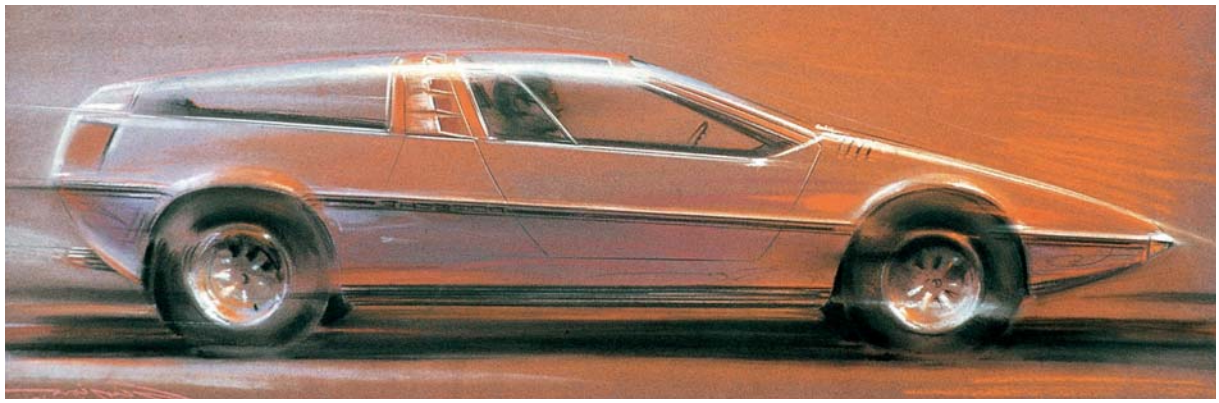
Hatten av för Taro!

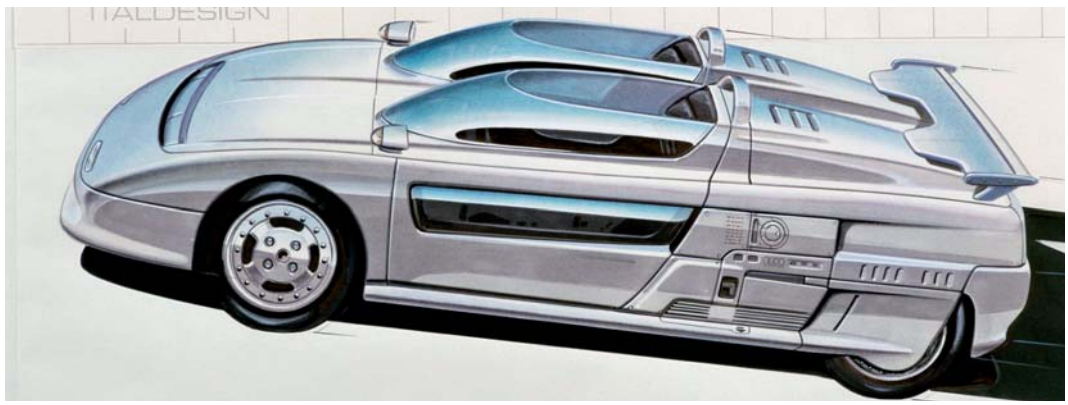
Vår placering? Den skäms faktiskt inte heller för sig. Seger i produktionsbilklassen och sexa totalt, och bästa nykomling.

Ett otroligt resultat i ett otroligt rally.

Hästar, åsnor och getter. Den sju dagar långa rally raid-tävlingen genom vackra Albanien bjöd på stora mått av natur- och djurupplevelser – och även en del kulturkrockar.

16-timmarsdagar bakom ratten ger en förnimmelse om klassiska Paris-Dakar rallyt. Rally Albania är öppet för glada amatörer och proffs. Hårt, men vilket äventyr!





GIUGIAROS galleri

I Volkswagens familjalbum är Italdesign ett av de senast inklistrade företagen, men verksamheten är av helt annan karaktär än hos de övriga familjemedlemmarna.

Text: Björn Sundfeldt **Foto:** Italdesign

HAN FLYTTADE TIDIGT TILL TURIN, DÄR HAN STUDERADE KONST PÅ DAGARNA OCH TEKNISK DESIGN PÅ KVÄLLAR OCH NÄTTER.

Av alla företag som ingår i den expansiva VW-koncernen är Italdesign Giugiaro S.p.A. det enda som inte sysslar med massproduktion av fordon. Däremot kan man med visst fog hävda att Italdesign massproducerar fordonsdesign; genom åren har firman ”producerat” design av i runda tal 200 bilmodeller, som resulterat i en total produktion av cirka 60 000 000 bilar.

Italdesign är i princip synonymt med grundaren och tidigare huvudägaren Giorgetto Giugiaro, som är en av världens mest kända och mest produktiva bilformgivare.

Giorgetto Giugiaro föddes i en konstnärsfamilj den 7 augusti 1938 i Garessio utanför Cuneo i Piemonte i nordvästra Italien. Både fadern Mario och farfar Luigi var målande konstnärer och Giorgetto följde åtminstone delvis i deras fotspår. Han flyttade tidigt till Turin, där han studerade konst på dagarna och teknisk design på kvällar och nätter. I juni 1955 såg Dante Giacosa, Fiats tekniske direktör, några av hans många bilskisser på skolans årliga utställning. Han insåg genast att Giugiaro var en stor talang och anställde honom tre månader senare.

Giugiaro hade just fyllt 17 när han började arbeta på Fiats designcenter. Fyra år senare flyttade han till Carrozzeria Bertone, där han endast 21 år gammal blev designchef. I dag erkänner Giugiaro gärna att han har Nuccio Bertone att tacka för mycket. Hans vägledning och hans råd var grundläggande för Giugiaros utveckling och bidrog starkt till att han kunde skapa sig ett namn bland världens stora bildesigners.

Ytterligare sex år senare, 1965, blev Giugiaro chef över Ghia Styling and Prototype Center. Där skapade han bland mycket annat Maserati Ghibli och De Tomaso Mangusta, som båda presenterades på Turinsalongen 1966 och som fick stor påverkan på bildesign i allmänhet och sportbilsdesign i synnerhet.

1967 ändrades ägarförhållandena inom Ghia och den 7 februari startade Giugiaro ett eget litet företag som han döpte till Ital Styling, där han fortsatte att arbeta med Ghia på frilansbasis. Den 13 februari 1968 grundade Giorgetto Giugiaro tillsammans med Aldo Mantovani ett nytt fristående bolag, som till en början hette S.I.R.P. (Studio Italiano Realizzazione Prototipi) men senare döptes om till Italdesign och 1999 till Italdesign Giugiaro S.p.A.

På bilsalongen i Turin 1970 lanserade Giugiaro sin nya ”vikta papper”-design i form av prototypen VW-Porsche Tapiro, som två år senare följdes av den snarlika Lotus Es-

prit och sedan av en lång rad bilar med tvära veck och raka linjer – och mest känt och tillverkad av dem är förstås VW Golf från 1974.

Under 1980- och 90-talen var ItalDesign tongivande inom bildesign, men Giugiaro och hans medhjälpare formgav också mycket annat. 1981 startade han designbyrån Giugiaro Design, som bland mycket annat har designat datorer, klockor, kontorsmöbler, kameror, hjälmar, tåg, traktorer, pasta, flygplansinredning och mycket mera.

Giugiaro är känd för att alltid leta efter nya vägar, han har inspirerat många andra designers och han har tilldelats oräkneliga hedersbetygelser. 1984 fick Giugiaro till exempel utmärkelsen Laurea Honoris Causa in Design av prestigefyllda Royal College of Art i London, 1999 utsågs han till århundradets bildesigner och 2002 blev han invald i Automotive Hall of Fame.

