

Transport

MAGASINET



**UPPDATERADE
TRANSPORTER**
-smartare, säkrare & snyggare

e-Transporter
VI KÖR EN LJUDLÖS IKON



Jobbet är tillräckligt fullt av överraskningar.



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

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

Volkswagen Försäkring



Transportbilar

Volkswagen Financial Services

Finansiering. Försäkring. Mobilitet.

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

12



26



30



36

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

Vi presenterar en ny medlem i campingfamiljen, Volkswagen har fått en ny logga och i norr byggs en batterifabrik!

12 **TRANSPORTER 6.1 PROVKÖRD**

Vi åker till Amsterdam för en första provkörning av uppdaterade Transporter och Multivan.

18 **I KUNDERNAS TJÄNST**

Vi träffar en av personerna bakom nya Transporter. André Bertelsmeier ser till att kunderna får det de vill ha.

22 **VÄRLDSMÄSTARENS CRAFTER**

Vi tar ett snack med sjufaldige enduro-världsmästaren Anders Eriksson om träning, "mindset" och nya Crafter.

26 **JÄGARENS BÄSTA VÄN**

Tillsammans med klädmärket Chevalier har vi skapat en Amarok V6 som är optimerad för jägarnas behov. Kolla själv!

30 **E-TRANSPORTER PROVKÖRD**

Den första eldrivna Volkswagen Transportern har landat i Sverige och vi kan så klart inte motstå en provkörning.

36 **MED CADDY TILL BERLIN**

30 år efter att muren föll tar vi en tur till Berlin. Reskompisen är en klassisk Caddy från 1989.

46 **FAMILJEFADERNS BUSSAR**

J-P Wikells förkärlek till musikfestivaler och strandliv ledde honom in i Folkabuss-träsket.

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

SYSTEM EDSTRÖM

Vi vet hur man skapar mobila arbetsplatser



Hållbar FRAMGÅNG

FÖRST KOM E-CRAFTER OCH NU FORTSÄTTER vi lanseringen av eldrivna transportbilar med ABT e-Transporter. Transporter visades upp för pressen för första gången 1949, och efter 70 års evolution kan vi nu erbjuda den helt elektriska varianten av vår mest ikoniska modell. Med en räckvidd på upp till 20 mil, täcker den många kunders dagliga behov. Läs testet av den första ABT e-Transporter på svensk mark här i tidningen. Vi ger dig också alla nyheter som presenteras med den uppdaterade Transporter 6.1 som lanseras i Sverige i början av november.

I DETTA NUMMER AV TIDNINGEN FÅR DU också följa med till Berlin i en Caddy från 1989, med anledning av att det är 30 år sedan Berlinmuren föll. Om vi jämför Caddyn med Transporter 6.1, är det uppenbart vilken utveckling transportbilen haft på bara några decennier. En helt ny nivå av komfort, prestanda och säkerhet, liksom lägre förbrukning och avancerad avgasrening gör sig extra tydligt påmind under långfärd.

"BILEN KÖRDE AV OKÄND ANLEDNING IN I mötande trafik" är en textrad vi alltför ofta sett i nyhetsskörden. Transporter 6.1 kan fås med upp till 20 olika assistans- och säkerhetssystem, däribland Lane Assist som hjälper föraren att

styra tillbaka bilen när den oavsiktligt håller på att gå över filmarkeringarna. För 30 år sedan var det ovanligt med både krockkuddar, ABS-bromsar och antisladdsystem i en transportbil. Nu under hösten ger vi också våra kunder möjlighet att koppla upp sina fordon via Fleet Connect, ett verktyg för bilparksadministration. Genom ett integrerat SIM-kort i bilen är den ständigt uppkopplad där både förare, bilparksansvarige liksom verkstad får tillgång till en mängd realtidsdata om bilen från en dator eller en via en app i telefonen. Som kund är det en fördel att veta var bilen håller hus och hur den mår. Och mår den dåligt vet även verkstaden vilka värden som är fel och kan förbereda verkstadsbesöket så det går snabbt och smidigt. Hållbar framgång för oss handlar också om att hjälpa våra kunder till bättre nyttjandegrad av sina bilar.

