

Transport

MAGASINET



PÅ JAKT SID 12
EFTER VIND I NYA
MULTIVAN

MER GAS I TANKEN
CADDY TGI
NU MED DSG SID 30



Vi gör det enklare att ratta affärerna.



Att välja rätt bilförsäkring kan vara avgörande för ditt jobb. Vi på Volkswagen Transportbilar Försäkring fokuserar på att hålla dig och dina affärer rullande. Därför får du till exempel upp till 50 000 kr i ersättning för stulen eller vandaliserad inredning.

Byt till Volkswagen Transportbilar Försäkring redan idag – räkna ut ditt pris direkt på volkswagentransportbilarforsakring.se
Du kan också ringa 0770-110 151.

Volkswagen Försäkring



Transportbilar



5 LEDARE

8 NYTT & NOTERAT

12 MED MULTIVAN PÅ VINDSURFINGÄVENTYR

Vi bestämmer oss för att återuppliva vindsurfingen men Kung Bore vill annat. Häng med på en rejäl genomkörare i nya bekväma Multivan i jakt på den optimala vinden.

20 KAFFEKNAPPEN

Får det vara en kopp kaffe? Vi spanar in Kaffe-knappen som håller humöret uppe på tiotusentals medarbetare på landets kontor.

24 BULLI SUMMER FESTIVAL

Vi firar Folkabussen – och besöker en stor festival med Folkabussar i Volkswagens huvudstad och får förmånen att köra i en historisk konvoj.

30 CADDY MED MERA GAS

Gasdrivna Caddy har begåvats med ny motor och växellåda. Vi far till Comosjön i Italien och blir tvungna att testa toppfarten.

34 CRAFTER + LAMBRETTA = PERFECT MATCH

Motor TV-profilen Peter Sundfeldt åker stort och bekvämt till en racerbana i södra Europa. För att köra skoter...?

38 PÅ ÄVENTYR MED EN AV VÄRLDENS TUFFASTE HUSBILAR

Följ med på jungfrufärden genom orörd natur i norska finnmarken när vi kör offroad-husbil längs Nordens tuffaste väg.

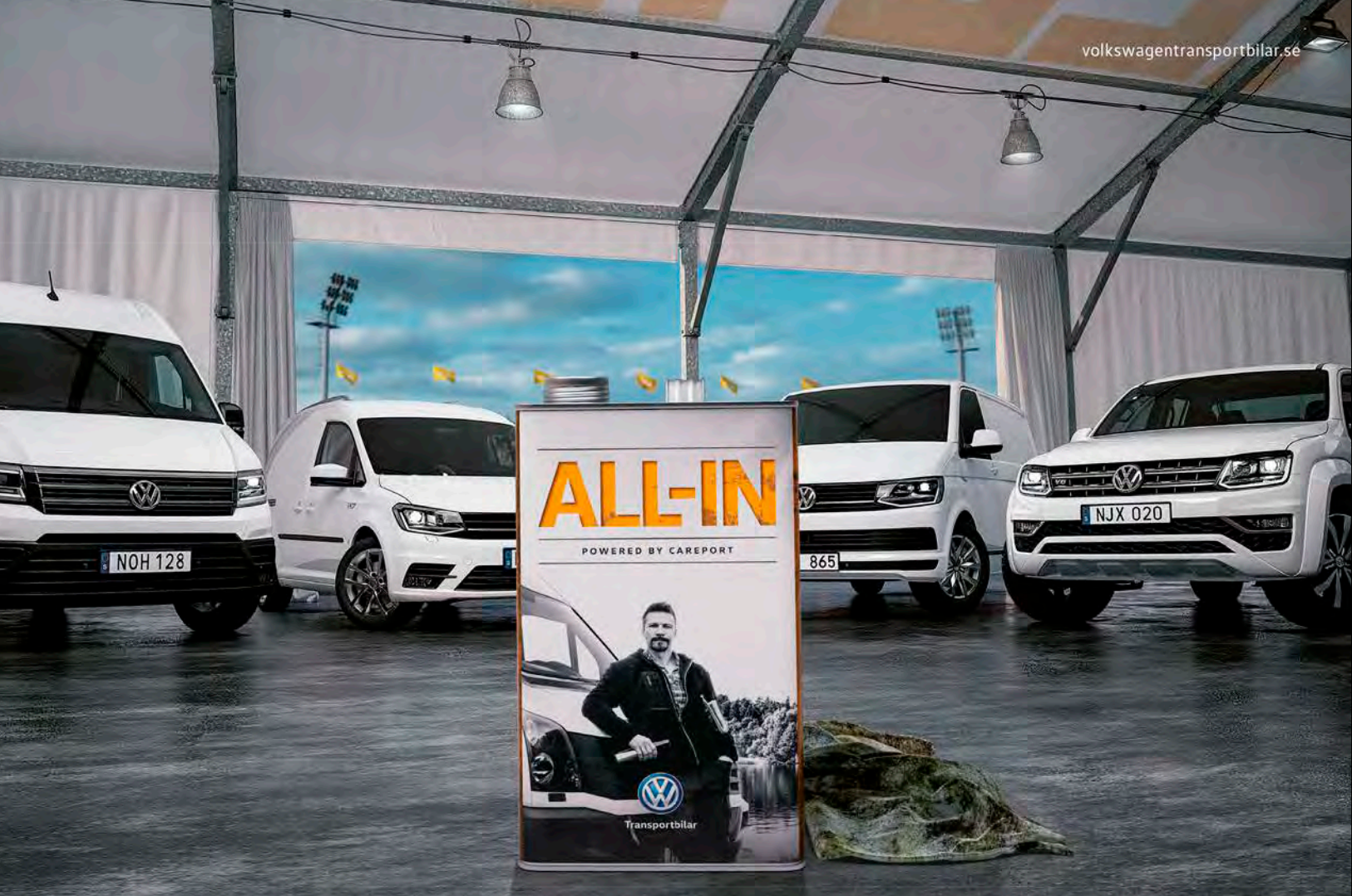
46 MIN TYP

Maries älskade Folkabuss från 1973 startar inte alltid. Men när den väl gör det så kör hon hela vägen till Medelhavet.



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

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



Mer pang för pengarna. Gå All-in.

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

Volkswagen Leasing – en finansieringsform som ger flera fördelar. Momsen på leasingavgiften är oftast till hälften avdragsgill och ditt företag behöver inte binda eget kapital för bilarna.

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

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

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

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

Volkswagen Financial Services

Finansiering. Försäkring. Mobilitet.



Transportbilar

Under det gemensamma varumärket Volkswagen Financial Services erbjuds serviceavtal genom Volkswagen Service Sverige AB, org nr 556944-2253 och bilfinansiering genom Volkswagen Finans Sverige AB (publ) org nr 556258-8904, helägt dotterbolag inom Volkswagen Group. Volkswagen Försäkring är en del av If Skadeförsäkring AB (publ). Säte: Stockholm, Org.nr: 516401-8102. Volkswagen Försäkring är ett samarbete med Volkswagen Finans Sverige AB. Fullständiga försäkringsvillkor finns på volkswagentransportbilarforsakring.se

ATT VÄLJA RÄTT

DET PÅGÅR EN ganska intensiv debatt kring framtidens transporter, drivmedel och vad som är bäst för vår miljö. En vision är att alla person- och godstransporter, i en inte alltför avlägsen framtid, kommer klaras av med självkörande eldrivna fordon – som drivs av förnybar elektricitet från som förhoppningsvis ger ett mycket litet miljöavtryck. Det är svårt att sja om när det blir verklighet och fram till dess måste vi fundera på vad som är det bästa alternativet just nu avseende lätta lastbilar.

TRANSPORTBILAR, LÄTTA SOM TUNGA, har ju som bekant en viktig uppgift i vårt samhälle med sin förmåga att just transportera varor, verktyg, material och personer. För elbilar beror räckvidden väldigt mycket på hur stora batterier de har, men problemet är att batterier ofta väger mycket – vilket drar ner just funktionaliteten hos transportbilen. Nämligen förmågan att lasta. Att det i framtiden kommer att utvecklas lättare och bättre batterier är en sak, men transportbehovet finns ju här och nu – och det måste vi klara av tills dess att framtiden är här.

DEN DEBATT OM dieselbilar som pågår i dag hänför sig till äldre typer av dieselbilar som inte uppfyller de stränga krav (Euro 6) som moderna dieselbilar gör. Miljözoner finns redan nu i åtta svenska städer från Umeå i norr till Malmö i söder, men viktigt att säga är att dessa zoner inte gäller de Euro 6-bilar som nu säljs i Sverige.

DET FINNS MÅNGA anledningar till att diesel fortfarande behövs till transportbilar, och eftersom nya lätta lastbilar dessutom har motorer som uppfyller kraven på Euro 6 ligger man rätt. Dessutom genomför vi, tillsammans med Scania, just nu ett test där vi kör våra lätta lastbilar på syntetisk diesel – så kallad HVO100.

På den tunga sidan har man gjort detta i många år med ett väsentligt reducerat koldioxidavtryck som resultat, eftersom HVO100 är helt fossilfritt.

OCH OM MAN i dag vill köra helt utsläppsfritt finns det också alternativ – och har funnits i flera år: de helt eldrivna lätta lastbilarna. Men trots ökad miljömedvetenhet har dessa inte slagit igenom. Ett tredje alternativ, och kanske det bästa för både ekonomi och miljö, kan du läsa om i detta nummer. Sveriges mest sålda lätta lastbil kan nämligen köras fossilfritt redan i dag, Caddy TGI som kan tankas med lokalproducerad Biogas100 gjord av exempelvis matrester. Den har hittills i år sålt nästan mer än dubbelt så mycket som alla andra eldrivna transportbilar tillsammans. Det visar att vi hittat en bra och användbar kompromiss mellan räckvidd, lastförmåga och tillgänglig infrastruktur. Modellen har funnits i flera år och nu har vi uppgraderat en miljövänlig lätt lastbil till att bli ännu bättre, bland annat med DSG-automatlåda.

SLUTLIGEN KAN MAN konstatera att ett enkelt sätt att minska sin miljöpåverkan och samtidigt spara pengar är att påminna sig om "äggat mellan fot och gaspedal" från körskoletiden, starta lite tidigare och ta det lugnt i trafiken. Det tjänar vi alla på.

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

Ansvarig utgivare:

Hans Turemark

Redaktör:

Erik Gustafsson

Omslagsfoto:

Peter Gunnars

Grafisk form:

Lina Axelsson Berg

Redaktionskommitté:

Dan Andersson

Richard Sjösten

Produktion:

Bellof Studios

Annonsbokning:

GranTurismo/PTUmbrella AB

Jan Rawensparr

Telefon: 076-039 37 37

Tryck: Forssa Print

Adressändringar: Postens blankett för flyttningsanmälan när automatiskt Transportmagasinets register via bilregistret.

Transportmagasinet distribueras till dig som äger eller kör en

Volkswagen Transportbil som är åtta år eller yngre. För insänt, ej beställt material ansvarar ej.

ISSN: 1402-4233

Hans Turemark

HANS TUREMARK
Märkeschef, Volkswagen Transportbilar







VOLKSWAGEN TRANSPORTER GENERATION 3 (1979–1992) kallas ibland "Fyrkantsbussen" tack vare den funktionella och boxiga formen. Bilen på bilden är från sent åttital i Californiakostym.

**CALIFORNIA
XXL**

"EN IKON HAR VUXIT"



"I RYMLIGA
CALIFORNIA XXL
RYMS BÅDE DUSCH
OCH TOALETT"

NU PRESENTERAR VOLKSWAGEN sitt egna husbilskoncept baserat på nya Crafter-modellen. Lite längre, lite högre och lite bredare än originalet Volkswagen California – som är baserad på den mindre Transporter.



VÅTUTRYMME MED DUSCH och toalett
ryms i Volkswagens husbilskoncept.

INSIDAN BLIR FYLLD med smarta lösningar, precis som sitt småsyskon. Sängen är två meter lång och stor möda har lagts på att skapa ett rymligt och flexibelt "vardagsrum". Andra sätesraden är en soffa och de två främre stolarna är som brukligt snurrbara 180 grader. Köket har en tvålågig spis, kyl, diskho samt en utdragbar köksbänk. Dessutom erbjuds också toalett och duschutrymme, vilket är en välkommen nyhet.