Den 9 augusti 2010 köpte Audis dotterbolag Lamborghini Holding S.p.A. 90,1 procent av aktierna i Italdesign Giugiaro S.p.A., inklusive varumärkesrättigheter och patent, för en icke offentliggjord men säkerligen ansenlig summa – men Volkswagen och Italdesign hade redan tidigare en lång historia tillsammans och den går tillbaka till tidigt 1970-tal.

VW-koncernens

Hjälmarna är bara en av otaliga produkter från Giugiaros studios. Flera ”filmbilar” bär också Giugiaros signatur. DeLorean med kaross i rostfritt stål såg så futuristisk ut att den fick en stor roll i Tillbaka till framtiden, konceptbilen Aztec medverkade i filmen Möte med Frankenstein och Lotus Esprit hade framträdande roller i Bondfilmerna Älskade spion (Esprit S1) och Ur dödlig synvinkel (Turbo).

Golf

VW Golf från 1974 är en milstolpe i bilismens historia. Golf blev den nya Folkvagnen och har gett namn inte bara åt Golf-klassen utan också åt GTI-klassen – liksom Golf fick Golf GTI ett helt koppel efterföljare från både Europa och Japan, men ingen av kopiorna har fått samma genomslag som originalen.

starke man Ferdinand Piëch arbetade under sommaren 1972 som lärling hos Italdesign för att förkovra sig i både teknik och design och sedan dess har Italdesign svarat för formgivningen av ett stort antal bilar inom VW Group AG. 1973 kom VW Passat och året därpå presenterades Audi 80, VW Scirocco och den mest kända av dem alla: Golf, bilen som gett namn åt två nya bilklasser; Golf-klassen och GTI-klassen.

Familjen Giugiaro behöll 9,9 procent av aktierna och både Giorgetto Guigiaro och hans son, Fabrizio Guigiaro, fortsätter att ha en aktiv roll i bolaget.

Italdesign-Giugiaro SpA har sitt huvudkontor i Moncalieri, 10 kilometer söder om Turin, Italien. Italdesign har cirka 900 anställda och de årliga intäkterna uppges ligga runt 100 000 000 euro.

På sex sidor i TransportMagasinet finns förstås inga möjligheter att titta närmare på alla bilar som Giugiaro formgivit och kanske inte ens alla de mest kända eller bästa – några av dem som betytt mest för bilformgivningens utveckling och som redaktionen gillar mest har vi i alla fall plats för.

Volkswagen Porsche Tapiro är en relativt okänd Giugiaro-prototyp, men det var den första av hans många kilformade bilar med kantig ”vikt papper”-design. Tapiro premiärvisades på bilsalongen i Turin 1970 och bygger tekniskt på VW-Porsche 914, som den till det yttre inte har några som helst likheter med. Däremot finns många drag av senare skapelser, som Lotus Esprit och DeLorean. Tapiro-prototypen köptes av en privat samlare, men totalförstördes senare i en brand.

Parcour (ovan) är tänkt som ett helt nytt bilkoncept och presenterades på Genèvesalongen förra året för att fira Italdesigns 45-årsdag. Den tvåsitsiga fyrhjulsdrivna ”SUV-kupén” kan enkelt anpassas till rådande omständigheter. Föraren väljer mellan bekväm körning, terrängkörning, vinterförhållanden eller racinginställning och bilens styrdator anpassar alla komponenter för tänkt aktivitet. Parcour är baserad på Lamborghini Gallardo, har en mittmonterad V10-motor på 5,2 liter och 550 hk och klarar 0-100 km/h på hygglig 3,6 sekunder.

I ”kliniken” – eller presentationsrummet – testas olika designförslag och –idéer på grupper av människor med olika bakgrunder och sysselsättningar.

De Tomaso Mangusta producerades mellan 1967 och 1971, och Giorgetto Giugiaro ritade bilen under sin tid hos Ghia.

1973 KOM PASSAT OCH ÅRET DÄRPÅ AUDI 80, SCIROCCO OCH DEN MEST KÄNDA AV DEM ALLA: GOLF!

TRUCKER

Kampanj paket med flaktäckning båge mm!

Välj mellan flaklocket Upstone eller det skjutbara flaklocket Rolltop!

Innehåll:

- Rolltop deluxe alternativt Flaklock Upstone inkl relingsskydd
- 76mm flakbåge i svart pulver lack
- 76mm rörsteg i svart pulver lack
- Super Bar (går att uppgradera med LED ramp)
- Huvskydd
- Ventvisor
- Montering

För mer info kontakta din Volkswagen återförsäljare!

Paket Upstone TR21 kampanj pris.....29.900:-
Paket Rolltop TR22 kampanj pris.....27.900:-

NYHET Ljusfäste Super Bar Led.

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

Super Bar Led kommer under september 2014.

Ordpris..... 10480:-
Förhands boka LED BAR till introduktions priset.....8990:-
Endast Super Bar 5490:- tilllägg svart pulver lack 500:-
Endast LED ramp.....4990:-

NYHET Ljusfäste Led Bar

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

Led Bar monteras enkelt på bilen och finns till alla Volkswagen Transportbilar. **Led Bar kommer under kvartal 3-4 2014**

Ordpris 7980:-
Förhands boka LED BAR till introduktions priset..6990:-

Frakt samt moms tillkommer på samtliga priser.

Box 73, Norra Gärdet 5 15535 Nykvarn 0

K O M P L E T T A T I L L B E H Ö R S G R O S S I S T E N

Höst Kampanj Kåpor!

Köp till:

76mm Rostfria rörsteg | Instegslister | Handstagsskydd

Spara 7000:-.....nu endast 2990:- monterat & klart*

Alpha Flakkåpa med Rörsteg och rostfri dekor till oslagbart pris!

Utmärkt form och funktion!

Oavsett om du väljer Alpha GSE den praktiska styling kåpan eller Alpha CME den finessrika arbets kåpa så får du en flakkåpa som du kan syna i skarvarna! Kåpan är lackerad och slutmonterad i *Sverige av Trucker med en finish och kvalitet fullständigt i särklass!*

Alphas många andra unika finesser kan du läsa om på www.trucker.se eller kontakta din Volkswagen återförsäljare för mer info!

Alpha GSE inkl lackering i bilens färg.....23.900:-
TR01 Hamn monterad inkl relingsskydd till bakläm.....25.224:-
Alpha CME inkl lackering i bilens färg.....27.900:-
TR 02 Hamn monterad inkl relingskydd till bakläm.....28.644:-

*** gäller endast vid ny beställning av TR01 eller TR02 tom 31/12 2014**

76mm rörsteg

Handtagsskydd

Instegslister

n 08-55248599 www.trucker.se info@trucker.se

Samtliga erbjudanden gäller tom 31/12 -14 Fjärrljus ingår ej.