Med önskan om en hållbar höst!



HANS TUREMARK
Märkeschef, Volkswagen Transportbilar

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

Ansvarig utgivare:
Hans Turemark

Redaktör:
Richard Sjösten

Omslagsfoto:
Achim Hartmann

Grafisk form:
Pernilla Sjösten

Redaktionskommitté:
Alexander Dahlin
Maria Johnsson
Isabelle Holmberg
Richard Sjösten

Produktion:
Bellof Studios

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

Tryck: Forssa Print

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

ISSN: 1402-4233





ELDRIVEN RÖRELSEFRIHET FÖR ALLA, det är framtiden.
I.D. Buzz, en eldriven minibuss och Volkswagens svar på
hur man tar den klassiska Folkabussen till framtiden.
Beräknas nå marknaden 2022.



CADDY BEACH

"VÄRLDENS MINSTA HUSBIL?"



CADDY BEACH bygger på Trendline-versionen av Caddy Personbil.



Ta dig till världens ände! Nya kompakta Caddy Beach öppnar upp ett nytt segment med ultrakompakta husbilar, där maximalt utrymme och användarvänlighet utnyttas på ett minimalt utrymme. Vi säger välkommen till nytillskottet Caddy i familjen California.

CADDY BEACH KOMMER till Sverige! För dig som tycker att campingbilarna California och Grand California är lite väl stora, introduceras nu Volkswagen Caddy Beach i Sverige. Här pratar vi compact living på riktigt. Den lilla campingbilen bygger på populära Caddy personbil och har en bred hopfällbar säng, mörkläggningsgardin för framrutan, sidorutor samt bakrutan. Fällbara bord är monterade på framsätets baksida.

Vill du utöka det privat utrymmet på campinplatsen till en liten lägenhet, finns ett 2,3 gånger 2,9 meters tält att fästa på bakluckan. Tillsammans med två bekväma hopfällbara stolar, ett bord och ett ventilationsgaller för skjutdörren saknas inte mycket för en trevlig natt på stranden eller i skogen. Vid C-stolpen bak ryms praktiska förvaringsutrymmen, en minibrännare är standard. När natten faller på är den magnetiska ficklampan ett bra hjälpmedel.

Till Sverige kommer långa Caddy Maxi Beach att erbjudas, med tre olika motoralternativ samt fyrhjulsdrift. Priset var inte klart vid pressläggningen av denna tidning. Kontakta din Volkswagen återförsäljare för mer information.



PRAKTISK FÖRVARING och väl tillvaratagna utrymmen skapar en bekväm övernattningsmöjlighet.



DE STÖRRE SYSKONEN i familjen camping består av California, Grand California 600 och 680.

EN ALLDELES NY logotyp



HÄR ÄR VOLKSWAGENS nya logotyp – en minimalistisk, tvådimensionell symbol med klara retrovibbar av 60-talet.

Förvånande nog designades inte den nya logotypen av en extern reklambyrå för mångmiljonbelopp. Nej, i stället satte man ihop ett gemensamt team av marknadsföringsspecialister och designers inom företaget, och lät alla olika avdelningar få säga sitt om de förslag som togs fram.

Den nya logotypen ska symbolisera Volkswagens nya motto "NEW VOLKSWAGEN" där bilarna är elektriska, uppkopplade och koldioxid-neutrala"

Totalt ska 70 000 logotyper på mer än 10 000 anläggningar bytas ut. Nedan ser ni de olika logotyperna som använts genom tiderna. De europeiska återförsäljarna blir först ut och sedan följer Kina och Nordamerika och Sydamerika i oktober, och resten av världen nästa år.



VOLKSWAGEN INVESTERAR I EL



NORRLÄNSKA Skellefteå är just nu på allas läppar när svenska Northvolt bygger en, med europeiska mått mätt, rekordstor batterifabrik. Närheten till vattenkraft och hav ses som optimalt för den här typen av energi- och resursintensiva industri. Volkswagen är en av de stora investerarna bakom svenska Northvolt.