KONCEPTET ÄR BASERAT på ett medellångt chassi och har en egenutvecklad takkonstruktion, om är fast till skillnad mot California som har ett höjbart tak.

Stort arbete har lagts på formen av taket vilket resulterar i att bränsleförbrukning hamnar i linje med vanliga Crafter med ett konventionellt tak, trots att California XXL är 2,9 meter hög.



STORT FOKUS HAR lagts på att "vardagsrummet" ska vara rymligt och flexibelt. Köksbänken är monterad vid ingången och har en utdragbar arbetsbänk.

APP- -DATE



FÖR CAMPAREN FRICAMPING

Svårt att hitta ett bra ställe att campa på? Fricamping-appen innehåller campingplatser, ställplatser och andra platser som passar för camping med fokus på allemansrätten. Appen ger direkt en överskådlig bild på lämpliga platser i närområdet, med en tillhörande beskrivning. Den digra listan över campingplatser är sökbar och appen är "sammanvävd" med pålitliga Google Maps.

IOS
PRIS: GRATIS



FÖR JÄGAREN JÄGAREXAMEN

Sveriges mest nedladdade utbildningsapp för blivande jägare funkar också utmärkt för erfarna jägare som vill uppdatera sig inför höstens jakt. Applikationen innehåller bland annat en sökbar teoribok och en frågedatabas med utförliga svar och förklaringar, samt teoriprov med frågor som påminner om det riktiga provet. Innehållet uppdateras löpande för att hållas aktuellt.

IOS, ANDROID
PRIS: 209 KR



Cowboykåken

PÅ VÅGEN UPP till Nordkap kände vi oss manade att stanna till i Mårdsjön, Jämtland, och säga hej till Dick Bewarp. Han är hårdingen som timrade sitt eget hus utan att ens ha byggt en fågelholk innan han började. Har du missat serien ligger den på SVT Play. Sök efter "Cowboykåken".

GOLFPROFFS *åker* VOLKSWAGEN



NÄR ETT AV Sveriges största idrottsevenemang Nordea Masters gick av stapeln under sommaren stod även Volkswagen i rampljuset. På plats i Barsebäck Golf & Country Club fanns inte mindre än 25 courtesy cars från Volkswagen. Uppdraget för bilarna och chafförerna var att serva 156 golfspelare med transport till och från flyget, hotellet och banan. Förutom det bistod man med att hämta och lämna sponsorkunder i närområdet.

Den anrika golftävlingen ingår som ett årligt

event på Europatouren i golf för herrar, och har traditionsenligt spelats sedan 1991, vilket gör eventet till ett av de äldsta i Europa.

Tävlingen fick stor global spridning i medier och inte mindre än 86 100 personer besökte tävlingen i Barsebäck under det fyra dagarna långa evenemanget. En bred golffolkpublik nåddes också genom att tävlingen sändes på TV i 55 länder.

Vem vann då? Jo, den unga italienaren Renato Paratore med 11 slag under par.

Amarok på prov

KUNDER FICK FULLSPÄCKAD DAG

FÖRVÄNTNINGARNA VAR HÖGT ställda när Möller Bil tog ut fem stycken Amarok V6 på hårdtest med ett gäng av de trognaste kunderna i Köping, Eskilstuna och Västerås.

– Här kunde vi under en dag med hjälp av instruktörer från Car Events testa bilen ordentligt under kontrollerade former, berättar Niklas Bergåker från Möller Bil Västerås.

På Gröndal Motorstadion hade man lagt en terrängbana som satte Amarokens alla terrängsystem på prov. Som mest uppmättes 34 graders sidolutning. Amaroken klarar faktiskt ända upp till 45 graders lutning och det med 800 kilo last på flaket.



Varje år försvinner över 7 000 personer i Sverige. Varje försvinnande drabbar långt fler anhöriga som lever i oro och ovisshet. Vi ger stöd, hjälp och hopp till alla som drabbas och vi ger aldrig upp. Så länge som det finns en familj som väntar, fortsätter vi att söka.



Foto: Johan Mård

BLI MÅNADSGIVARE

Som månadsgivare är du tryggheten och hjälpen som alltid finns där. Du är reflexvästen på våra sökare, telefonen till familjen som väntar och kaffet klockan tre på natten. Du ger oss möjligheten att långsiktigt planera och utveckla vår verksamhet, så att vi kan arrangera sökinsatser ännu snabbare och rädda fler liv. Anmäl dig som månadsgivare i dag!

missingpeople.se/manadsgivare

BLI SÖKSUPPORTER

Engagera ditt företag och bli söksupporter. Som söksupporter stödjer ni oss med allt material som behövs vid en sökinsats och med utbildning av våra frivilliga som leder sökinsatserna, så att vi kan söka på ett säkert och effektivt sätt. Välj mellan att bli söksupporter till hela Missing People Sweden eller till din regionalavdelning.

missingpeople.se/foretag



Tack till:
Kona Windsurfing



PÅ FLYKT UNDAN REGNET – PÅ JAKT EFTER VINDEN

text: Richard Sjösten foto: Peter Gunnars

Med en klassisk surfbuss i ny kostym ger vi oss iväg på en resa för att testa sporten som var ballast på 80-talet – vindsurfing. Största utmaningen på resan visar sig dock inte vara surfandet.



SKA VI LITA på statistiken borde en stor del av er läsare ha vindsurfat på 80-talet. Det var nämligen då vindsurfingboomen slog vitt och brett och såväl gammal som ung hade svårt att värja sig mot den nya flugan. På bara några år gick det från en helt okänd företeelse till att bli världens snabbast växande sport. Alla skulle vindsurfa, det var det coolaste. Att sporten dessutom blev en officiell OS-gren lagom till spelen i Los Angeles 1984 gjorde inte saken sämre.

I insjöar och runt kusten i Sverige poppade färgglada farkoster upp en efter en och själv stod jag där som tioåring och vinglade på en bräda iklädd badbyxa och chockrosa flytväst. Med en svårstyrd gigantisk bräda, litet tålamod och ett brinnande motorintresse blev dock min vindsurfingkarriär kort. Väldigt kort.

Samma sak hände med sporten. Efter ett galet åttital hamnade vindsurfing på dekis under andra hälften av nittioalet, i alla fall hos gemene man. Nya actionsporter snodde fokus och sedan dess har vindsurfingen faktiskt inte lyckats hämta sig och återfå sin forna glans. Tills nu då kanske.

FÖR ANLEDNINGEN TILL att jag nu, trettio år senare, återigen halar mig upp på en vindsurfingbräda stavas Volkswagen Transportbilar. Det tyska moderbolaget är nämligen sponsorer till landets nationella vindsurfingserie, Multivan Windsurf Cup, och det måste innebära att sporten är på väg tillbaka, eller hur? Nu har vi tagit oss till platsen där Tysklands största årliga surfevent

”VEM MINNS INTE STIG-HELMERS VINDSURFANDE I SOS SÄLLSKAPS-RESAN?”

hålls och den exklusiva tyska semesterön Sylt för att återupptäcka vindsurfingen.

Men vi backar bandet något. Det var den här detaljen med vädret.

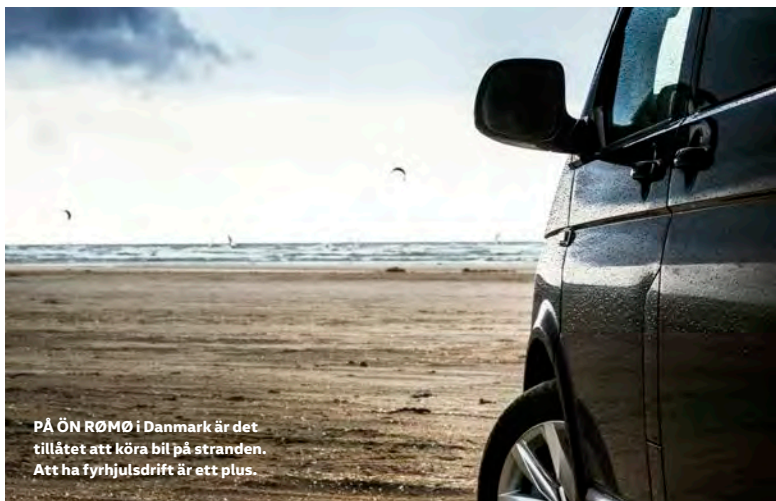
NÄR VI SLÄCKER lampan för kvällen i tyska Burg auf Fehmarn öser regnet ner utanför fönstret och vi kollar febrilt i väderapparna för att hitta var förhållandena är bäst – och regnet minst. För bevisligen är det fler än vi svenskar som har en tveksam sommar, för snart inser vi att det är lättare sagt än gjort att hitta en surfspot med sol och lagom med vind.

Morgonen därpå däremot har allt ändrat sig igen. Det fina vädret har flyttat sig norrut och återigen lovas sol på öarna Sylt och Rømø. Sagt och gjort, 86 mil hemifrån tankar vi upp vår svarta Multivan för första gången på resan och tar återigen sikte rakt västerut mot de två öarna i Nordsjön.

DET ÄR LÄTT
att trivas
bakom ratten
på en Multivan.
Förändringarna
interiört jämfört
med förra
generationen
(år 2003–2015)
är stora.



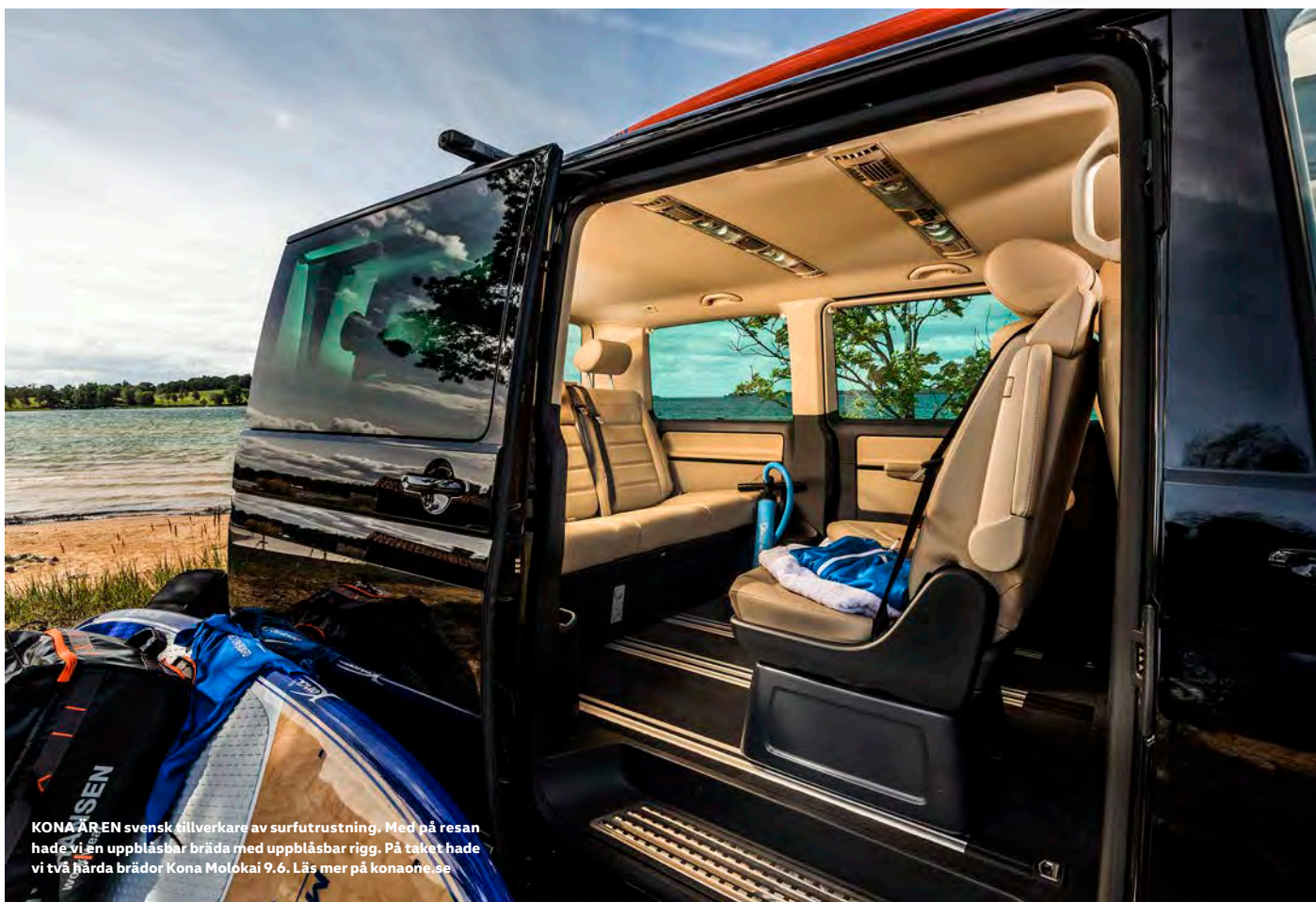
PÅ ÖN RØMØ i Danmark är det
tillåtet att köra bil på stranden.
Att ha fyrhjulsdraft är ett plus.