BILINREDNING PRIS 2.898:-
SVENSKTILLVERKADE KVALITÉTSPRODUKTER

BILINREDNING SERIE ENKEL MONTAGETID I BIL 2,5H

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

BILINREDNING DUBBELGOLV MONTAGETID I BIL 3H

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

ALLT FÖR TRANSPORTBILEN TILL MARKNADENS BÄSTA PRIS

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

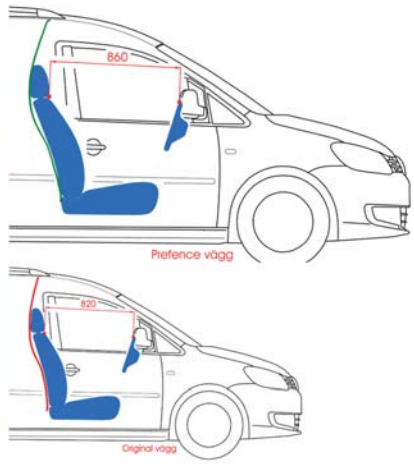
WWW.WORKSYSTEM.SE

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

WORK SYSTEM
BILINREDNINGAR
TAKUTRUSTNING | EL OCH BELYSNING

PREFENCE
GÖR BRA BILAR BÄTTRE

Kontakta din VW-återförsäljare för information och beställning



PC 16 - PR20792

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

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

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

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

www.prefence.se

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

MODUL-SYSTEM
We make your van work smarter

Varm och isfri bil med en knapptryckning
- det är Webastokomfort!

Visste du att din dieseldrivna Volkswagen Transportbil är utrustad med en nästan komplett parkeringsvärmare? Du kan enkelt uppgradera den genom att beställa en Thermo Plus-sats med tidur, fjärrstart eller GSM-start!

Kontakta din återförsäljare nu för en varm och isfri bil i vinter!

Webasto
Feel the Drive

www.webasto.se

FKG 162
CROSS CADDY

4X4 MOTION

VW Transportbilar har 4 modellserier med 4-cylindriga motorer och 4 typer av 4-hjulsdrift.

Text: Björn Sundfeldt **Foto:** Richard Sjösten

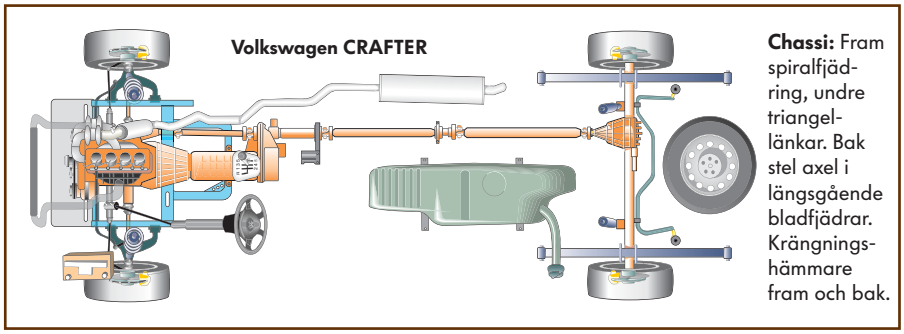
Volkswagen är inte bara störst i Sverige på transportbilar, utan också störst på transportbilar med fyrhjulsdrift – eller 4MOTION, som är Volkswagens beteckning för 4WD. VW är också ensam i branschen om att erbjuda fyrhjulsdrift till alla transportmodeller, vilket innebär att det hos Volkswagen finns en fyrhjulsdriven transportbil för alla tänkbara behov – och säkert också för en hel del otänkbara.

Alla som har erfarenhet av fyrhjulsdrift under svåra förhållanden vet hur bra det är jämfört med en tvåhjulsdriven bil, men många som aldrig kört med 4WD har nog svårt att föreställa sig att skillnaden är så stor som den är.

Att dra upp ett tungt båtsläp på en hal ramp, att köra om över en bred mittsträng med snöslask, att dra ett hästsläp över en lerig parkeringsplats, att ta sig fram till en avsides belägen arbetsplats – eller till den egna fritidsstugan – genom ett flera decimeter tjockt snötäcke, att starta i och köra uppför en hal backe, bara att ta sig fram på vanliga vägar när snösvängen inte hunnit med efter ett rejält snöfall – ja, det mesta som är svårt eller omöjligt med tvåhjulsdrift går som en dans med 4MOTION.

Volkswagens pickup Amarok, den minsta transportmodell Caddy, den största transportbilen Crafter och dagens versioner av den klassiska Folkabussen – Transporter, Multivan, Caravelle och California – finns tillsammans i närmare 200 utföranden med olika motorversioner, transmissioner, axelavstånd och karosstyper, och av dessa har drygt en fjärdedel (!) drivning på alla fyra.

MED TERRÄNG-DÄCK ÄR BILENS MARKFRIGÅNG HELA 24 CM!



Chassi: Fram spiralfjädring, undre triangellänkar. Bak stel axel i längsgående bladfjädrar. Krängningshämmare fram och bak.

Illustration: Mario Salutskij

Crafter 4MOTION är avsedd för olika företag med behov av en stor transportbil som klarar riktigt svår terräng, men också för räddningstjänster och andra viktiga samhällsfunktioner.

I 4MOTION-utförande är Crafter cirka tio centimeter högre än en vanlig Crafter, men när man klättrar upp i förarhytten känns den mycket högre. Väl på förarplats är dock det mesta sig likt, enda skillnaden är fyra knappar med indikeringslampor till vänster om ratten.

Med dessa manövreras lågväxel och differentialspärrar. Crafter 4MOTION är konstant fyrhjulsdriven via ett system utvecklat av österrikiska Achleitner, som även anpassat chassit till livet som terrängbil.

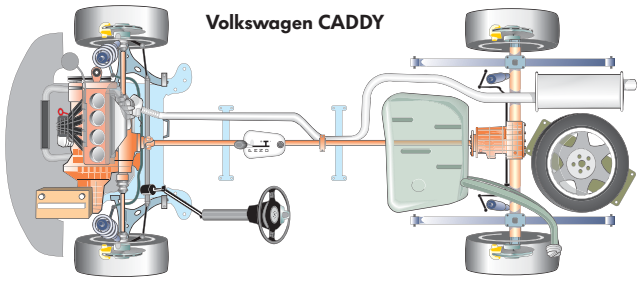
Vilket är precis vad Crafter 4MOTION är: En fullfjädrad terrängbil! Den vanliga Crafter-karossen döljer ett synnerligen seriöst terrängbilschassi med bland annat längre fjädringsväg, ny fjädring fram, nya länkarmar, hårdare och progressiva stötdämpare samt modifierade krängningshämmare. Förändringarna resulterar i en ökning av höjden med tio centimeter och ger en markfrigång på hela 24 cm.

Achleitners fyrhjulsdrift har 50-50-fördelning av drivkraften samt inkopplingsbar lågväxel. Mellan- och bakdifferentialen kan låsas och som tillval finns alltså även en främre diffspärr. Hela konstruktionen är mycket robust och manövreringen av de hydrauliskt styrda diffspärrarna ackompanjeras av ett hemtrevligt pysande. Med alla diffar låsta kan 100 procent av drivkraften vid behov fördelas till ett enda hjul – då är det bara fysikens lagar (hjulets friktion och terrängens konstruktion) som kan stoppa Crafter 4MOTION.

Med även den främre differentialen spärrad är framkomligheten alltså fenomenal, men det har sitt pris i form av viss bångstyrighet – att framhjulen styr dåligt med spärrad differential gäller ju dock alla fordon med denna finess; det är ju för att slippa detta beteende man har differential – och med urkopplad diffspärr styr Crafter 4MOTION lika lydigt som vanligt, om än inte lika snävt.

Volkswagen Crafter

Drivlina: Längsmonterad 4-cyl turbodiesel, borrning/slag 81/95,5 mm, cylindervolym 1 968 cm maxeffekt 163 hk/120 kW vid 3 600 r/min, 400 Nm vid 1 500 r/min. Fyrhjulsdrift. 6-växlad manuell låda, lågväxel, 2 eller 3 differentialspärrar.
Mått (cm): Axelavstånd, bredd och spårvidd oförändrade. Höjd cirka (beroende på däck) 10 cm högre än motsvarande bakhjulsdriven modell. Markfrigång fram/bakaxel 28/24, vadningsdjup 60.
Hjul: Fälgbredd 6 tum, däck 205/75 R16.
Bränsleförbrukning/utsläpp: Blandad körning 8,7 l/100 km, CO2-utsläpp 229 g/km (Crafter 35, mellanaxelavstånd, normaltak).
Pris: Tillägg 4MOTION 223 800 kr exkl moms.