NORTHVOLT ETT som byggs i Skellefteå kommer bli Europas första litium-jon "gigafabrik", med en kapacitet på 16 GWh. Nästa fabrik, Northvolt TVÅ, planerar man att bygga tillsammans med Volkswagen i området omkring Lower Saxony, Tyskland. För att ytterligare minska sitt koldioxidavtryck kommer Northvolt i Skellefteå att ta emot förbrukade batterier (även batterier som de ej tillverkat själva) för att återvinna bland annat kobolt och nickel. År 2030 beräknas 50 procent av batterierna som tillverkas i Skellefteå bestå av återvunnet material.



PETER CARLSSON är VD på Northvolt och ser fram emot samarbetet med Volkswagen.



REKORDSLAKTEN FORTSÄTTER när elracebilen ID. R är på världsturné med fransosen Romain Dumas bakom spakarna. Senast i raden av rekordtider var på kända bergsvägen Tianmen Mountain-road i Kina. Trogen följeslagare på världsturnén är en specialbyggd servicebil baserad på I.D. Buzz Cargo.

ALWAYS PREPARED

HAR DIN PICKIS DET SOM KRÄVS?

DECKED

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

RHINO RACK

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

VISION X

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



ARB/OME

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

RIVAL

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

WARN

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

ANTEC

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



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





PROVKÖRD

BRA, BÄTTRE...

TRANSPORTER 6.1

text: Richard Sjösten foto: Achim Hartmann

Vi tar oss till Amsterdam för den internationella provkörningen av Transporter 6.1, och imponeras av den digitala förarplatsen och alla avancerade förarassistanssystem. Dessutom har Folkabussen fått en skarpare look.

"FOLKABUSSEN HAR BLIVIT ÄN MER BEKVÄM."

AMSTERDAM ÄR KLASSISK mark för Folkabussen. Det var nämligen här i Amsterdam som Ben Pon (Volkswagenhandlare i Nederländerna) på 40-talet ritade de första skisserna på hur en Folkabuss skulle kunna se ut. Bygg den här! sa han till fabriken. Sagt och gjort. Drygt 72 år senare sitter vi i den uppdaterade sjätte versionen av Transporter. Eller rättare sagt i en Multivan, utanför Pons Automobilhandel söder om Amsterdam. På inrädan har vi knappt i en sevärdhet – Hollands högsta trädvårdskvarn.

VANLIGTVIS ÄR VÄGARNA runt Amsterdam hårt trafikerade, men trots detta finner vi snabbt en väg till vårt mål "De Gooyer Windmill". Kanske är det det nya navigationssystemet kallat We Connect som ser till att vi kommer fram så smidigt? Det håller oss nämligen konstant uppkopplade med hjälp av ett installerat e-simkort, och tack vare detta får vi en hel del information i realtid om till exempel trafiksituationer-, ruttberäknings- och kartuppdatering. Eller när vi söker intresspunkter online. Systemet håller till och med koll på lediga parkeringsplatser i parkeringsgarage. Men den funktionen bläddrar vi snabbt förbi. Vårt mål den här dagen är att provköra och inte parkera med Transporter 6.1. Det visar sig dock lite senare att vi bjuds in till en avancerad backningssejour både med och utan släp. Men låt oss återkomma till det.

TRÄVÄDERKVARNEN DE GOOYER Windmill är ett imponerade monument över en svunnen tid och daterar ändå tillbaka till 1700-talet. Vi knäpper några turistikort och fortsätter med att säga "Hej Volkswagen" för att aktivera Röstaktivering. "Kör till Grachtengordel". Vi lämnar området runt den gamla väderkvarnen och navigatören leder oss åter ut längs ringlederna runt Amsterdam. Här visar det sig att nya Multivan och Transporter blivit än mer bekväma och avslappnande att köra. Förare som lagt många mil med den nuvarande modellen och även äldre förstår, lägger först och främst märke till att det är en något annorlunda känsla i styrningen. Något lättare än tidigare och faktiskt med en ännu något mer precis känsla. Styrservon har ju som bekant en stor del i hur styrningen upplevs bakom ratten, och från och med nu har Volkswagen lämnat den hydrauliska styrningen, till förmån för en elektromekanisk servofunktion. Anledningarna till detta är många, men viktigast är att det öppnar upp för en hel rad avancerade förar-



ELEGANT OCH SPORTIG front med modellens emblem på framskärmarna. Här en Multivan.