FÖRSTA DAGEN PÅ brädan gick bättre än väntat.
På bilden surfar vi med både uppblåsbar rigg och
uppblåsbar bräda från tillverkaren Kona.



KONA ÄR EN svensk tillverkare av surfutrustning. Med på resan
hade vi en uppblåsbar bräda med uppblåsbar rigg. På taket hade
vi två hårda brädor Kona Molokai 9.6. Läs mer på konaone.se



"86 MIL HEMIFRÅN TANKAR VI UPP VÅR SVARTA MULTIVAN FÖR FÖRSTA GÅNGEN!"

JAG LÅTER FOTOGRAF PG ta ratten och själv sätter jag mig längst bak i soffan, lägger upp benen på den nedfällida snurrfåtöljen framför mig och viker upp datorn. Här bak sitter man fint och den elektroniska röstförstärkaren mellan fram- och baksäte gör att vi fortfarande kan hålla en konversation i normal samtalston, trots att farten bitvis är hög längs autobahn. Det enda som dämpar vårt tempo något är surfbräddor på taket. Prestanda räcker annars väl till och de 204 hästarna och massiva vridmomenten på 450 newtonmeter gör att en Multivan inte ens hindrar tempot i den yttersta "bråttomfilen".

Och lika behagligt som jag har det i soffan

har PG det vilsamt bakom ratten, trots det med svenska mått mätt höga tempot. Den adaptiva farthållaren anpassar hastigheten efter bilarna framför och tillsammans med den smidiga DSG-växellådan blir arbetsmiljön trivsamt för föraren.

MULTIVAN ÄR SEDAN i mitten av åttioalet namnet på toppmodellen när det kommer till maximal komfort för den stora familjen eller för de som har en skrymmande hobby. En flexibel inredning och de stora utrymmena skämmer snabbt bort "bussägarna". Tidigare modeller av den klassiska ikonen har haft samma grundfilosofi, Volkswagen Samba till exempel. Den kallades Lyxibuss i Sverige



när den dök upp på femtitalet och såldes som den perfekta bilen för att göra dags-turer med i alperna. Toppversion på den tiden hade inte mindre än 23 fönster, vilket skapade en fantastisk panoramavvy för passagerarna.

RUNTOMSIKTEN I SENASTE versionen är inte fy skam den heller, trots att vi inte har i närheten av 23 rutor. När vi senare samma dag rullar ut på sandstranden på danska Rømø är vyn minst sagt bländande. Sand och blått hav runt om. Genom takluckan syns en blå himmel med mörka moln. Inte perfekt, men det är helt klart bättre än hur dagen startade.

NÄSTA PROBLEM UPPSTÅR dock när vi sticker ut huvudet. I den skyddade kupén inser vi inte hur mycket det blåser. Väderapparna har lovat max åtta meter per sekund. Verkligheten är någon helt annan. Här kan inte nybörjare som vi surfa, slår vi snabbt

fast och bestämmer oss för att lämna Sylt och Rømø. Vinden tilltar och ligger stadigt på arton meter per sekund när vi rullar på biltåget som tar oss mot fastlandet igen. Tåg? Ja, det finns nämligen ingen bilväg till det tyska semesterparadiset Sylt. Det enda sättet att ta sig till och från är via bilfärja från danska ön Rømø, eller med biltåg från tyska Niebüll.

Att ge sig ut i hård vind och höga vågor känns inte lockande, framför allt inte eftersom vi har nybörjarutrustning för lätta vindar med oss. Dessutom försvinner solen lika snabbt som den kommit och det jämngråa vädret som håller stora delar av Europa i ett fast grepp breder ut sig över himlen.

FULL GAS, PG! gastar jag från den bakre soffan och vaknar upp knappt femtio mil därifrån i tyska Rügen. Efter en nattstint längs tyska landvägar möts vi äntligen av sol och vind i en perfekt kombination.

VOLKSWAGEN MULTIVAN HIGHLINE TDI 204 DSG 4MOTION

Motordata:

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

Axelavstånd/längd/bredd/höjd 300, 489, 190, 199. Skivbromsar fram och bak. Individuell hjulupphängning med spiralfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram McPehrson fjäderben och undre triangellänkar, bak snett bakåtriktade triangelbärramar.

Effekt hk/kW, Nm

204/150, 450

Förbrukning blandad körning (l/100 km)

6,8

CO₂-utsläpp (g/km)

178

Acceleration 0–100 (s), toppfart (km/h)

10,1, 199

Priser inkl. moms (SEK)

Multivan Highline TDI 204 DSG 4Motion från
550 800

Multivan finns från
336 000





MULTIVAN WIND CUP

Multivan Wind Cup är den största av de nationella regattorna i vindsurfing i Tyskland, och hålls under 2017 för 25:e gången. Serien lockar både tyska stjärnor och internationella proffsseglare. På bilden Vincent Langer som lyckades knipa titeln Formula Windsurfing världsmästare 2017 på första tävlingen för säsongen på tyska Sylt. Passande då han är ambassadör för Volkswagen Transportbilar.

RÜGEN ÄR TYSKLANDS största ö och sträcker sig norrut upp i Östersjön. Nu gäller det att skynda, snabbt får vi brädorna i vattnet och drar på oss våtdräkterna. Nu eller aldrig.

– **IN MED RUMPAN, BÖJ PÅ BENEN OCH BAK MED MASTEN**, ropar PG och rycker upp kameran och smattrar av ett gäng bilder.

Han står i badbyxor med vatten upp till knäna och håller sin svindyra Nikonkamera i handen strax ovanför vattnet. Det gigantiska objektivet far ner igen och han fortsätter gorma nya instruktioner, samtidigt som jag ramlar framlänges in i seglet och vidare ner i vattnet. Situationen blir lätt komisk, och några äldre damer som badar lite längre bort blir stående en lång stund och tittar på oss med en förundrad blick.

PG är en gammal vindsurfare och vill mest bara väl. Inte minst vill han ha bra bilder.

Och plötsligt när några av hans kommandon trillat in i mitt huvud och omsatts till fysik i kroppen börjar jag hitta rätt. Det luriga är att samtidigt som man ska hålla balansen och

tänka på hur man står och vinklar masten, ska man också se till att skota rätt. Det fina är dock att det känns direkt när man träffar rätt. Seglets fylls med vind och farten ökar. Wow!

FARTEN ÖKAR ÄNNU mer och vattnet börjar forsa runt brädan. Jag fortsätter längs stranden i fin fart och med starkt självförtroende innan jag plötsligt noterar skyltar med dödskallar på stranden och ett taggtrådstaket som fortsätter ut i vattnet. Området visar sig vara avstängt och innan jag hinner få stopp på brädan befinner jag mig på en bra bit in på förbjudet område. I Rügen finns många spår av gamla DDR kvar, ett av dem är bevisligen den här nedlagda örlogsbasen. Tidigare var det här bas för torped- och robotbåtar, men nu ligger basen halvt överväxt längs en smal landtunga längst ut på den västra sidan av ön. Senare dyker en tysk äldre herre upp och ber oss om hjälp att ta en bild på sig själv framför grindarna på den stängda basen. Han berättar att han varit befäl här under det kalla kriget.



FULL FART PÅ stranden på Rømø. Arton sekundmeter var dock lite mycket för oss.

”KLASSISKA FOLKABUSSEN HAR HAFT SAMMA GRUNDFILOSOFI.”

EN DEL AV Rügens byar liknar Visby och precis som på den svenska ön väljer många turister att cykla runt och uppleva den härliga mix av bad, natur och kultur som bjuds. Dessutom kommer det hit tusentals turister varje sommar för att höra om den nordtyska piraten Klaus Störtebeker som härjade i Östersjön i slutet av 1300-talet. Av en tillfällighet hamnar vi på ett hotell invid den stora öppna scenen och kan inte undgå att dras in i den påkostade storyn om piraten med skeppet ”Den röde djävulen”. Det maffialiknande piratgänget spred skräck hos bland annat det tyska handelsförbundet Hansans fartyg. Ingen var fredad, vilket också var tydligt i deras fältrop: Guds vänner och allas fiender!

Röveriet upphörde dock snart när Klaus och hans män tillfångatogs och ställdes inför rätta.

UNGEFÄR SAMTIDIGT MED detta, alltså runt år 1400, påstås de första polynesierna börjat vågsurfa på Hawaii. I första hand med bara kroppen, och sedan med någon typ av trästockar. Historierna om surfandets barndom går isär och ingen vet riktigt hur allt började, men det kom att dröja till mitten av 1960-talet innan någon kom på idén att sätta segel på surfbrädan.

WHOOSH! EN MEDELÅLDERS kitesurfare, förövrigt slående lik den gamla Formel 1-världsmästaren



PÅ TYSKA ÖN Rügen hittade vi till slut vad vi sökte. Sol och lagom med vind. Yummie!



SOM NYBÖRJARE PÅ vindsurfing gäller det att hålla tungan rätt i mun. Det blir mycket att tänka på när vinden tar tag i seglet.



VÅR MULTIVAN HIGHLINE var utrustad med både DSG-växellådan, 4Motion fyrhjulsdraft och största TDI-motorn på 204 hästkrafter.

Keke Rosberg, passerar strax bakom mig i över 15 knop. Jag blir så imponerad och överraskad att jag vinglar till och tappar lite fokus innan jag får fart igen.

Det fina med vindsurfing är ändå att tröskeln från att vara total nybörjare, till att faktiskt kunna börja segla, är låg. Men en hyfsad balans kommer man igång mer eller mindre direkt. Utmaningen ligger i att lära sig att styra och vända. Vid den starka frånlandsvind vi har under vår tid på Rügen ligger min trygghet i att det är långgrunt minst 100 meter ut från stranden. Alltså är det bara att hoppa i och vända när det börjar barka åt fel håll.

NÄR JAG GLÖMMER bort mig för en stund och kommer ut på djupare vatten steltnar jag till. Vem minns inte Stig-Helmers vindsurfande i SOS Sällskapsresan? Snabbt försöker jag vända och ta mig in på grundare vatten, och på vägen

in passerar den kitesurfande mannen mig än en gång med inte mindre än tre gånger min hastighet. Ok, you win Keke!

SKILLNADEN I REN fart över öppet vatten jämfört med den nära besläktade kitesurfingen är inte stor – vilket man kan tro till en början. Proffs-vindsurfare har klockat toppfarter på närmare 100 km/h, vilket är jämförbart med kitesurf.

Vad som skiljer sporterna åt är i stället tröskeln för att komma igång. Med kitesurfing pratar vi två dagars torrträning på stranden bara för att lära känna ”seglet” innan det är dags att kliva ut i vattnet och fortsätta grundträning där. Dessutom kräver kite-surfande mer vind och blir det för lite vind, ja då är det bara att vänta. Eller göra som vi gjorde – att jaga rätt på det perfekta vädret.

Har man tillgång till en Multivan är det bevisligen inget större besvär.



FÅR DET VARA EN KOPP KAFFE?

text: Erik Gustafsson foto: Peter Gunnars

När det kommer till att dricka kaffe finns det ingen i världen som slår oss nordbor på fingrarna, inte någon annanstans dricks det lika mycket kaffe som här. Därför besöker Transportmagasinet Kaffeknappen som håller tusentals företag fungerande genom att hålla medarbetarna med gott och bra kaffe. Närmare bestämt 57 miljoner koppar per år.