Chassi: Fram McPherson fjäderben, undre triangellänkar. Bak stel axel i längsgående bladfjädrar. Krängningshämmare fram och bak.

Illustration: Mario Salutskij

Caddy 4MOTION

Caddy är VW:s minsta transportbil men Sveriges största – räknat i antal sålda enheter; under 2013 såldes det mer än dubbelt så många Caddy som närmsta konkurrent.

Caddy är mångsidigheten och smidigheten personifierad och finns i massor av olika utföranden, med kort och långt (Maxi) axelavstånd och dito karosslängder samt som Skåp eller som personbil med glasat ”skåp” (Life).

Till dessa finns utföranden finns åtta olika motoralternativ; en gasmotor (EcoFuel), två som drivs med bensin och fem som går på diesel, och drivningen sker via manuell växellåda eller DSG-automat med fram- eller fyrhjulsdrift.

4MOTION finns till både kort och lång och Skåp och Life med två TDI-motorer och manuell och DSG-låda – totalt tio versioner.

Fyrhjulsdrivningen – eller snarare bakhjulsdrivningen – aktiveras i Caddy, liksom i Transporter/Multivan/Caravelle/California, genom den svenskutvecklade Haldexkopplingen av generation 4. Det är ett helautomatiskt system som även används i många av VW-koncernens personbilar.

BÖRJAR NÅGOT AV HJULEN SLIRA KOPPLAS BAKHJULSDRIVNINGEN BLIXTSNABBT IN.

Vid normal körning är bilen framhjulsdriven, men börjar något av hjulen slira bara en aning kopplas bakhjulsdrivningen blixtsnabbt in utan att föraren gör eller märker någonting – utom möjligen att bilen går väldigt stabilt.

Maximalt kan 50 procent av drivkraften fördelas till bakhjulen.

Volkswagen Caddy

Drivlina: Tvärställd 4-cylindrig turbodiesel med common rail direktinsprutning, dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder. Total cylindervolym 1 968 cm^3, maxeffekt 110 hk/81 kW alt 140 hk/103 kW vid 4 200 r/min, max vridmoment 280 alt 320 Nm vid 1 500 r/min.
Mått (cm): Axelavstånd 268 cm, längd 440, bredd 179, höjd 183, spårvidd fram/bak 154/153, markfrigång 16.
Hjul: Fälgbredd 6 tum, däck 205/55 R17.
Prestanda: (110/140 hk): Bränsleförbrukning bl körn 6,5/6,6 l/100 km. CO_2-utsläpp bl körn, 171/174 g/100 km. Acceleration 0-100 km/h 12,2/10,5 sekunder, toppfart 170/183 km/h
Pris: Från 178 100 kronor exkl moms (Skåp) resp 246 000 kronor inkl moms (Life).

Transporter 4MOTION

Dagens versioner av den klassiska Folkabussen – Transporter, Multivan, Caravelle och California – finns tillsammans i näst intill oräkneliga utföranden. Denna världens första MPV – långt innan begreppet uppfanns – kan i Sverige, med alla olika motorer, karosstyper, transmissioner och axelavstånd, beställas i 114 olika versioner (senast vi räknade). Av dessa finns drygt 40 med 4MOTION.

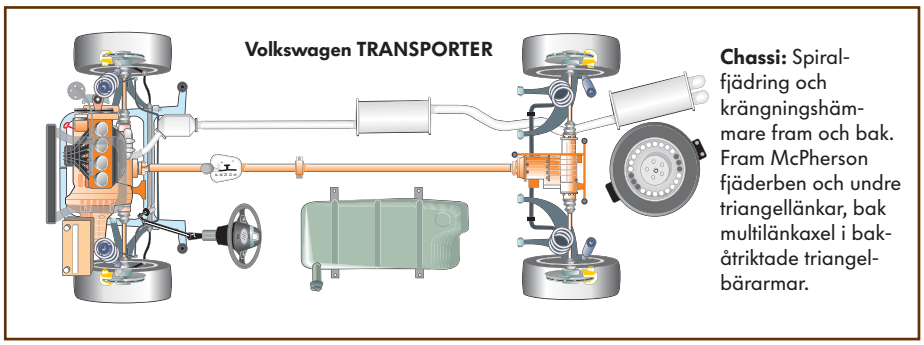
Fyrhjulsdriften kan kombineras med en bensinmotor på 204 hk och två turbodieslar med 140 och 180 hk, och dessa kan i sin tur kan kombineras med 6-växlad manuell låda eller 7-växlad DSG-automat.

Fyrhjulsdrivningen styrs av elektronik och arbetar med hydraulik och mekanik. Drivkraft överförs via växellådan till framhjulen och en kardanaxel, som är förbunden med den ingående axeln till Haldex-kopplingen. Den är hopbyggd med bakaxeln, vars differential är förbunden med kopplingens utgående axel.

Inne i kopplingshuset finns två lamellpaket, det ena kopplat till den ingående axeln och det andra till den utgående. Vid normal körning snurrar de båda lamellpaketen oberoende av varandra med (ungefär) samma hastighet. Den ingående axeln drivs ju av motorn via kardanaxeln medan den utgående axeln ”drivs” i samma hastighet av bakhjulen.

Om det uppstår skillnad i rotationshastighet, om till exempel framhjulen börjar spinna eller bakhjulen vattenplanar och tappar fart, så påverkas axialkolvar som bygger upp ett hydrauliskt tryck. Detta pressar ihop lamellerna, som då låser ihop fram- och bakaxeln.

Hydraultrycket regleras av den elektroniska styrenheten, som får impulser av en mängd olika sensorer. Systemets styrdator avgör behovet av drivkraft till bakhjulen och reglerar oljetrycket därefter. Med maxtryck fördelas drivkraften i stort sett lika mellan fram- och bakhjul, med lägre tryck uppstår en viss slirning mellan lamellpaketen vilket resulterar i mer drivkraft fram och motsvarande minskning till bakhjulen. Systemet fördelar drivkraften steglöst från 100 procent fram till 50/50 mellan fram och bakhjul.



Chassi: Spiralfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram McPherson fjäderben och undre triangellänkar, bak multilänkaxel i bakåtriktade triangelbärarmar.

Illustration: Mario Salutskij

Volkswagen Transporter

Drivlina: Tvärställd 4-cyl radmotor Diesel (TDI) eller bensin (TSI). Cylindervolym 1 968 resp 1 984 cm^3. Max effekt 140 hk/103 kW vid 3 500 r/min eller 180 hk/132 kW vid 4 000 r/min (TDI) och 204 hk/150 kW vid 4 200 r/min (TSI). Max vridmoment 340 resp 400 Nm vid 1 500 - 3 750 r/min (TDI) och 350 Nm vid 4 000 r/min (TSI).
Mått (cm): Axelavstånd 300 cm, längd 489 (vissa modeller 340 resp 529), bredd 190, höjd 199.
Prestanda: Bränsleförbr (bl körn): från 8,0 l/100 km, CO_2-utsläpp från 211 g/km. Acc 0-100 km/h 8,5 sek, toppf 200 km/h (Skåp TSI 204 hk).
Pris: Från 264 220 kr exkl moms (Transporter), samt 411 400 kr (Multivan), 444 800 kr (Caravelle) och 539 400 kr (California) inkl moms.