VAD SOM SKA VISAS väljer du själv. Klassiska runda mätare, halv karta och musik eller karta över hela instrumentet?

PARK ASSIST hjälper dig att fickparkera både i längsled och parallellt. Övan syns instrumenteringen med stor karta.

"PLÖTSLIGT SVÄNGER BILEN SJÄLV."

assistsystem, samt att en elektromekanisk styrning kräver mindre energi, vilket i slutändan betyder en lägre bränsleförbrukning.

TIDIGA VARIANTER AV elektromekanisk styrning fick ofta kritik för att vara lite oprecisa och till och med distansera föraren från den så viktiga vägkänslan. För det är ju just känslan i ratten som förmedlar till föraren om vägens beskaffenhet och vad som försiggår därunder däcken. Är det halt? Fick jag just lite vattenplaning, och styr bilen dit jag vill och svarar den direkt på mina styrkommandon? Och så vidare. När Volkswagen väljer att montera elektromekanisk styrning i Multivan- och Transporterfamiljen är tekniken väl utprovad och här ges direkt rätt känsla och feedback till föraren.

Vad som är mest överraskande är när bilen själv börjar justera rattutslaget. För några sekunder är jag nämligen en aning ofokuserad på bilens placering i körfältet längs den fyrfiliga motorvägen. Plötsligt känns det som en osynlig

hand lägger handen på ratten och vrider den försiktigt men bestämt åt höger – tillbaks till mitten av vårt körfält. Vi var alltså sakta på väg att lämna körfältet och på väg över mot lastbilen i filen bredvid. Skulle inte den automatiska rattkorrigeringen vara tillräcklig vibrerar ratten för att uppmärksamma föraren på situationen. Systemet kallas Lane Assist och tar hjälp av flera kameror som håller koll på vägmarkeringarna i gatan, även i mörker och dimma.

FÖRUTOM DEN STORA förändringen med ett helt nytt styrsystem har chassiteknikerna gjort förändringar som påverkar körkomforten och körglädjen. Fjädrar, stötdämpare och krängningshämmare är ändrade för att optimera körkomforten och anpassa bilen till det nya styrsystemet. Det märks över vägskarvar och längs de något slitna vägbanorna runt centrum. En del i den förfinade åkkomforten ska också tillskrivas ett valbart tillbehör som sitter monterat i vår testbil. Nämligen den andra generationen av det

dynamiska chassijusteringsystemet (DCC), där man via ett skjutreglage kan justera stötdämpningen i en nästan oändligt antal olika lägen.

INVÄNDIGT BJUDER NYKOMLINGEN också på stora nyheter. Från 2019 års Volkswagen Passat har man lyft in den senaste versionen av Active Info Display vilket betyder att hela instrumentklustret med hastighetsmätare, varvräknare, bränslemätare och så vidare numera visas på en digital skärm. Skärmen mäter inte mindre än 10.3 tum, vilket gör att den tillsammans med den 9.2 tums stora navigationsskärmen, skapar en imponerande avlång skärm framför föraren. Eftersom de är monterade nära varandra får man nästan intrycket av en hel, avlång skärm. Välkommen till framtiden!

INNEHÄLLET I SKÄRMEN framför föraren kan anpassas helt och hållet efter egen vilja och smak: full navigationsbild över hela, delad navigation och/eller hastighetsmätare och/eller



DE DIGITALA FÖRARINSTRUMENTEN kombinerat med den nya instrumentbrädan är en lyckad kombination.