VARJE SVENSK, UTSLAGET på ung som gammal, dricker i genomsnitt 3,2 koppar kaffe per dag. Det gör oss till världens näst mest kaffedrickande folk, enbart slagna av våra grannar i öst som snittar 3,5 koppar dagligen. Ingen annan dryck eller produkt har en lika utpräglad särställning i samhället och på företag som just kaffe. Och på senare år har vi dessutom blivit kräsna.

– Jaha, är kaffemaskinen sönder?

Då kan vi lika väl gå hem, kan knappast vara en okänd fras för Sveriges chefer. Därför har företaget Kaffeknappen sedan starten 1994 bestämt sig för att hålla tusentals företag med effektivitetens elixir – och serverar i dag omkring 57 miljoner koppar varje år ur sina maskiner.

STOMMEN I KAFFEKNAPPENS verksamhet är den mobila arbetsstyrkan som med varsin Volkswagen Caddy och Transporter





"Det blir ganska enkelt uppemot tio koppar kaffe per dag" säger Boban Knezevic, här tillsammans med Nordenchefen Paul Bommelje och försäljningschefen Stefan Holgert.



90 GRADER HETT vatten betyder optimalt kaffe – och nio bars tryck förstås. Här i en italiensk Cimbali.



EN VÄLKÄND VY i Stockholmstrafiken – nuvarande design är den fjärde i ordningen sedan starten 1994.



STORA DELAR AV KaffeKnappens kontor i Stockholm är inrett som ett fik, fullt av kaffemaskiner. Och jodå, kaffet är fritt.

”KAFFEKNAPPEN SERVERAR 57 MILJONER KOPPAR KAFFE OM ÅRET.”



servar och reparerar tusentals kaffemaskiner varje månad på företag runt om i landet. Och fyller på med drygt 400 ton kaffe årligen förstås. Men mycket har hänt i kaffesvängen sedan starten för 23 år sedan.

– Kontorskaffe var ganska trött på 1990-talet, trots att kaffedrickandet är en nordisk tradition sedan lång tid tillbaka. Först var det förstas kokkaffet, följde gjorde bryggkaffet och sen kom latteboomen, säger Boban Knezevic som arbetat på företaget i 16 år.

ALLA MEDARBETARE INOM företaget, oavsett position, har en grundläggande barista-utbildning. Vissa har dessutom vidareutbildat sig i kaffets värld och ingår i Kaffeknappens baristateam som både utvecklar nya smaker och tävlar i kaffebryggning runt om i världen.

– Även om vissa av de kontinentala vanorna som tillkommit senaste decenniet har varit trender har många också varit marknadsstyrda. 80-talets café au lait var exempelvis en kampanj för att sälja mer mjölk, men det var först i latteboomen som alla skulle ha mjölk i kaffet. Då lanserade vi självklart några kyllda specialbilar designade som kor som levererade färsk mjölk till maskinerna.

I DAG ÄR Kaffeknappens bilar en självklar del av storstädernas trafikbild med sin ikoniska design. Men för ett företag som syns allra

mest i en så utsatt miljö som trafiken gäller det inte bara att se snygga ut, man ska köra snyggt också.

– Vi har ett ungt team med tjejer och killar som tar kaffet på högsta allvar, men inte bara det. De är våra ambassadörer både i trafiken och hos kunderna och förstår hur viktigt det är att köra säkert och korrekt. För oss är det självklart viktigt att alla trivs på jobbet och tack vare att vi investerat i våra medarbetare har vi låg personalomsättning och bra personal. Då får vi dessutom nöjda kunder på köpet, förklarar Boban.

VARJE DAG DRICKER världens befolkning i runda slängar 2,25 miljarder koppar kaffe. Finländarna leder kaffeligan med 3,5 koppar per dag, tätt följt av Sverige med 3,2 och med Norge och Danmark på delad tredjeplats med 3,1 koppar. Även Nederländerna är stora kaffedrickare och ligger inte långt efter nordborna.

Kaffeknappen levererar och servar främst hel- och halvautomatiska kaffemaskiner som både maler och brygger allt från espresso till fullfjädrade cappuccinos med nyskummad mjölk – även om maskinerna i dag är digitala ligger det under ytan fortfarande ett hantverk bakom en perfekt kopp. Vattnet ska pressas igenom kaffefiltret med omkring nio bars tryck och hålla 90 grader. Och samtidigt visar senaste tidens forskning att kaffe i måttliga mängder både kan förlänga livet och minska risken för allvarliga sjukdomar.

VID DET HÄR laget har den värsta latte-boomen lagt sig och nu är det klassiska bryggkaffet återigen på stark frammarsch, men nu med bättre, mer exakta böner med ett definierat ursprung. På samma sätt som det poppar upp mikrobryggerier för öl blir mikrorosterierna snabbt allt fler. Ett vanligt paket kaffe kan innehålla fem olika sorters råkaffe som blandas för att skapa en specifik smak, men nu är det också trendigt med så kallade "single origin" som bara har en sorts råkaffe. Och även om vissa av oss föredrar en mustig mörkrost och andra kanske en

mellanrost har ändå kaffet samma syfte för de flesta av oss. Att föra oss samman – och hålla humöret uppe. Så, ska det vara en kopp eller?

VÄRLDENS MESTA KAFFEDRICKARE

1

FINLAND

3,5 koppar/dag

2

SVERIGE

3,2 koppar/dag

3

DANMARK

3,1 koppar/dag

4

NORGE

3,1 koppar/dag

5

NEDERLÄNDERNA

2,8 koppar/dag



BOBAN KNEZEVIC HAR arbetat på Kaffeknappen i 16 år och är nu nordisk marknadschef.



350 STYCKEN FOLKABUSSAR
i konvoj, här längs autobahn.



BULLI SUMMER FESTIVAL

med konvoj från Wolfsburg till Hannover

text: Richard Sjösten foto: Peter Gunnars

Transportmagasinet drar till Tyskland och sommarens största bussfest! Häng med på en konvoj full med Folkabussar från den ena VW-huvudstaden till den andra.

– DEN ENA ÄR vackrare än den andra, säger mannen plötsligt med bekymrad min. I handen har han papper och penna. Vi befinner oss på campingplatsen i närheten av Volkswagens Autostadt i Wolfsburg som är knöckfull av Folkabussar. Tävlingen "Show and Shine" är igång och han fortsätter.

– Att bara välja en bil, det är omöjligt, säger han och skrattar samtidigt som han begraver sitt ansikte i sina händer.

Det är inte svårt att förstå vad han menar. De långa raderna av Folkabussar på sommarens officiella Folkabussfest kallad Bulli Summer Festival är imponerade.

Själva lägger vi vår röst på en brandbil från tidigt 60-tal, som förutom med sitt välbevarade skick förför oss med sin historia. Bilen har nämligen varit stationerad i norska samebyn Kautokeino(!), en litet samhälle långt norr om polcirkeln.

BILUTSTÄLLNING I ALL ära, men det vi hade kommit hit för i första hand var något helt annat. Vi är nämligen anmälda till årets häftigaste konvoj



VARFÖR INTE LÅTA barnen handmåla en gammal klassiker?



GRÖNT ÄR SKÖNT. Hippiekulturen lever kvar och frodas i vissa bussar. Till vänster, Volkswagen Transporterbilars egen head honcho: Dr. Eckhard Scholz.

– från en Volkswagenhuvudstad till en annan.

Med en fast hand vinkar polisen äntligen till oss att köra och tillsammans med de 349 andra utvalda Folkabussar rullar vi sakta genom centrala Wolfsburg med siktet ställt västerut. En efter en på rad, som ett koppel av smågodis på väg mot Volkswagen Transporterbilars huvudkontor i Hannover.

När 350 Folkabussar passerar på rad blir det viss uppståndelse minst sagt. Att bussarna





"EN EFTER
EN PÅ RAD,
SOM ETT
KOPPEL AV
SMÅGODIS."



"KONVOJEN SKA
SYMBOLISERA FLYTTEN
AV PRODUKTIONEN."



ALEXANDER BÄUMANN'S Volkswagen Syncro från 1986 har varit i familjens ägo sedan ny, och Alex minns många roliga resor i bussen. Starkaste minnet var när han fick följa med sin mamma och pappa till Östtyskland när gränsen öppnades 1989.

En rolig detalj Alex berättade är att bilen från början beställdes av den västtyska gränspolisens, men att den aldrig blev uthämtad. Bilen är sparsamt utrustad, inte ens en invändig klocka finns monterad från fabrik.



MATHIS ANDY HADE åkt från Schweiz tillsammans med två andra kompisbussar för att besöka träffen. – Supercool, sa Andy om arrangemanget.

För några år sedan körde han sin Volkswagen Kleinbus från 1978 hela vägen upp till Nordkap tur och retur. Resan blev 850 mil och tog sex veckor. Måhända gick resan längs E4:an enkelt då en 2,3 liters 130 hästars motor sitter monterad baktill?



"DERAS STOLTHET ÄR LÄTT ATT FÖRSTÅ DENNA SOLIGA SÖNDAG."

dessutom är i alla tänkbara varianter, färger och årsmodeller – från sex olika generationer gör det än mer speciellt. Med vetskapen om att alla dessa bussar dessutom är tillverkade av samma bilbyggande "familj" under de senaste 60 åren börjar det klarna varför publiken längs gatorna hurrar när vi passerar. Deras stolthet är lätt att förstå denna soliga söndag.

FESTSTÄMNINGEN LÄNGS VÄGEN ökar ju närmare Hannover vi kommer och till slut när den nästan tre kilometer långa konvojen når fabriksområdet blir det någon typ av crescendo. Det visar sig att högste chefen på Volkswagen Transportbilar Dr. Eckhard Scholz själv deltagit i körningen. Plötsligt hoppar han nämligen ur sin privatägda blåa Volkswagen Kleinbus från 1965 på parkeringen utanför fabriken och med uppknäppt vit skjorta och Hawaiiblomkrans runt halsen tas han emot som en rockstjärna



av de andra konvojdeltagarna. Plötsligt ser Hannovers borgmästare som tar emot honom något överklädd ut i sin mörka kostym när de tar i hand och byter några ord framför det stora pressuppbådet – allt ackompanjerat av popmusik från en stor scen.

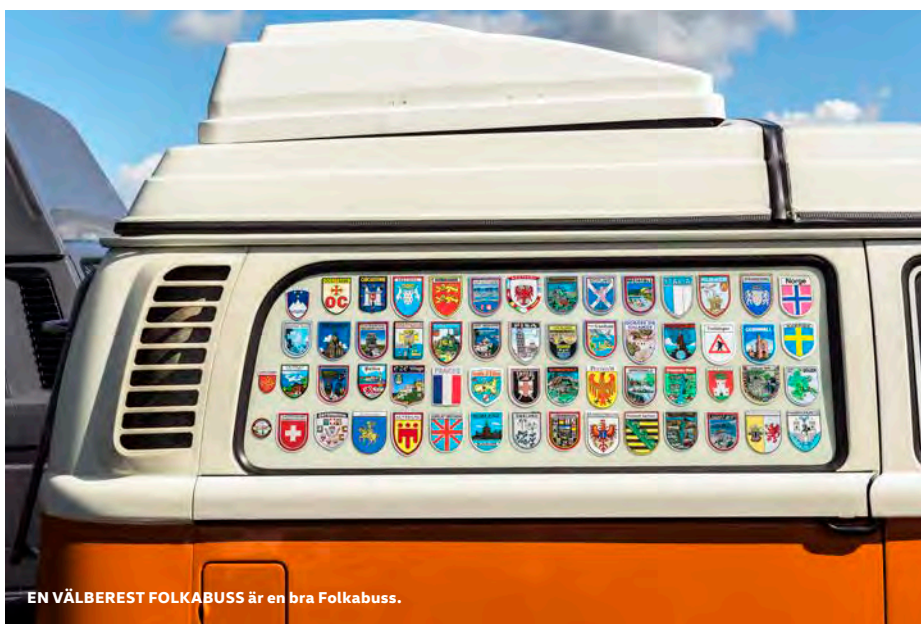
FESTEN RUNT FABRIKEN i Hannover markerar slutet på en fyra dagar lång campingfestival utanför Autostadt i Wolfsburg. Men varför

ATT ÄGA EN Folkabuss har varit Isabel Menches dröm sedan hon var liten, och för två år sedan köpte hon sin egen Kleinbus från sjuttioalet. På Bulli Summer Festival gled hon runt i riktig hippiestil vilket skapade stor uppmärksamhet. Hennes orangefärgade buss är lite av en kändis i Tyskland efter att den förekommit i TV.

en konvoj till Hannover kan man undra? En av arrangörerna till Bulli Summer Festival, Bertina Murkovic, förklarar:

– Jo, konvojen ska symbolisera flytten av produktionen. Från början producerades Folkabussen i Wolfsburg tillsammans med Folkvagnen, men från och med 1956 flyttades hela tillverkningen av bussar till den då helt nya fabriken här i Hannover.