FYRHJULS-DRIVNINGEN STYRS AV ELEKTRONIK OCH ARBETAR MED HYDRAULIK OCH MEKANIK.

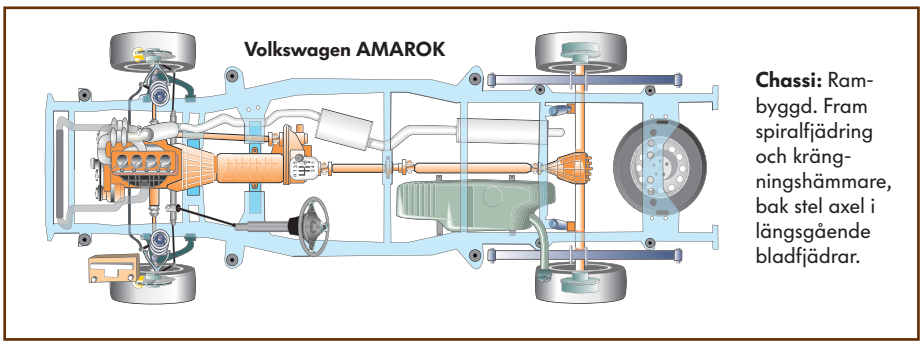
AMAROK FINNS MED TVÅ TYPER AV FYRHJULSDRIFT.

Volkswagens pickup Amarok blev en omedelbar succé när den lanserades 2010. Till en början byggdes den bara i Argentina, med sedan mitten av 2012 tillverkas den även Tyskland. I Sverige blev Amarok marknadsledare efter bara ett par år. Här säljs den enbart med dubbelhytt och 4MOTION, men den tillverkas även med enkelhytt och enbart bakhjulsdrift.

Amarok finns med två typer av fyrhjulsdrift, kontinuerlig eller inkopplingsbar.

Den förstnämnda är i första hand avsedd för vägar, gärna dåliga sådana, men klarar även medelsvår terräng. Drivningen sker via en torsendifferential mellan hjulaxlarna. Torsen står för torque sensing, alltså vridmomentkännande, vilket innebär att differentialen fördelar mest drivkraft till den hjulaxel som har bäst fäste. Mellandiffen ”spärras” automatiskt vid behov, bak finns en elektronisk diffbroms men mekanisk spärr finns som tillval. Torsendifferentialen fördelar i grundläget motorns vridmoment 40/60 fram/bak men varierar ständigt kraftfördelningen efter behov.

Amarok (varg på inuiternas/eskimåernas språk) med inkopplingsbar fyrhjulsdrift och lågväxel är en mycket kompetent terrängbil som trivs utmärkt även på vanliga vägar. Spärrbar differential bak är tillval.



Chassi: Rambyggd. Fram spiralfjädring och krängningshämmare, bak stel axel i längsgående bladfjädrar.

Illustration: Mario Salutskij

Volkswagen Amarok

Drivlina: Längsmonterad 4-cyl turbodiesel, maxeffekt 180 hk/132 kW vid 4 000 r/min, 420 Nm vid 1 500 r/min. Permanent fyrhjulsdrift, 8-växlad automatlåda, ESP, diffspärr bak som tillval.
Mått (cm): Axelavstånd 310, längd 525, bredd 194, höjd 183, spårvidd fram/bak 164/165, vadningsdjup 50, markfrigång 24,9, anfallsvinkel fram/bak 28/23,6 grader.
Prestanda: Bränsleförbr (bl körn): 8,0-8,5 l/100 km, CO_2-utsläpp 211-224 g/km. Acc 0-100 km/h 10,9-11,3 sek, toppfart 174-179 km/h.
Pris: Highline Dubbelhytt 299 900 kr exkl moms.

VI PROVKÖR VW CADDY BLUE-E-MOTION:

BUDFIRMORNAS VÅTA DRÖM

Vi har sett den eldrivna Caddyn här i Sverige förut, men då gällde se men inte röra – nu har vi även fått köra!

Text: Björn Sundfelt **Foto:** Volkswagen

Exteriört ser e-Caddy ut precis som en vanlig Caddy.

Instrumenteringen skiljer sig en del från en vanlig Caddy och hjälper föraren att hushålla med energin, som här räcker för ytterligare 90 km.

Den drar iväg med ett diskret vinande och på elbilars visar drar den iväg rejält – motorns hela vridmoment på 270 Nm levereras omedelbart från 0 varv per minut så fort föraren trampar ner gasen. Och då går det alltså undan och det sker nästan ljudlöst.

Snabb och tyst. Lika rymlig, smidig och lättkörd som en vanlig Caddy med DSG-låda. För både budbilsföretag och deras förare är den här bilen en ”våt dröm”, som en kollega uttryckte det vid provkörningen. Dessvärre är den eldrivna Caddyn också just en dröm, i alla fall tills vidare.

I samband med Volkswagens Future Mobility Day för ett år sedan visades en första eldriven version av Caddy, men då var det betoning på visa. Nu har man kommit så långt i utvecklingsarbetet att intresserade journalister fick köra en sväng med Caddy blue-e-motion.

Intresserade var vi förstås och körde gjorde vi alltså – och blev som framgått lite smått imponerade.

Förutom texten på sidan ser el-Caddyn ut precis som vilken vanlig Caddy som helst. Lastutrymmet påverkas inte av litium/jon-batteriet som är placerat under lastrumsgolvet framför bakaxeln. Batteriet väger 340 kg, är på 26,4 kilowattimmar och ger en räckvidd på 136 km. Elförbrukningen är cirka 19,5 kWh/100 km, men det beror förstås på vem som kör – och hur!

En ”körglad” förare kan säkert tömma batteriet på mindre än tio mil, medan en försiktig och förutseende förare – som motorbromsar ofta och därmed återladdar batteriet – torde kunna förlänga räckvidden till kanske uppåt 15 mil.

Enda nackdelen med Caddy blue-e-motion är egentligen att den inte finns ”på riktigt” utan bara som rullande experimentverkstad. I alla fall än så länge. Om och i så fall när man tänker sätta en eldriven Caddy i produktion får vi inget svar på från Volkswagen Transportbilars högkvarter i Hannover – men vi kan ju alltid gissa…

Redan i dag kräver många transportköpare att de transporter man upphandlar ska ske med maximal miljöhänsyn, och det kravet lär snabbt bli allt vanligare. Det innebär ett snabbt ökat behov av bud- och transportbilar som är miljöklassade och det torde ledning vara mycket väl medvetna om.

Frågan är alltså knappast om det kommer en el-Caddy – utan snarare när? ■

Det stora batteriet sitter väl skyddat under lastutrymmet framför bilens bakaxel.

U**nder motorhuven** är det en mycket ovanlig Caddy.

Volkswagen Caddy blue-e-motion

Drivlina: Frontmonterad elmotor. Maxeffekt 115 hk/85 kW, max vridmoment 270 Nm. Framhjulsdrift, ”växellåda” med fram- och backväxel.
Mått & vikt: (cm/kg): Axelavstånd 268 cm, längd 441, bredd 179, höjd 182 spårvidd fram/bak 154/153. Tjänstevikt ca 1 850, maxlast anges ej
Prestanda: Elförbrukning (bl körn): ca 19,5 kWh/100 km, CO2-utsläpp 0 g/km. Acceleration 0-100 km/h 13,2 sek, toppfart begränsad till 120 km/h.
Pris: Ej till salu (prototyp).