MED EN APP i mobilen kan du enkelt styra och övervaka funktioner i bilen. Öppna och stänga dörrar, sätta på värmaren och så vidare.

TRANSPORTER
inredningen
andas stil
och smarta
funktioner. Till
höger låsbart
utrymme under
passagerar-
sätet.



"VÄLKOMMEN TILL FRAMTIDEN."

vilken musik som spelas via Spotify, förarassistanssystem eller traditionellt med hastighetsmätare/varvräknare och så vidare. Hela det här instrumentklustret och multimediainterfacet är monterat i en ny instrumentbräda vilken sägs "flyga". Det är helt enkelt en synvilla där de yttre elementen runt friskluftsutblåsen pekar utåt och numera är dragna långt ut i dörrsidan – utan att de möter varandra. Det här ger en rymdkänsla, och tillsammans med en hel del nya fack och förvaringsmöjligheter betyder det att i en T6.1 erbjuds en både elegant och praktiskt förarplats.

NYTT ÄR OCKSÅ trådlös App Connect och trådlös laddning av telefonen, något vi provar med senaste versionen av Iphone. Praktiskt minst sagt att slippa fibbla med sladdar. Skulle det vara så att flera telefoner och skärmar behöver laddas samtidigt gäller det att ha en USB-C-kontakt till sladden på mobilen. Ni vet de där små

nya avlånga kontakterna? Två USB-C-kontakter sitter till höger om växelspaken, och två nya USB-C-kontakter finns nu bak intill mugghållaren vid soffan på Multivan. Utöver detta de vanliga 12V-uttagen förstås.

EFTER EN KORT rundtur i det pittoreska kanal-distriktet Grachtengordel, som faktiskt ligger på Unescos världsarvslista, är det dags för oss att leta oss tillbaka till den norra hamnområdet igen. När vi når kajkanten i Kromathol och den häftiga industrilokalen där Volkswagen valt att visa upp nykomlingen inför världspressen, bjuds vi på parkeringsservice. Inte den här typen som erbjuds på finare hotell och restauranger, nej en helt annan typ. Vi får nämligen åka med i en Volkswagen Transporter med lång hjulbas, som ska parkeras i en smal plats mellan två parallellt parkerade bilar. Föraren, en trevlig italienare vid namn Sergio, börjar med att göra ett misslyckat försök att parkera. Vi står alltså knappt halvägs in parkeringsfickan och stoppar trafiken på den lilla gatan, med högersidan oroande nära den parkerade bilen till höger, när han överläter det hela till bilen. Med några enkla knapptryck startar sedan bilen "räddningsaktionen", allt medans

han lugnt kan övervaka omgivningen och sköta gas och broms på kommando från bilen, samt byta mellan fram och back på växelväljaren. Helt utan att vidröra ratten alltså. Efter en hel del trixande är sedan situationen löst, utan stress, hårda ord eller ens svettig panna för Sergio.

För den vane föraren är en parkering av den här typen kanske ingen större utmaning, men funktionen kallad Park Assist är ett perfekt hjälpmedel för de förare som kanske inte är vana med en bil med långt hjulavstånd och som kanske inte heller kör den här typen av bil till vardags. Helt klart är att ett system såsom detta kommer till sin fulla rätt i den här typen av fordon.

T6.1, ELLER TRANSPORTER 6.1, som förkortningen betyder markerar en 70 år lång resa från första modellen år 1949 (T1) fram till dagens variant av Folkabussen. Där den ursprungliga idén om maximalt utrymme och tydlig design, möter framtiden med en digitaliserad förarmiljö och state-of-the-art förarassistanssystem. Nykomlingen som vi testkör här, når sina första kunder under hösten 2019. Två olika elversioner av Transporter 6.1 kommer erbjudas och de väntas landa på marknaden senare under nästa år.

TRANSPORTER

Effekt hk

90 hk (66 kW)

110 hk (81 kW)

150 hk (110 kW)

199 hk (146 kW)

MULTIVAN

Effekt hk

150 hk (110 kW)

199 hk (146 kW)

ABT E-TRANSPORTER

Effekt hk

112 hk (82 kW)

Priser (SEK) (exkl. moms)

Ej klara vid
pressläggningen

NY SKARPARE look och en självsäker uppsyn. Det är nya Transporter 6.1 det.