Så enkelt var det.



EN VÄLBEREST FOLKABUSS är en bra Folkabuss.



I GOODIEBAGEN SOM gavs till dem som skulle köra konvojen låg det här äpplet. Lagom nördigt och väldigt gott.



PROVKÖRNING

RÄCKVIDDS- KUNGEN

text: Richard Sjösten foto: VAG

En nytvecklade och supereffektiv gasmotor har tillsammans med den bekväma DSG-växellådan hittat ner i nya Caddy. Vi åker till Italien för en första provkörning!

COMOSJÖN, ITALIEN. Vackert så det förslår och faktiskt en perfekt plats för att provköra en smidig transportbil. Det låter kanske lite konstigt för det är nämligen inte speciellt mycket plats på vägarna runt den vackra sjön i norra Italien, men italienarnas tempo är högt och vägen krokig. Och Caddyn är både smidig och förvånansvärt underhållande, nästan som gjord för att smita förbi lastbilar och hästdroskor i de trånga byarna.

BOKSTAVSKOMBINATIONEN TGI betyder inte "Thank God It's ... (Friday)" om nu någon trodde det, utan är Volkswagenkoncernens egna namn för motorer utvecklade för gasdrift. Tillägget CNG betyder "Compressed Natural Gas", som vi i Sverige kort och gott kallar för fordonsgas.

UPPDRAGET SOM VW-INGENJÖRERNA fick vid utvecklingen av den nya motorn var solklar: Lägre utsläpp och mera kraft.

Och det har man lyckats med. Nya motorerna är EU6-klassade och har en förbrukning på låga 4,1 kg per 100 kilometer (4,3 kg/100 km för Caddy Maxi).

VI HOPPAR IN i en Caddy Maxi med plats för fem personer vid flygplatsen i Milano. Ingenting vid starten av motorn, eller under vår färd upp mot Comosjön, avslöjar att vi kör på gas i stället för bensin eller diesel. Motorn känns pigg, går tyst och svarar bra på gas(!)-pedalen. Att köra en gasbil från Volkswagen 2017 är kort och gott precis lika bekvämt som vilket annat motoralternativ som helst, tacka speciellt DSG-växellådan

”MOTORN KÄNNES
PIGG, GÅR TYST
OCH SVARAR
BRA PÅ GAS(!)-
PEDALEN.”

för detta. Som enda tillverkare i klassen erbjuder Volkswagen alltså den bekväma och effektiva automatväxellådan i en lätt transportbil i kombination med gasdrift. Det enda som skvallrar om att bilen drivs av gas, när man sitter bakom ratten, är de två olika räckviddsmätarna på instrumentpanel. Den ena för gas och den andra för bensin.

MONTERAT UNDER GOLVET på Caddy TGI sitter CNG-tankarna med en kapacitet på 26 kilo gas. På förlängda Caddy Maxi TGI rymmer tankarna hela 37 kilo och det utan att påverka lastutrymmet, vilket innebär att det är möjligt att få in 3,2 kubikmeter bagage i Caddy och hela 4,13 kubikmeter i den längre Caddy Maxi. Utöver gastankarna sitter en 13 liters bensintank monterad, primärt att användas för kallstart och för att få värme i motorn vid kall väderlek. Dessutom fungerar bensintanken som en räckviddsförlängare om man till exempel hamnat för långt ifrån en gastankstation.



CADDY TGI ser ut som vilken Caddy som helst. Under tanklocket finns två anslutningar, en för bensen och en för gas.



”TEKNIKEN
UNDER HUVEN
PÅ BILEN ÄR
IMPONERANDE.”

UTSIKTEN ÖVER COMOSJÖN längs
västra sidan är bedårande vacker.

VOLKSWAGEN CADDY TGI CNG

Axelavstånd/längd/bredd/höjd
268/441/179/182 cm. Axel-
avstånd och längd Caddy Maxi,
+ 33 resp 47 cm. Skivbromsar
fram och bak. Fram indivi-
duell hjulupphängning med
McPherson fjäderben, undre
triangellänkar och krängnings-
hämmare. Bak stel axel i
längsgående bladfjädrar.

Tvårställd 4-cylindrig rak gas/
bensinmotor med dubbla
överliggande kamaxlar och
fyra ventiler per cylinder. Slag-
volym **1 395 cm³**, commonrail
bränsleinsprutning, turbo.

Effekt hk/kW, Nm
110/81,200

Förbrukning blandad körning
(m³/100)
6,60 (7,00 Caddy Maxi DSG)

CO₂-utsläpp (g/km)
118 (125 Caddy Maxi DSG)

Acceleration 0–100 (s),
toppfart (km/h)
**12,9 (13,7 Caddy Maxi)
174 (172 DSG)**

PRECIS SOM FÖRRA generationens gasdrivna Caddy, då kallad Ecofuel, är också den nya Caddy TGI klassad som miljöbil i Sverige, vilket bland annat betyder att den är skattebefriad i fem år. Att tanka och köra på fordonsgas betyder att man jämfört med bensin eller diesel har lägre utsläpp av bland annat koldioxid. Hur mycket man minskar sin miljöpåverkan beror dock på vilken gas man fyller sina tankar med. Under samlingsnamnet fordonsgas finns nämligen två varianter – biogas som är förnybar, samt naturgas som är fossil.

Vi i Sverige är världsledande på att tillverka biogasen av organiskt avfall (till exempel rötning av livsmedelsavfall samt gödsel och avloppsslam), medan naturgasen har ett fossilt ursprung och utvinns ur källor på land eller havsbotten. Bäst för miljön är den 100 procentiga biogasen – vilket då betyder att man kör helt fossilfritt och minimerar sina utsläpp. Många tankstationer erbjuder kunderna att välja på pumpen vilken gas man vill tanka, vilket naturligtvis är bra.

I SVERIGE FINNS för närvarande 170 tankställen, vilket är en fördubbling på tio år. Hyfsat tätt är det mellan stationerna i Mellansverige och Skåne, men fortfarande är det mer skalt norröver i Sverige. I hela Europa finns dock över 3 200 gasmackar.

”DET ÄR SOM ATT KÖRA FRÅN STOCKHOLM TILL PITEÅ, UTAN ATT TANKA.”

TEKNIKEN UNDER HUVEN på bilen är imponerande. Till att börja med är motorn bara på drygt 1,4 liter, vilket är en rejäl ”downsizing” från förra generationen som var på 2,0 liter. Trots detta har nya motorn en bibehållen toppeffekt samt ett högre vridmoment än sin föregångare. Grunden till TGI motorn är den nyutvecklade TSI-bensinmotorn som sedan finslipats ytterligare för att passa för gasdrift. Bland annat har kolvar, ventiler, vevaxel och topplocket optimerats. För att maximera motorns effektivitet när den drivs på gas har också motorns styrsystem, katalysatorn och turboaggregatet justerats.

Resultatet är imponerande, eller vad sägs om upp till 860 kilometers räckvidd med en Caddy Maxi? Det är som att köra från Stockholm till Piteå, utan att tanka. Med Caddy kommer man hela 630 kilometer.

TROTS SIN LÅGA förbrukning är motorn förvånande stark. 200 newtonmeter finns till förfogande

i ett brett register mellan 1 500 och 3 500 varv/minut. Toppfarten, som för de flesta kanske är av ett mer akademiskt intresse, är närmare 180 km/h – och det är något som vi blir nödgade att prova på motorvägen norr om Milano. Det är nämligen så att vi är ytterst nära att missa vårt flyg hem från pressvisningen. I dessa farter känns Caddy klippstabil och bakom ratten i vänsterfilen på motorvägen är det svårt att tro att man kör en miljöbil. Gasbilar brukar i allmänhet kännas lite sega – framför allt då vissa biltillverkare inte har optimerat motorerna för gasdrift, utan helt enkelt driver en vanlig bensinmotor på gas. Så är icke fallet med TGI-motorerna, då ”gasingenjörerna” var med tidigt i utveckling av den nya motorfamiljen.

Vi har tur och trafiken runt Milano är denna tidiga eftermiddag gles – och med några minuter tillgodo checkar vi in på flygplatsen. Tack för det, Caddy TGI.



SMIDIG OCH KRAFTFULL. Nya Caddy TGI är en modern bil för en nära nog fossilfri transportlösning.



EN FEMTIOÅRSBILD från museet hos Casa Lambretta.
Tvåtaktsröken var tätare på dåtidens rideouts. Och så
vill jag ha en så'n där ljusblå overall med snedknäppning.

KLASSISKT I CRAFTER

text: Erik Gustafsson foto: Peter Sundfeldt

Sex klassiska Lambretta-skotrar återvänder till klassisk mark i Milano – med en lika klassisk Volkswagen Crafter. En snabb långresa som sätter företagets främsta lastare på prov med såväl höga hastigheter som schweiziska polismän.

Vi undrar förstås om vår förste Lambretta-förare tillika Crafter-chaufför fortfarande drömmer om moppeåldern, vem åker annars till Italien för att köra skoter – under en helg?



FULLASTAT, TRE PÅ tvären och tre på längden. Många madrasser och filter, det var ett pysslande för att få alla scoots på plats.



FÄRDIGA. Fasen, vad snyggt det blev...



PÅR ASSISTERAR ERNST med folieringen. Texten skars ut efter Crafterns mått i något program där ALLA bilar finns. Även pinfärska Crafters.

Peter, hur gick det här till? En långhelg i Milano – med bil och skoter?

– Ja, när möjligheten gav sig med att köra ned ett gäng klassiska Lambretta-scooters i nya Volkswagen Crafter till en träff på Monza-banan för att fira 70-årsjubileet av märket... ja, då var det inte mycket att tveka på.

Och nattkörningar non-stop genom Europa på försommaren är dessutom en vacker klassiker som många av oss fordonsnördar har en speciell fascination av.

Något speciellt skäl till att det blev just en Crafter ni körde med?

– Vi skulle ha med oss sex stycken Lambretta-

skotrar, packning och verktyg förstås, det är ju italienska maskiner det här, då var det inte mycket annat att välja på än en storlastande Crafter. Det låga insteget bak gör den dessutom otroligt lättlastad och efter bara lite trixande och madrasser, filter och liggunderlag hade vi lastat in samtliga sex skotrarna mjukt och stabilt.

Allmänna intryck från körningen?

– Det första jag noterade är styrkan från motorn. Med 177 hästkrafter gick det enkelt att hålla en ostressad skön marschfart trots full last. Vi hittade en sweet spot runt knappa 120 km/h som både gjorde att förbrukningen höll sig just

under en liter milen samtidigt som vi snabbt avverkade mil efter mil. Totalt körde vi närmare 500 mil och hade ett snitt på 0,98 liter per mil – det måste jag säga är imponerande med så stor och helt fullastad bil. Dessutom är alla förarassistans- och säkerhetssystemen rejält uppskattade i en ny transportbil.