Ergoload

- det ergonomiskt riktiga takräcket

Möjliggör lastning och lossning i bekväm arbetshöjd vid sidan av bilen.

Snabbt och enkelt montage
Tunga lyft försvinner
Underlättar ditt arbete

Ergoload i Årjäng AB
Tel. 0573-510 70, 070-663 52 00
www.ergoload.se

Karnag har luftfjädringssystem för de flesta bilar. Vi har Hadleys tryckluftshorn och SV-stötdämpare.

Vi tillverkar högtempisoleringar och har olika isolerande material för ljuddämpning i t ex båtar, bilar m m.

SV-stötdämpare

Luftfjädringssystem

Hadley tryckluftshorn

Högtempisolering

www.karnag.se | 08-630 10 00 KARNAG

---

bott bott bilinredningar
skapar effektiva arbetsplatser

Vi skräddarsyr lösningar för era behov!

För info 031-707 07 30

ALMAX
UTRUSTAR FORDON
generalimportör för bott bilinredningar

info@almax.se | www.almax.se

Vi söker samarbetspartners!

ALMECO LOCKET
TAR LITEN PLATS VID STORA LASS

KÖRBART I FLERA LÄGEN
C-LÅS OCH LÅNGGODSSTÖD SOM TILLVAL
FYRA LASTÖGLOR
KRAFTIGT LÅS I HANDTAGET

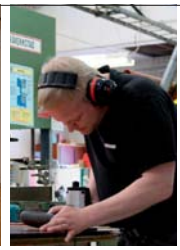
Finns även som BAGLOCK

SMART FLAKLOCK
TILL AMAROK OCH TRANSPORTER

SVENSKTILLVERKAT I ALUMINIUM

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

ALMECO 018-334055
www.almeco.se



Vi kan det här.

70 ÅRS TRADITION - KVALITET I VÄRLDSKLASS

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

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

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

Välkommen att testa oss du också!

KAROSSAN
SPECIALISTER PÅ BILINREDNINGAR SEDAN 1944

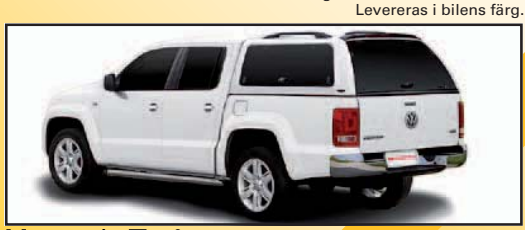
Box 2047 | 151 02 Södertälje | Tel: 08-554 421 30
E-post: info@karossan.se | Web: www.karossan.se

PLB VINDIC

3 starka varumärken som uppfyller alla dina önskemål.

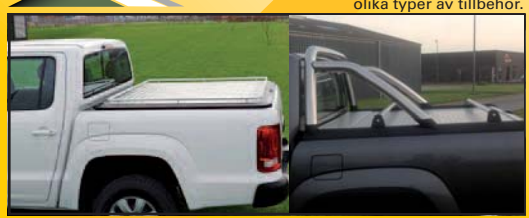
CARRYBOY®

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



Mountain Top®
INDUSTRIES APS

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



VINDIC

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

VINDIC

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

Produkter för arbete och fritid i prisintervaller för alla plånböcker.

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

PLB Vindic AB

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

EN MÄSSA ATT INTE MISSA!

Elmia Lastbil, i år med drygt 400 utställare, är Sveriges utan konkurrens viktigaste mötesplats för alla som jobbar med eller har intresse av vägtransporter.

Text & foto: Björn Sundfeldt

Jönköping brukar ju ibland kallas för ”Sveriges Jerusalem”, men vartannat år i slutet på augusti är ”Transportbranschens Mekka” en mer adekvat benämning.

På Elmia Lastbil samlas ”alla” i branschen, det är mässan att inte missa för alla som på något sätt jobbar med last- och transportbilar och alla andra tunga fordon – eller för den delen som bara har det minsta mekaniska eller tekniska intresse. Eller som är nostalgiskt lagda och gillar gamla lastbilar – i år fanns ett 50-tal tunga veteraner på Elmia Lastbil, en av dem 100 år gammal och många av dem i bättre skick än när de var nya.

Elmia Lastbil kan, i alla fall med lite god vilja, kallas för Sveriges svar på IAA Nutzfahrzeuge i Hannover – som i år öppnar nästan på dagen en månad efter den svenska mässan. Men till skillnad från den tyska förlagan, som

KP Skyltfabrik i Alingsås visade upp en snygg Transporter med ”surfkänsla”.

I Volkswagens monter kunde besökarna bland annat bekanta sig med nya välutrustade Caddy och Transporter Rally X Edition.

Av mässans montrar var Volkswagen Transportbilars den mest fyrhjulsdrivna, eller vad sägs om fem gånger 4MOTION i Amarok, Crafter, California, Transporter och Caddy.

Crafter 4MOTION med riktiga offroad-däck monterade, nämligen BFGoodrich Mud Terrain i dimension 245/70-17.

är internationell och nästan groteskt omfångsrik, är Elmia Lastbil tämligen svensk och relativt hanterlig.

Ända tar det minst en dag att tillgodogöra sig allt ”godis” och helst bör man planera in två dagar, i alla fall om man också vill lyssna/delta på ett eller flera av de intressanta seminarier som alltid kompletterar själva utställningarna i år. I år handlade det bland annat om KNEG och TS (KlimatNEutrala Godstransporter på väg och TrafikSäkerhet).

Volkswagen dominerade som vanligt bland transportbilarna, i år med en rejäl monter med temat 4MOTION – VW är ju störst och bäst på fyrhjulsdrivna transportbilar – och det är förstås ingen slump att även detta nummer av TransportMagasinet handlar en hel del om olika 4MOTION-aspekter.

Montern dominerades av de nya Rally X Edition-bilarna, men pryddes även av en Amarok, en California och

Företaget PNO uppmanade besökare att ta ”selfies” – alltså självporträtt – framför firmans Volkswagen Crafter.

Berco från Norrland visade kyla genom sitt Volymax kyltransportskåp.

Menominee byggd i USA 1914 – en av två som finns kvar.

Simulatorn för lastbil var populär att prova på, och ingen dum skola för blivande chaufförer. Nedans syns Viking Bärgningstjänsts Transporter med ihopfällbar bogseringsdolly.

”VW ÄR STÖRST OCH BÄST PÅ FYRHJULSDRIVNA TRANSPORTBILAR”

en Crafter, alla givetvis fyrhjulsdrivna.

Förutom två stora inomhushallar består Elmia Lastbil av en ännu större ”hall” ute i det fria, där det ofta bjuds på många spännande bilar och byggnationer, och där fastnade vi bland annat för Viking Bärgningstjänsts VW Transporter med en smidigt ihop- och infällbar dolly.

Volkswagen Crafter och Volymax.

När du vill att alla transportproblem ska dra dit pepparn växer.