"VI VAR PÅ VÄG ÖVER
MOT LASTBILENS FIL."



ATT BACKA MED släp är numera en barnlek. Styrninge sköter du med spaken till backspeglarna.



Text: Richard Sjösten Bild: Achim Hartmann

I KUNDERNAS TJÄNST

Vi träffar André Bertelsmeier som innehar rollen som länk mellan kund och utvecklingsavdelning. Ingenjörer på ena sidan och ekonomiavdelning på andra gör att André ibland måste fajtas hårt för att göra kundernas röst hörd.

– Jag översätter kundernas behov och önskemål till våra ingenjörer. Jag är kundernas röst, säger André med en illa dold stolthet när vi möter honom i Amsterdam.

I ett tidigt steg i utvecklingsprocessen pratar André och hans team med kunder och förare till T-familjen, alltså Transporter/Multivan och Caravelle och California. De sitter ner tillsammans i fokusgrupper och i intervjuer, och går genom vad som är bra med nuvarande modellen, vad som kan göras bättre och vilka förbättringar eller nya funktioner som kunderna skulle vilja ha.

– Dessa "demands and needs" försöker vi sedan översätta till produktfunktioner. Ibland är det så att kunderna inte kan säga exakt vad de vill ha, utan mer förklarar ett behov. I dessa fall försöker vi översätta det till en teknisk lösning, försätter han. Sedan tar jag all den här informationen och går till ingenjörerna och säger att de här och de här funktionerna och ändringarna är viktiga för våra kunder. Lös det tack!

Är det så enkelt...?

– Nej, det är inte så enkelt. Bilar är generellt en komplex produkt, och i synnerhet Folkabussen med sitt otroligt stora användningsområde. Vissa saker måste vi fajtas hårt för att få igenom, och vissa saker är självklara förbättringar. Alla uppdateringar och förändringar måste såklart vägas in mot vad kostnaden blir, samt om det är genomförbart utan att kompromissa med någon annan viktig funktion. Ingenjörer är fantastiska på att uppfinna saker och att lösa problem, men de kanske inte alltid har slutkunden eller användaren i huvudrollen. Min uppgift är att se till att deras fokus ligger rätt – på kunden!







DE FEM VIKTIGASTE UPPDATERINGARNA ENLIGT ANDRÉ

- ✓ Styrning
- ✓ Elektrisk arkitektur
- ✓ Instrumentbräda
- ✓ Förarassistanssystemen
- ✓ We Connect Plus

När börjar ert arbete?

– Det tar ungefär 48 månader från första skiss till start på produktionen när det gäller den här typen av omfattande produktuppdateringar. I denna process går vi också igenom en hel del data och forskning kring modellen. Vad gäller Transporter 6.1 började vi alltså augusti 2015. Totalt är vi 16 personer i mitt team, och fyra personer har konstant jobbat med Transporter 6.1.

Vad är du mest nöjd med att ni fick igenom?

– Den externa designen. Det är distinkt och har klara drag från vårt arv från femtio- och sextio-talet. Därför ville jag inte att designen skulle ändras så mycket. Den ska vara igenkänningsbar som en Folkabuss. Och så klart är jag mycket nöjd över den elektromekaniska styrningen som öppnar upp för alla förarassistanssystem.

Varför ska man köpa nya Transporter 6.1?

– Sett ur mitt perspektiv är Transporter 6.1 en solid bil, med distinkt design kombinerat med en stor användarvänlighet och funktionalitet. Nu finns också högteknologin bakom. Dagens trafik betyder mer bilar, högre fart. Därför har vi lagt otroligt mycket jobb på att skapa en så säker bil som bara är möjligt.

Varför tror du Transporterfamiljen har blivit så populär?