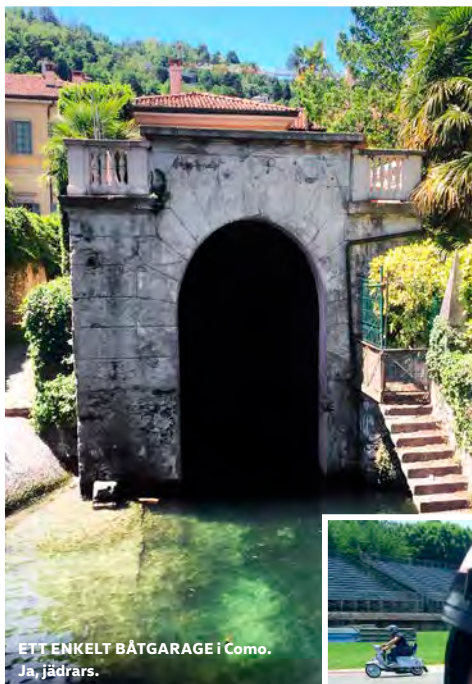
Men det här med poliserna, det måste du berätta mer om!

– Jo, schweiziska polisen blev nyfikna på oss på motorvägen och uppmanade med blinkande skylt på taket oss att "Bitte folgen". De ville kontrollera bilens papper och väga – och det visade sig att vi hade 40 kilo övertvikt med

"COOLT ATT DE GAMLA
SCOOTRARN HAR FÅTT
BRÄNNA LITE ITALIENSK
ASFALT I HEMSTADEN."



FÄRDIGBLANDAD
TVÅTAKTS-TANKNING I
Milano sent femtiotal.
Scooters försäljnings-
värderingar i en bild.



ETT ENKELT BÅTGARAGE I Como.
Ja, jädrars.



VW-TRANSPORTKOMPIS
på strandpromenaden i Como.
Finaste ölbilen.

"JAG FICK HETA
DR APEX UNDER
HELGEN. DET
TAR JAG SOM EN
KOMPLIMANG,
TROR JAG."



EN SELFIE VID Prima Variante. Den chikanen hade
inte den formen vid tiden för Ronnie Petersons
olycka 1978, men det är ungefär på den platsen det
hände, en bit längre upp längs banan i bilden.

våra skotrar, alla verktyg, besättning bagage,
låskedjor och körutrustning. Lyckligtvis tyckte
de trevliga konstaplarna att detta var inom
felmarginalen och vi fick fortsätta utan problem.

Inga köer eller andra hinder på vägen?

– Nej, förutom de tillhörande vägarbets-
köerna gick det galant. Dessutom körde vi
mest nattetid. Startade 13.30 från Lund på
torsdagen när vi lastat Skåne-skotrarna (vi
var tre från Göteborg, två från Vetlanda och
två från Malmö/Lund), och var nere i Milano
strax före 08.00 på fredagsmorgonen. Fick
väcka det flygande gänget i lägenheten.
Både Ernst och jag var förstas lite mosiga
efter bara ett par timmars sömn vardera
i passagerarsätet, men det funkade, man
kommer snart in i andra andningen.

Och träffen, då? Själva målet för resan?

– Just det, det är ju i år 70 år sedan
Lambretta började byggas och för att fira
jubileet hölls en stor fest i Milano och på
Monza-banan. Förutom att köra runt på den
italienska asfalten i skotrarnas hemstad

besökte vi förstås träffen och det som
finns kvar av Innocenti-fabriken i stads-
delen Lambrate. Vi hann dessutom med
ett besök på Casa Lambrettas scooter- och
Lambrettamuseum. Höjdpunkten var dock
på lördagen under 90 minuters open pitlane
på Monza-banan, förutom att skrota runt i
depån med och bland alla andra 700 skotrar
och Lambrettistas, förstas.

Monza, ja, det är klassisk mark?

– Verkligen! Jag höll både en liten historie-
lektion för mina Lambretta-kompisar om
olika händelser på banan och en kort brief
om bankörning i allmänhet och körning på
Monza i synnerhet. De andra har sällan eller
aldrig ens kört på en racerbana och gav mig
snabbt namnet Dr Apex under helgen. Det tar
jag som en komplimang, tror jag.

När det begav sig var Monza också
testbana för Innocenti-fabriken och
Lambretta på 50- och 60-talet. Att vi fick
vara med om det här evenemanget med
våra hojar var något mer exklusivt än vi
kanske insåg där och då. Och att min orörda

TV175 serie 1 fick pris för "Best Series 1" var
ytterligare en rolig ingrediens i anrättningen.



AFTER RAIN. Kronans bästa ordonnans-ställ,
Didriksson 1961.





OVERLAND CAMPER

— *ett annorlunda sätt att nå vägs ände*

text & foto: Richard Sjösten

Med världens tuffaste husbil tar sig redaktör Sjösten an en beryktad och bortglömd väg i Norge, långt från civilisationen. Utlämnad till naturens råhet och oländig terräng är målet slutligen – Nordkap. Men håller den nybyggda bilen ihop på dess jungfrufärd?



VI BEFINNER OSS 40 mil norr om Haparanda när den lilla fjällvägen vi följt i två dagar plötsligt försvinner. Hjulspåren över fjället leder rakt in i en 30 meter lång snödriva och utan att tänka någon längre tid på konsekvenserna av en eventuell fastkörning är vi plötsligt mitt i snön med fyra vilt spinnande hjul. Det rister, skakar och däcken gräver sig djupare ner i den mjuka djupa snön. Den fart vi hade med oss har nästan helt absorberats av den sorbetliknande snön och bilen sugs sakta fast.

Det mjuka lagret av snö undertill känns nästan bottenlöst. Men momentet framåt finns

kvar och tack vare hård gas på tvåans lågväxel och grova däck malar vi oss sakta framåt (med vita knogar runt ratten).

– Kom igen då, ropar jag i något instinktivt försök att mana på bilen. Kom igen!

Och plötsligt ökar farten igen och däcken hittar sakta fast mark på väg ut på mot den andra sidan.

Anna, min fru som sitter i passagerarsätet, jublar och håller upp handen.

– High five!

Jag andas ut, och klappar på instrumentpanel och tackar liksom bilen för en bra insats.

Nu gick det ju bra, men vad hade vi gjort om vi fastnat? Gräva, gräva, gräva? Eller väntat på att snön skulle smälta? Hua, en pulshöjare!

VI ÄR LÅNGT ute i vildmarken.

Långt bort från upptrampade spår, eller "the beaten track" som engelsmännen säger. Här finns bara bortglömda vägar och övergivna platser. Det otillgängliga lockar med mystik och det faktum att vi inte har en aning om vilket hinder som väntar runt nästa krök ger resan en nerv som ingen vanlig väg kan bjuda på. Att resa på det här sättet kallas overlanding.

Grundreceptet är en bil med bra fyrhjulsdrift, hög markfrigång och grova däck. Har du huset med dig, går fordonen under det coola namnet overland campers.

Sonderar man marknaden i Sverige finns det dock inte många fordon att välja på. Nej, fyrhjulsdrivna husbilar på svenska marknaden som passar för lite tuffare tag är lättträknade. Söker man vidare hittar man dock små tillverkare runt om i världen som bygger hårdkokta husbilar. Ett bra exempel är Bimobil i Tyskland som bygger på bland annat Volkswagen Crafter. En liten men erkänd byggare av rejäla fordon – dimensionerade och byggda för att

"ATT RESA
PÅ DET HÄR
SÄTTET
KALLAS
OVERLANDING."

korsa öknar och bestiga berg. Problemet här är väl att priset för dessa modeller, som byggs i små serier, blir högt. Mycket högt.

MED VILJAN ATT äventyra på fyra hjul med komfort såg jag själv ingen annan utväg än att bygga en egen expeditionshusbil. På rätt sätt, med rätt grejer – efter eget huvud.

Med det klart – gällde det bara att lista ut hur man skulle göra!

Efter ett gigantiskt googlande och funderande, samt flera besök på mässor runt om i världen, började idén formas till något mer konkret. En skiss.

Min far, Peter Sjösten, som byggt hus och båtar bland annat och är allmänt klurig var snart delaktig i projektet. Först som ett bollplank, senare som konstruktör och byggare.

Lite längre fram blev skissen en ritning. Projektet döptes till Bundokaer och tog fart ordentligt i början på 2015 då vi hittade en plattform.

PLATTFORMEN, ELLER HJÄRTAT i projektet, blev en fyrhjulsdriven Volkswagen LT35 från 2003 med få mil på mätaren. Med rejäl fyrhjulsdrift från tyska företaget Iglhaut, med låsbara differentialer fram och bak, stora TDI-motorn på 158 hästar och dubbelhytt var det precis vad vi sökte. Bilen var nyligen pensionerad från Vattenfall där den rullat som servicebil för elnätet. Använd under hela sin tid på elnätsföretaget av en äldre tekniker som behandlat bilen som sin egen. Det var i alla



SNÖ I MITTEN på juli blir ett roligt avbrott längs den långa resan.



STORA DELAR AV vägen har ledmarkeringar vilket förstärker känslan av att köra längs en vandringsled.

fall vad säljaren påstod. Och det fanns inte som mycket talade emot detta.

Nästa steg var bodelen, eller campern. Hur bygger man en sådan som klarar stora vibrationer, står emot hårt väder och är bra isolerad? Materialet bör dessutom vara starkt och lätt.

Efter en hel del ytterligare efterforskningar och efter att studerat hur de stora grabbarna bygger expeditjonsbilar hamnade vi på västkusten hos företaget Orustvagnen. De är proffs på att bland annat bygga manskapsbodar, lastbilssläp och kylvagnar. Förutom att de kan hantverket, tillverkar Orustvagnen dessutom sina egna skivor av glasfiber och styrofoam (cellplast, för övrigt samma material som i engångskaffekoppar). På ett stort limbord limmas materialen ihop under vakuumtryck. Resultatet är ett sandwichliknande material som blir lätt, starkt och med fin isoleringsförmåga. Vikten stannar på sju kilo per kvadratmeter för en 40 millimeter tjock skiva. Perfekt för en camper!

Med hjälp av proffsbyggarna på Orustvagnen, som bistod med material, teknik och hejarop, lyckades vi under några månader få ihop ett starkt skal bestående av väggar och tak. Inredning i ljus trä togs från en lätt skadad husvagn som också fick donera spis, taklucka och toalett. Stora vattentankar, batteri och dieselvärmare placerades lågt för bästa viktfordelning. På taket monterades solcellerna för att driva de snåla

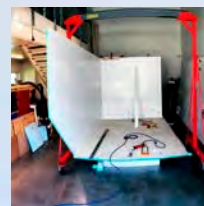
komponenterna som monterades in, såsom kyl/frys, TV och belysning.

FÖRUTOM ATT KUNNA ta sig fram på dåliga vägar och över land är grundidén med en overland camper att vara oberoende av extern ström och vatten under längre perioder. De mest avancerade expeditjonsbilarna samlar

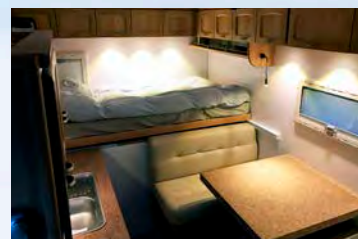
BYGGET I NÄRBILD



HOS ORUSTVAGEN hämtade vi stark och lätt sandwichmaterial för väggar, golv och tak.



EFTER ATT HA mätt ordentligt och sedan sågat, kunde vi börja limma ihop skåpet. Plattan i golvet är förstärkt med marinplywood.



OVAN Inredning tog vi delvis från en husvagn. Diskbänk och bord är i korkbark från Ikea. **NEDAN** Campern på egna justerbara ben.



DJUPA VATTENHÅL längs den övergivna vägen. Nästa inköp, snorkel!



OVAN En vacker liten daldocka och **TILL VÄNSTER** något vad vi tror är en enklare klykstångskåta.



dessutom in regnvatten på taket och har egna vattenreningsverk. Så långt gick vi dock inte.

TILL SLUT VAR campern fastskruvad på chassit och några kortare testkörningar gjordes redan under 2016 för att sortera ut vad som fungerade – och vad som inte gjorde det. Lyckligtvis hade vi inte gjort några större tankemissar och bygget började likna en riktig overlander.

Innan något kan godkännas på allvar bör det testas under riktiga och hårda förhållande, eller hur? Precis som ett jaktplan blir "combat proven" när det deltagit i strid. Så vad gör man då? Jo, en idé är ju att ta sig till en av de mest ensliga platserna i världen, långt ifrån civilisation och livlinor. Sibirien alltså, eller kanske någon saltöken i Sydamerika.