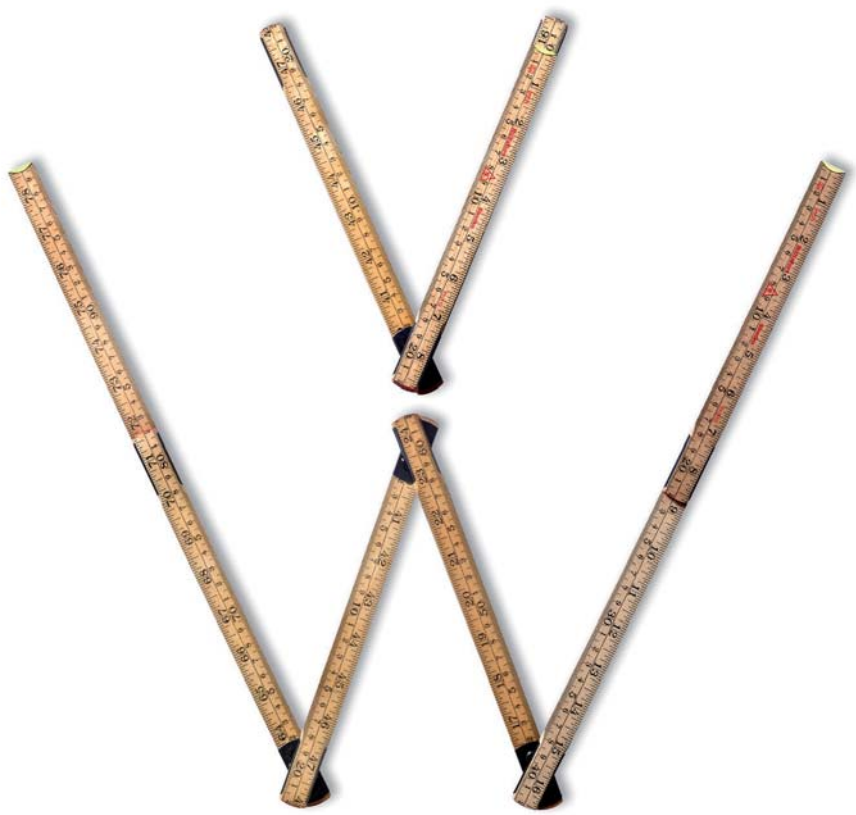
Stort lastutrymme upptill 19,5 m³ som standard. Rena, raka och urstarka väggar. Bakgavellyft som gör lastning och lossningbefriande medel. Det må låta som en dröm, men det är bara några av fördelarna hos det högst verkliga succéparet Volkswagen Crafter och vårt Volymax-skåp. Och som därför ger en smått oslagbar fraktekonomi per kubikmeter. Kontakta oss eller din lokala Volkswagen-återförsäljare så får du veta mer om en av Sveriges mest rationella transportlösningar.

Välkommen!

Tillverkning, service, reservdelar, support och mycket mer.
Ofta Skräddarsytt. Alltid med hundra procents kundfokus.

Berco
Specialisten på allt inom påbyggnadsskåp.

gadd.nu



Måttanpassad bilförsäkring.

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

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

Volkswagen Försäkring

Transportbilar

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

AMAROK ULTIMATE

NY TOPPVERSION

Förr brukade man säga att ”Ingen vet hur gammal en Volkswagen kan bli” – och det gäller ju fortfarande – men nu väcks också frågan ”Hur tuff kan en Amarok bli?”

Text: Björn Sundfeldt **Foto:** Richard Sjösten

Sveriges mest sålda pickup heter som bekant VW Amarok och den kommer nu i en ny ”värsting-version” kallad Amarok Ultimate.

Den mest utmärkande för den nya Amarok-versionen är nya bi-xenon-strålkastare ”omringade” av LED-varselljus, som ger ännu säkrare mörkerkörning men också ett ännu tuffare utseende framifrån.

Andra utmärkande detaljer hos nya Ultimate är bland annat polerade 19-tums aluminiumfälgar med 255/55 däck, sidebars och kromad flakbåge, dragkrok, silver wing-backspegelkåpor och och inuti dem elektriskt manövrerade, fällbara och uppvärmda ytterbackspeglar och mörka bakljus med LED-nummerskyltbelysning.

Den synnerligen omfattande utrustningslistan omfattar också ParkPilot (fram och bak) inklusive Rear Assist backkamera, multifunktionsratt, tjuvlarm, parkeringsvärmare, bredare kromlister i grillen, designat underkörningsskydd, mobiltelefonförberett navigationssystem, pedaler med aluminiuminläggningar, Ultimate-striping, och Ultimate-mattor, Alcantara-klädslar och särskilda cut-lugg golvmattor.

Amarok Ultimate har en råstark 2-liters turbodiesel på 180 hk (132 kW) som driver alla fyra hjulen via en smidig snabbskiftande 8-växlad automatlåda och tillgängliga färger är Candy-vit, Naturgrå, Reflexsilver, Starlight blå, Toffeebrun och Djupsvart.

Denna ultimata Amarok kostar 355 800 kronor exklusive moms. Den kan också beställas utan flakbåge men med en stylingkåpa i bilens färg till en merkostnad av 24 000 kronor exklusive moms. ■

Särskilt slående hos nya Amarok Ultimate är frontens intrikata grafiska utformning med bi-xenon-strålkastare och integrerade LED-varselljus samt dubbla breda kromlister.

Amarok Ultimate går att beställa med en snygg flakkåpa direkt från fabrik.

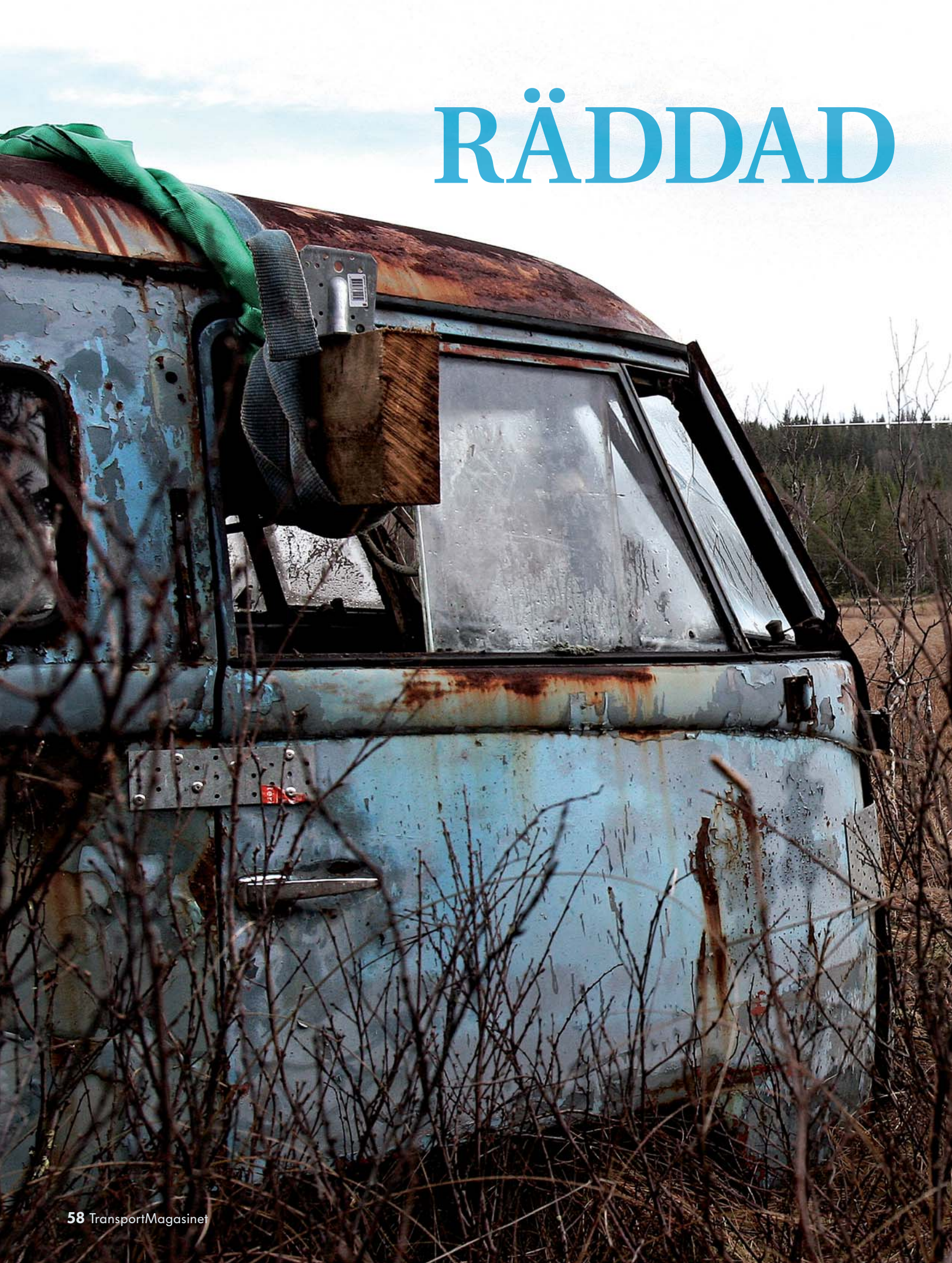
Du kan sluta leta nu.