Den är multifunktionell och en livsstilsbil. Föraren känner sig cool, och hela Folkabuss-kulten är genomsyrad av en känsla av frihet och surfkultur. Jag tror också den höga sittpositionen och den goda utsikten över omgivningen påverkar. Och så klart utrymmena.

Folkabussen har funnits på marknaden sedan 1949, och Multivanen från 80-talet. Ändå är den fortfarande unik i sitt segment. Hur kan det vara så?

– Folkabussen uppfann segmentet. Sen har vi kontinuerligt gjort förbättringar genom att lyssna på kunderna. Vi har också lagt mycket kraft på att bygga en hållbar produkt. Det här har byggt upp en otroligt stark kundbas som är oss trogen, och som tillsammans är väldigt bra ambassadörer för Folkabussen.

Till sist, vad gör ni nu när Transporter 6.1 når marknaden?

– Vi har redan börjat jobba med efterföljande modell som är planerad att introduceras 2021. Vi jobbar också parallellt med I.D. Buzz och Volkswagen Crafter.





Text: Fredrik Lund Foto: Peter Gunnars och Fredrik Lund

Arbetsredskap med plats för familjen

CRAFTER

- till både nytta och nöje

När sjufaldige världsmästaren i enduro, Anders Eriksson, skulle välja ny tjänstebil till sitt evenemangsbolag hade han högt ställda krav. Han fann sin matchning i Volkswagen Crafter. Bilen är en förutsättning för att Anders på heltid ska kunna ägna sig åt det han brinner för: Enduro!



DET ÄR TIDIG morgon på Rörken Motorstadion i Uppsala. Ett 30-tal enduroförare värmer upp genom att springa och stretcha. Klädda i både enduroställ och mc-racingstövlar som gränsar till att påminna om pjäxor.

Längst fram i täten springer Anders Eriksson. - Ett varv till, uppmanar han med bestämd röst. Folket bakom honom följer. Det är därför de är här, för att delta på Anders Eriksson Racings enduroläger.

DE KUNDE KNAPPAST valt en bättre lärare än Anders. Han är sjufaldig världsmästare i enduro, har kört enduro i princip hela sitt liv och driver sedan 2003, tillsammans med sin sambo Karolina, Matesa enduroläger på olika platser i Sverige. Motionspasset i mc-mundering ser lite roligt ut, men Anders vet hur viktigt det är att värma upp inför körningen i skogen.

"DÄR OCH DÅ BESTÄMDE JAG MIG FÖR ATT BLI BÄST I VÄRLDEN PÅ ENDURO"

- De som deltar är ofta redan vältränade motionärer, säger Anders. Min uppgift är att få dem att lära känna sin motorcykel och att köra på ett mer energibesparande sätt.

ANDERS ARBETSSCHEMA FASTSTÄLLS i stort av sambon Karolina Matesa. Hon sköter kommunikation och bokningar. Anders är den som kunden möter. Det kan vara i rollen som coach, eventledare, föreläsare eller som idag: ledare för ett träningsläger.

Mellan varje uppdrag spelar bilen en central roll. Därför var Anders mycket noga med sitt fordonssval.

- Jag skulle uppskatta att jag kör någonstans mellan 2 500 till 3 000 mil per år, säger Anders.

Grundkraven var att hela familjen skulle färdas bekvämt, all personlig utrustning skulle rymmas i bildelen. Bilen skulle vara skön att köra. Och självklart fanns även ett krav på en rymlig yta som kombinerar verkstad och garage för motorcyklar.

- När nya generation Crafter kom, med både allhjulsdraft och automatlåda så var jag fast direkt, förklarar Anders Eriksson. Det råder en personbilslik körkänslan i bilen. Jag kör mycket långturer och då är det skönt att ha en bekväm bil där jag inte känner mig trött när jag kommer fram.

FÖR ATT INTE blanda sina klädomyten och andra tillhörigheter med de regelbundet smutsiga



LÄR KÄNNA DIN motorcykel så kommer körningen att gå så mycket bättre. Ta det från en världsmästare.

motorcyklarna där bak var det viktigt för Anders att tydligt skilja på bildelen och godsytan. Anders bil är dessutom specialinredd, bland annat med tilläggsisolering av bilkupén.