MEN NÄR EN vettig budget och ett möjligt tidsfönster för ett sådant projekt visade sig vara svåra att kombinera förlades i stället eld-

provet till den norska finnmarken. Området klassar in rätt högt på skalan av otillgänglighet. Här finns nämligen en övergiven 100 kilometer lång bortglömd väg över ett bergspass kallat Bæskades.

OCH HÄR STÅR vi nu, 140 mil norr om Sveriges huvudstad på en enslig grusväg, i princip så långt bort från civilisation man kan komma i Norden. Lite som Skandinavien's Road of bones*, förutom den blodiga historien och krigsfångarna såklart.

LÄNGS DEN GAMLA vägen står tiden stilla. Femton mil norr om Sveriges mest nordliga samhälle, Karesuando, ligger norska byn Kautokeino. Härifrån ringlar sig den gamla vägen norrut, mot Barents hav och den lilla fiskeorten Alta. Rutten har sedan stenåldern varit en viktiga transportled

för att sammanbinda Nordkalotten med resten av världen och här färdades köpman för att sälja sina varor. Redan år 1798 upprättades en postväg hela vägen från Köpenhamn i Danmark till Alta i Norge. Över Bæskades drogs posten på släde av renar. Numera är vägen en nästan bortglömd del av historien sedan den nya asfalterade leden stod klar under 60-talet. Den geografiska dragningen av den nya vägen gör det möjligt att hålla den öppen för trafik året runt.

FORTFARANDE HÄNDER DET att samer från Kautokeinotrakten använder den gamla vägen sommartid för renskötsel, men annars är det få som hittar hit. Vissa broar är hjälpligt lagade, andra i bättre skick, och en bro är helt raserad och delvis bortspolad.

Vi färdas i två dagar längs vägen och möter

***ROAD OF BONES är en väg i östra Sibirien som är byggd av fångar från Gulag-lägren. Många fångar dog under bygget och deras kroppar begravdes i vägens fundament.**



"LJUDET FRÅN
KVISTARNA
SOM SKRAPAR
LÄNGS SIDAN
GÖR ONT."

"ATT KÖRA LÄNGS VÄGEN ÖVER BÆSKADES ÄR SOM ATT FJÄLLVANDRA MED FYRA HJUL."

endast en handfull människor. Två fyrhjulingar, den ena släpandes på en liten roddbåt och den andra med en man och en liten grabb bakom styret. Det märkliga är hur den lille lyckades sova i famnen på den store – i full fart längs den guppiga vägen. Vi möter också två off road-motorcyklar som är tungt packade.

UTE PÅ DEN nya fina vägen, som byggdes på 60-talet, (Riksväg 93), passerar däremot husbil efter husbil med siktet inställt på Nordkap. Under sommarhalvåret besöker nästan 200 000 personer den 307 meter höga klippan där Europas vägnät tar slut, "bara" 209 mil från nordpolen. Vad de inte vet är att de går miste om en helt fantastiskt orörd natur med stillhet och lugn, bara några mil bredvid den ganska trista "vanliga" vägen.

Att köra längs vägen över Bæskades är som att fjällvandra med fyra hjul. Längs stora delar av rutten finns stenrösen med en trästolpe i mitten för att visa vägen. Här känner man sig verkligen som en äventyrare längs en bortglömd del av världen. Historiens vingslag finns dock här

och här och där finns små informationstavlor som berättar spännande saker om området, som Struves meridianbåge exempelvis. I början på 1800-talet beslöt sig nämligen den tysk-ryske astronomen Friedrich G.W. Struve att använda triangelmätningar för att bestämma den exakta storleken och formen på jorden. Struves meridianbåge består av 265 mätpunkter som ligger med 30 kilometers avstånd hela vägen från Hammerfest i Norge till Izmail vid Svarta havet och en av mätpunkterna är placerad längs postvägen. Hela mättningsprocessen tog 39 år och avslutades 1855. Sedan 2005 finns den faktiskt med på Unescos världsarvslista.

Det står också om de två männen som drabbades hårt av den "Hvita sommernatta". Hästkarlarna Kristian Wisløff och Erik Sundstrøm omkom nämligen i ett våldsamt snöoväder på Bæskades den 27 juli 1895, när de var rese-sällskap till domaren Wickstrøm som skulle till Kautokeino för att hålla rättsförhandlingar. Snöstorm i mitten på juli alltså. Tur att vi har en fungerande värmare, tänker jag när jag står där och läser om deras öden.

VIDDERNA GER EN fantastisk känsla av frihet. När man åker sakta, som vägens beskaffenhet kräver, hinner vi både se och upptäcka på ett sätt man sällan gör bakom ratten. Vissa delar är lite knixiga och man måste tänka till vart man placerar hjulen, och andra delar är helt okej grusväg. Första delen strax norr om Kautokeino är lågfjäll med mycket lövträd. Då inget underhåll av vägen görs är det på vissa håll smalt – där håller träden på att ta över. Grenarna gnetar, repar och skrapar längs sidan på bilen och vi blir påmind om att det inte hör till vanligheterna

att någon husbil passerar här. Nu är det här i och för sig ingen vanlig husbil, men ändå.

NÅGRA BROAR LÄNGS vägen är fallfärdiga och bara hjälpligt lagade, vilket gör det hela lite väl spännande.



**VOLKSWAGEN
LT35 DOKA
IGLHAUT 2003**

Pris 2003:
273 300 + moms
+ fyrhjulsdrift 16 000 €

Drivlina: Tvärställd
fjercylindrig rak
dieselmotor med tre
ventiler per cylinder.
Slagvolym: 2 799 cm³,
commonrail bränsle-
insprutning, turbo.
Effekt: 158 hk vid 3 500
varv/min, 331 Nm vid
1 800 varv/min.
Inkopplingsbar fyrhjuls-
drift med lågväxel och
låsbare differentialer
fram och bak.

UTSIKTEN FRÅN DEN drygt 300 meter höga klippan
är mäktig. 209 mil rakt norrut ligger nordpolen.

"DE DRABBADES HÅRT AV DEN HVITA SOMMERNATTA."



Ljudet från kvistarna som skrapar längs sidan gör ont att höra, men när vi kommer fram till att skrapmärken blir vårt bevis för att den är "combat proven" – känns det lite bättre.

SJÄLVKLART ÄR VÅR Volkswagen LT35 utrustad med riktig lågväxel – och med den aktiverad blir bilen, trots sin vikt, en riktig bergsgä. Uppför eller nedför i hög lutning är inga problem. Avgångsvinkeln, alltså det som avgör när överhängen bak tar i marken, är väl tilltaget och vinkel från bakhjulet och upp är nästan 40 grader. Detta är viktig del när man kör längs dåliga vägar och helt avgörande för att inte fastna och bli hängande på underredet bak. Det är också den delen av bilen som genererar flest frågor från människor vi möter längs resan genom Sverige, alltså just varför bodelen är kapad i underkant. När jag frågar om de själva vill gissa, blir svaret oftast att de tror att vi vill kunna komma åt dragkroken. Vilket är i och för sig ett rimligt antagande, men inte huvudorsaken.

VÅRT ATT NÄMNA i sammanhanget är att en overland camper oftast inte är en "off road-bil" i ordets rätt bemärkelse – utan mer ett "bad road-fordon". Alltså en bil man tar sig fram med på befintliga vägar och traktorspår. Därför är den gamla postvägen en perfekt teststräcka.

FÖRSTA DAGEN LÄNGS den ensamma vägen börjar gå mot sitt slut och vi börjar titta efter ett bra ställe att slå läger. Är man kräsen är det många kriterier som ska uppfyllas för att ett ställe ska klassas som ett bra campingställe.



CAMPERN ÄR AVTAGBAR och hela ekipaget är anpassat för att kunna rymmas i en 40 fots sjöcontainer.

Fin utsikt och/eller nära till vatten är nästan obligatoriskt – och går de att kombinera är det toppen. Platsen ska också gärna ligga lite högt, vara hyfsat jämn och plan och om det går ha minimalt med flugor och myggor. Dessutom ska inte heller ekipaget synas från vägen. Det sistnämnda är självklart och ligger inpräntat från våra tidigare expeditionsresor. Rövarband längs vägen hör kanske inte till vanligheterna, men överallt finns det folk som inte har rent mjöl i påsen.

Vi ratar en höjd vid ett renhågn som såg bra ut på håll och fortsätter framåt, upp över en brant lång backe. Precis över krönet öppnar sig en platå och utsikten här ovanför trädgränsen blir återigen milsvid. De snötäckta bergen ut mot Barents hav ger vykortsvyer och med kvällsolens värme ordentligt blir det här den finaste kvällen på hela resan.

VÄGEN FORTSÄTTER ÖVER fjället och gör en liten krok mellan två sjöar i en liten dalgång. I mitten av en av sjöarna hittar vi en liten udde och saken vi har letat efter är färdigt. Här blir vårt nattläger. Det här är faktiskt den vackraste plats jag någonsin campat på.

EFTER EN MIDDAG ute i det fria drar vi vid midnatt ner rullgardinerna för att stänga ute midnatts-solen och mörklägger campern för att få några timmars sömn.

Hur gick det då till slut? Jodå, vi nådde till slut delmålet Alta vid Barents hav och senare också Nordkap. Bilen höll ihop, men vi konstaterade snabbt att vi måste montera lås till skåp och luckor. När vägen är usel skakar allt loss och öppnar sig. Allt!

Vi lärde oss också att det i Karesuando finns mygg. Hur de tog sig in i campern är fortfarande ett mysterium. En av oss spenderade nämligen större delen av natten med att jaga mygg och den andra med att tejpa igen allt ifrån ventilationsspringor och kylan, fönstren, takluckorna till genomföringar i golvet. Ändå lyckades vi inte stänga dem ute. Ja, de var blodtörstiga minst sagt.

Från Alta är det drygt 20 mils asfalterad väg upp till Nordkap och när vi ändå var här betalade vi den saftiga avgiften på 540 norska kronor för att få parkera vid den kända klippan. Synd bara att moln och dimma plötsligt drog in och sikten begränsades till 20 meter. Men det slår om snabbt i fjällvärlden och bara ett par timmar senare sprack himlen upp och bjöd på ett fantastiskt kvällsväder med midnattssol – i natt igen.

Uppdraget utfört – "combat proven."

Marie Alexandersson

ÅLDER
38.



FAMILJ
Pojkvän och
reskompis Per.

BOR
Stockholm.

YRKE
Webbstrateg.

INTRESSEN
Resa, djur
och natur.

BIL
Volkswagen Bus
(Late Bay) -73.



SÖNDAG

hela veckan

text: Richard Sjösten foto: Per Näslund

Hej Marie, vad har du för bil?

En Volkswagen "baybuss" från 1973 som jag haft i tre år.

Berätta, varför köpte du en gammal folkabuss?

Jo, det är lite speciellt, jag letade nämligen efter en segelbåt eller husbil då jag hade fastnat för de två olika sätten att resa. Sedan följde jag en blogg om ett amerikanskt par som bilade med en folkabuss och blev intresserad. Jag ville ha en bil som var rolig och snygg.

Och då blev du med den här blåa skönheten?

Ja, precis. Det är en televerksbuss från början, det kan man bland annat se på att orange färg syns på visa ställen på insidan. Jag letade ett halvår innan jag hittade rätt bil, med hyfsat bra motor och utan rost.

Campinginredning har lite av en båttouch kan man säga, hur kommer det sig?

Min pappa är en gammal båtbyggare, och har

varit lärare på Båtbyggarskolan i Storebro.

Han har säkert lagt ett par hundra timmar för att få den så här fin. Allt är byggt i ädelträ.

Bästa minnet med bilen?

Det bästa var sommaren 2016 när vi campade vid Medelhavet. Efter att ha kämpat oss genom en tysk landsbygd som aldrig verkade ta slut, och sedan över Alperna nådde vi äntligen havet. Där kunde vi öppna bakluckan och njuta av solnedgången och se båtar passera. Då var det värt allt.

Hur är det att resa genom Europa med en gammal klassiker?

Det var roligt, många tummar upp och när vi stod på campingar fick vi aldrig vara ifred. Alla vill provsitta, titta på insidan och ta bilder. Många har minnen från sina egna resor och blir nostalgiska när dom ser "Sunday".