Upptäck fördelarna med System Edström du också!
Det krocktestade och mest flexibla bilinredningssystem som finns på marknaden.
Grundat 1958.

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

Var sak har sin plats.

RÄDDAD



FRÅN TRÄSKET

Från Folkabuss till jaktstuga och åter. Bussvraket som varit jaktstuga på en myr i över 50 år är på god väg att återuppstå i sin forna glans.

Text & foto: Anja Björkland

I över 50 år hade den stått där förfallit och sjunkit allt djupare ner i myren, två kilometer från närmsta väg någonstans mellan Kramfors och Sollefteå. Och där hade den väl stått än i dag om inte en lokal VW-entusiast intresserat sig för den, hittat ett läsbart chassinummer och konstaterat att VW-bussen var från tidigt 1951.

Att den tillverkats tidigt det året är särskilt anmärkningsvärt, eftersom den därmed är av samma modell utan bakruta som under det första produktionsåret, med start i mars 1950. 1951 års modell – med bakruta – började tillverkas först i april.

Bilderna som togs på fyndplatsen visar ett rostigt vrak utan inredning men med en värmekamin med ”skorsten” ut genom ett hål i bakändan på bussen. På enstaka ställen skymtade spår av den djupblå originalfärgen. Några av bilderna på bussen hamnade på ett VW-forum på nätet, och intresserade och nyfikna började höra av sig från både Sverige och delar av övriga Europa. Efter att de seriöst intresserade fått kontakt med markägaren började en häftig budgivning mellan en fransman och en engelsman, som båda var fast beslutna att kamma hem bussen.

Den såldes slutligen ”på rot” till fransmannen Florian George, som fick hosta upp en summa som i runda slängar motsvarar bussens nypris – tjugo gånger om. Men Florian betonar hur

”DET ÄR INTE ALLA SKOGSFYND SOM ÄR SÅ SPECIELLA ATT MAN KÖR 6 000 KM.”

unik den faktiskt är och hur de första produktionsmodellerna, som den här, har sina speciella särdrag som inte finns hos de senare bussarna.

– De huvudsakliga skillnaderna jämfört med 1951 år modell är att den inte har någon bakruta, men på just den här är både den och sidorutorna eftermonterade. Just detta är väldigt ovanligt och åtråvärt. De med bakruta är inte lika eftertraktade, konstaterar han.

Kort efter budgivningen, i oktober förra året, lämnade Florian Frankrike tillsammans med sin bror Thibaut för att bärga bussen från den svåråtkomliga myren. Med en VW Amarok pickup och en biltrailer på släp körde de mot Sverige, fullastade med allehanda utrustning och verktyg. Elverk, linor, vajerspel, skruvdragare, motorsågar, med mycket mera.

– Det är inte alla skogsfynd som är så speciella att kör 6 000 km för att få hem en bil som kräver så pass mycket jobb som denna, sade Florian när de kommit fram och han tittade ut över myren med vraket en bit ut.

Bröderna, som tidigare jobbat tillsammans med att bland annat bygga vindkraftverk, är vana vid stora och tunga lyft, och tack vare deras arbetserfarenheter gick förberedelserna relativt snabbt. Tanken var till en början att ta ner sly efter en gammal skogsbilväg och baxa vraket på slanorna fram till trailern. Men redan efter en dags hårt slit med att bara få loss karossen från den halvfrusna och blöta myren i den inte allt för gästvänliga väderleken – svensk oktober med hårt regn varvat med minusgrader – bestämde sig Florian för att beställa helikopterbärgning i stället.

– Taket på bussen ser fortfarande helt och hållbart ut, så nu går vi på den här linjen i stället för att släpa ner all utrustning från vägen. Det skulle bli för kämpigt, förklarade Florian.

I väntan på helikoptern arbetade bröderna febrilt med att foga samman bussen för att den över huvud taget skulle kunna lyftas. Med metallplattor och popnitar säkrades hörnen, och en träbalk kördes rätt genom bussen. Tvärbalkar skruvades fast i huvudbalken och resultatet påminde om en gigantisk galge.

Pedalställ, rattstång och delar av framvagnen låg en bit från bussvraket och bärgades först (ovan t v och stora bilden). Bröderna Thibaut och Florian George från Lyon är nöjda (tv) efter den lyckade helikopterbärgningen.

Efter drygt 50 år lyfter den tomma karossen från myren. När allt är bärgat och klart återstår bara 3 000 km hem.

> ”SÅ HÖRDES ÄNTLIGEN DET DÄR SPECIELLA KLAPPERLJUDET SOM BARA EN HELIKOPTER ÅSTADKOMMER.”

Framaxeln med tillhörande rattstång, pedaler och annat smått och gott från bussen hade också grävts fram och stod redo att lyftas till trailern. Resten av bussen – motor, bakaxel, bottenplatta och inredning – hade försvunnit i ”träsket”.

När skruvdragarna tystnat och alla förberedelser var klara blev tystnaden total där ute i ödemarken – men så hördes äntligen det där speciella klapperljudet som bara en helikopter åstadkommer.

Efter en försiktig landning mitt på myren genomförde piloten Ulf Cassel en regelrätt besiktning av lyftkonstruktionen, medan han fokuserat konstaterade att det alltid är roligt att göra lite annorlunda saker som detta. Sedan bar det av.

Först lyftes framaxeln iväg och lossades direkt på trailern. När helikoptern kom tillbaka drog Florian efter andan, det var nu det gällde! Som en räddande ängel svävade helikoptern bara några meter rakt ovanför bussen medan Florian fäste bärselarna. Det kraftiga vinddraget till trots var det snabbt gjort och piloten fick tecken att lyfta. Nu kunde den nyblivna ägaren av bussen inte längre låta bli att le stort.

– Wow…vilken grej, var det första han fick fram när lasten lossats och ”den räddande ängeln” försvunnit i fjärran, följd av en lång tystnad.

Omtumlad och exalterad av upplevelsen återstod så lastningen av karossen. Florians bror hade med hammare och slägga satt ihop den manuella lyftanordningen, och med dess hjälp lyckades bröderna så småningom placera karossen ovanpå bussens lösa framvagn på trailern.

Så återstod bara en god natts sömn och 300 mil hem till Frankrike – och sedan oräkneliga timmar i verkstaden, där Florian gamla VW-buss nu växer fram och snart ska vara som ny – eller kanske ännu bättre, antyder Florian.

– Den kommer garanterat att vara värd all tid och alla pengar jag lagt ner, konstaterar han nöjt.

Delar av texten tidigare publicerad i Klassiker nummer 1/2014.