Men ärligt, vissa delar av resan var lite tuff, speciellt längs autobahn då man hamnar mitt bland lastbilarna i högerfilen.

Sunday? Har bussen ett namn?

Ja, hon heter "Sunday the bus". Tyckte att det passade bra då "sun" och "day" bildar ordet "Sunday". Söndagar är ju sköna dagar, samt att den blåa färgen får representera fint väder med en blå himmel utan moln, haha!

Jag vet dock att allt inte har varit en dans på rosor, vad hände första sommaren?

Vi skulle på Europaresa redan 2015, men vi kom inte så långt. Växellådan beslutade sig för att ge upp redan vid kommungränsen. Ungefär samtidigt slocknande bussens strålkastare. Så där stod vi längs vägen utan möjlighet att växla, och utan lyse.

Det blev ingen resa, trots att vi gjort allt för att försöka lösa el- och växellådsproblemen.

Har ni några planer för framtiden?

Ja, vi siktar på att komma iväg på "ursprungsresan" nu under sensommaren, alltså på den resrutten vi aldrig kom iväg längs 2015.

Vi planerade för Skagen i Danmark, samt Holland och Frankrike. Sunday har precis fått en nyrenoverad motor vilket känns tryggt.



Ibland
behöver man
lite extra hjälp.



Större, mindre eller fler?
Hyr en extra transportbil hos oss.

Europcar
moving *your* way

ÅTERFÖRSÄLJARE

AFTÉN BIL

Åkersberga 08-50335100
www.aftenbil.se

ATTEVIKS

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

BE-GE BIL

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

BERNERS

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

BILAB KUNGÄLV

Kungälv 0303-62000
www.bilab.se

BILKOMPANI KALMAR

Kalmar 0480-480000
www.bilkompanikalmar.se

BILMETRO

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

BIL-NORD PERSONBILAR

Lycksele 0950-23750
www.bil-nord.com

BILTEAM ÖSTHAMMAR

Östhammar 0173-10 000
www.bilteam.com

BÖRJESSONS BIL

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

DIN BIL

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

ENGSTRÖMS

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

FAGERSTA MOTORFORUM

Fagersta 0223-12960
www.fagerstamotorforum.se

FOLKES BIL

Strömsund 0670-611035
www.folkesbil.se

FRÖJDS MOTOR

Lessebo 0478-34250
www.frojdsmotor.se

HÄSSLEHOLMS BILCENTRUM

Hässleholm 0451-381950
www.bilcentrumgruppen.se

JEPPSSONS

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

JOHANSSON BIL

Malå 0953-21444
www.skellefteabil.se

KRISTIANSTADS BILCENTRUM

Kristianstad 044-186200
www.bilcentrumgruppen.se

LECAB BIL

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

MICHELSSENS BIL TOMELILLA

Tomelilla 0417-28100
www.michelsensbil.se

MOTOR AB HALLAND HALMSTAD

Halmstad
035-180700
www.motorhalland.se





VW CADDY MAXI BE FREE Frihet för alla!



Vi kan anpassningar på VW Caddy, Transporter & Crafter!

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

bewa intraf
Public Transport Solutions

Tel: +46 524 122 00



bewa intraf
Fordonsteknik

Tel: +46 522 65 39 80

www.bewaintraf.com

ÅTERFÖRSÄLJARE

MOTORCENTRALEN UMEÅ

Umeå 090-153900
www.motorcentralenumea.se

MÜLLERS

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

MÖLLER BIL

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

NILSSON BIL

Skee 0526-49900
www.nilssonbil.com

NORDEMANS BIL ÖRNSKÖLDSVIK

Örnsköldsvik 0660-57900
www.nordemansbil.se

NORRBIL

Norrtälje 0176-77500
www.norrbil.se

OLOFSSON BIL

Handen 08-6060600
www.olofssonbil.se

ROGER PERSSON BIL

Finspång 0122-17500
www.rogerperssonbil.se

SKELLEFTEÅ BIL

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

SKOGLÖFS BIL

Kristinehamn 0550-34960
www.skoglofs.se

STRÖMBERGS BIL

Kalix 0923-75080
www.strombergsbil.se

SVENSTIGS

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

SÖDERBERGS BIL

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

TOVEKS

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

WAHLSTEDTS BIL

Motala 0141-216030
www.wahlstedtsbil.se

VISBY BILCITY

Visby 0498-282900
www.visbybilstcity.se



MODUL-SYSTEM NÄR ALLT BARA KLICKAR

MODUL-SYSTEM

Lätta och robusta serviceinredningar



MODUL-EXPRESS

Inredningslösningar för post- och budbilar



MODUL-FLOOR

Lätt, modulärt klickgolv och beklädnad



MODUL-CONNECT

Modulärt, digitalt kabel- och styrsystem



MODUL-FLEET

Planerings- och körjournalssystem för bilflottor



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

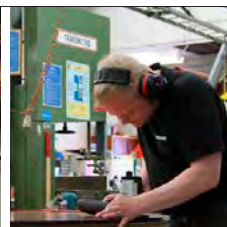


Årets coolaste nyhet!

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

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





Utrustning för skarpa lägen.

72 ÅRS TRADITION - KVALITET I VÄRLDSKLASS

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

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

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



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



AUTOKAROSS

MED PLATS FÖR ALLA DINA LASTER!

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

www.autokaross.se • 0515-72 34 00



VI UTRUSTAR DIN ARBETSBIL!

SKAPA PLATS, SPAR TID & PENGAR.

TAKBÅGAR | 1.390 KR
PRIS GÄLLER FÖR 2 ST.

..... **RÖRHYLSA | 3.900 KR**

VARNINGSLJUS | 2.450 KR
REG-65 GODKÄND

FRONTBÅGE | 4.490 KR



KÖP ONLINE | WORKSYSTEM.SE



WS-P-WPT-T08-01



Flexibilitet för dig.

Den mest flexibla bilinredningen på marknaden.

Vi har lösningar för just dina behov.

Vi är *bäst* på bilinredning,
skillnaden ligger i detaljerna.



Störst på bilinredning

Raseborgsgatan 11 • 164 74 Kista • 08 - 590 920 20 • info@edstrom.se



Vi har tillbehören till din
Volkswagen Transportbil!



LED-ljusramp till Volkswagen Amarok 2017-
3596:- + moms

Modellspecifika LED-ljusramp till din Volkswagen
Caddy, Transporter, Amarok och Crafter.



LED-ljusramp för taket till Volkswagen Amarok 2011-
4636:- + moms



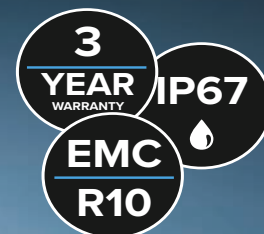
www.transportstyling.se

0520-22 14 80 | order@transportstyling.se

HBA

EXTRALJUST för dig!

MAXTEL™



**Kraftfulla &
E-godkända
extraljus!**



- 12/24 V
- 120 W
- 8100 lumen
- 640 x 98 x 106 mm
- Artikelnr: 12-JL9222



- 12/24 V
- 27 W
- 2160 lumen
- 333 x 57 x 70 mm
- Artikelnr: 12-JL9260



- 12/24 V
- 44 W
- 4050 lumen
- 211 x 104 x 230 mm
- Artikelnr: 12-JL9070

HBA
www.hba.nu

08-51929010
info@hba.nu

VW Transporter med Snoeks Double Cabin



Den perfekta kombinationen av person- och transportbil.

- Passagerarkomfort för upp till 5 personer
- Anpassad design och färgsättning
- EU-godkända trepunktsbälten på samtliga platser
- ISOfix-fästen på baksätets ytterplatser
- Tygklätt format tak med integrerad LED-belysning
- Helinklätt lastutrymme; sidor, dörrar, hjulhus och golv

För ytterligare information, kontakta din VW-återförsäljare



www.safeman.se

PREFENCE
GÖR BRA BILAR BÄTTRE



T-rack - takbåge

Montera extrautrustning snyggt, smidigt & enkelt!



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





KOMPLETTA TILLBEHÖRSGROSSISTEN

Crafter 2017! vi har tillbehören...

Roll Top till Amarok Aventura

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



Tips! Power Gate = Clås till bakkämmen som kopplas ihop med bilen.
Pris.....1.590:-

Insteg Rostfritt

Ovala Stigrör!

Ovala rörformade insteg med infälld stigplatta. Tillverkade i SS2333 rostfritt. Tillval pulverlackning för maximal slitstyrka och korrosionsbeständighet.

Rostfritt polerar fr 4.990:-
Svart pulver lack + 500:-



SuperBar

Rostfri stylingbåge.

Frontskydd typgodkända enligt 2009/70/EC. Skall fjärrjusteras krävs extra klammer. Fungerar oftast med P-sensorer.
Paketpris med LED fr 9.490:-
Nyhet SuperBar Wide med 14leds ramp fr 11.900:- (ej EU godkänd)



Nyhet! En hög båge som passar med Adaptiv farthållare!

Finns nu till **Nya Crafter samt Transporter T6** med adaptiv farthållare. FatBar är ett Svenskdignat ljusfäste med eftertraktade egenskaper. Se mer på www.trucker.se

Som tillval så kan du få din FatBar båge i svart pulver lack eller matchad med din bils kulör!



Huvskydd

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



Ventvisor

Praktisk styling i rökfärgad polykarbonat. Slipp draget med denna vindvisare som sitter ovan sidorutor. Fästes enkelt och säkert med 3M akryltejp.



Valfri stil för varje bil!

Hos oss hittar du ALLT från innovativa ljusfästen, praktiska hjälpmedel, styling som skyddar, samt allt från enkla flaktäckningar till lyxiga flakkåpor!

Se utbudet till **DIN BIL** på www.trucker.se! eller Ring 08-552 485 99



Box 73 Norra Gärdet 5 155 35 Nykvarn 08-55248599 Fax 08-55247511
www.trucker.se info@trucker.se

ALMECO
TAR LITEN PLATS VID STORA LASS
LOCKET

ALMECO
SVENSK
KVALITET

TILL NYA **ALMECOLOCKET** ÄR ETT VIKBART FLAKLOCK I ALUMINIUM
TILL DE FLESTA MODELLER AV PICKUPER PÅ MARKNADEN

VW AMAROK AVENTURA DOUBLECAB 2017

INKLUSIVE

ROSTFRITT KANTSKYDD FÖR
BAKLÅM OCH CENTRALLÅS

VIKBART OCH KÖRBART
I FLERA LÄGEN

KRAFTIGT LÅS
I HANDET

STÖLDSKYDD,
ARBETS- OCH LAST-
PLATTFORM



Fällbart med Aventurans flakbåge

NYHET! Färgen **Chrome** som tillval



ALMECO

018-334055
www.almeco.se

NYHET!

HELLUFTFJÄDRING TILL NYA VOLKSWAGEN CRAFTER

Automatisk nivåreglering Minnesfunktion höjdlägen

Ökad komfort

Manuellt höj- och sänkbar



www.karnag.se
08-630 10 00



Beställ en personlig läderklädsel nästa gång!

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

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

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

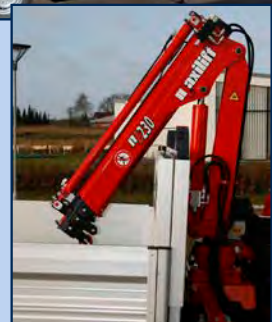
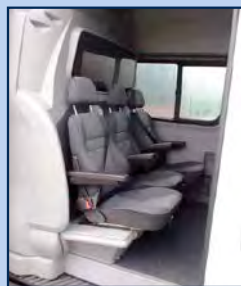
Läs mer på standardleather.se. Välkommen!



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

NORDICC - NÄR DET GÄLLER UTRUSTNING TILL TRANSPORTBILAR -

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



nordicc.se

Tel: 0372-1 2999

E-mail: contact@nordicc.se



Vi kan det här.

72 ÅRS TRADITION - KVALITET I VÄRLDSKLASS

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

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

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

Välkommen att testa oss du också!



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

CERTINA
SWISS WATCHES SINCE 1888



PRECISELY
YOUR
MOMENT

DS PODIUM
PRECIDRIVE™
CHRONOGRAPH WITH 1/10 SEC.

WWW.CERTINA.COM