- Jag vill kunna byta om i bilen, fortsätter 178 centimeter långa Anders. Det fixar jag i Craftern, här finns gott om utrymme och en generös takhöjd. Oron över att allhjulsdraftens transmissionsystem skulle nalla på innertakhöjden visade sig vara obefogad. Men det finns ett tillval som Anders gärna hade kryssat i om det gått:

- Elektrisk manövrering av sidoskjutdörren, säger han. Barnen tycker att den är tung att stänga, så som förälder hade det varit tacksamt att ha den funktionen. Men tyvärr erbjuds det inte på Craftern.





ANDERS FEM TIPS TILL ENDUROFÖRARE:

- Ta det lugnt.
Det är lätt att vilja för mycket på en gång.
- Titta långt fram och planera din körning.
- Tänk på fötternas position. Stå på fotbladet och håll in foten mot motorcykeln.
- Förstå din motorcykel, hur den är uppbyggd och hur du påverkar genom dina inställningar.
- Köp inte en för stor motorcykel. En 250-kubikare räcker alldeles utmärkt i skogen.



FLER MOLN PÅ himlen än så kommer han inte på.

– Hela familjen ryms och jag får ändå in tre full-stora motorcyklar där bak, säger Anders. Dessutom drar jag ibland en över 6 meters husvagn efteråt och det märks knappt vid körning! Lika bekvämt är det inte bakom styret ute i skogen. Ändå är det där, bakom styret på en endurohoj, som Anders trivs bäst.

– Jag har kört motorcykel ända sedan jag var tre år, säger han. Som grabb gick jag med i Tibro Motorklubb och i samma klubb körde även endurovärldsmästarna Sven-Erik Jönsson och Peter Hansson.

Anders minns än idag när Peter Hansson tog hem VM-seger år 1990. Folket i Tibro gick man ur huse för att fira sin världsmästare. Peter Hansson firades bland annat med en kortege genom staden. Bland de som gratulerade och hurrade längst med paradgatan stod då 16-årige Anders Eriksson.

– Där och då bestämde jag mig för att bli bäst i världen på enduro, skattar han vid minnet. Det var en ynnest att till vardags få träna tillsammans med Sven-Erik och Peter. Två av de bästa i världen. Det gav mig hela tiden ett kvitto på hur bra jag själv var.

RESTEN ÄR HISTORIA.

– Enduro-läget blev en naturlig fortsättning för mig att hålla mig kvar i sporten, säger Anders Eriksson. Det ger mig minst lika mycket tillfredsställelse att följa kursdeltagarnas utveckling och

att kunna ha detta som ett jobb.

Som fabriksförare fanns en hel organisation bakom Anders. Livet som egenföretagare ställer helt annorlunda krav.

– Nu måste jag få med mig allt på en gång i den egna bilen, förklarar Anders. Som fabriksförare räckte det med en VW Transporter, men nu måste jag ha den rymd som VW Crafter erbjuder.

YTTERST ÄR CRAFTERN ett arbetsredskap för Anders. Men han förvänas ändå av hur bekväm han upplever bilen.

– Jag kör mer med denna än mina tidigare servicebilar, konstaterar han. Den fungerar till så mycket mer än bara att vara en servicebil. Craftern gör jobbet, så att Anders kan fortsätta att göra det han älskar:

Att köra enduro.

FÖRBEREDELSE ÄR A och O. Då är det skönt att ha servicebilen nära tillhands och veta att den innehåller allt som kan tänkas behövas inför dagen.



"HELA FAMILJEN
RYMS PLUS
TRE HOJAR."

MED MOTORCYKLARNA
UTE förvandlas garaget bak
i bilen till en fullt utrustad
verkstad, med tillräcklig
takhöjd för att kunna
stå upprätt. Ingen risk
att slå i taket.



CRAFTER SKÅP

Effekt hk/kW, Nm (over-boost)

177 / 130, 410

Förbrukning blandad
körning (l/100 km) från

8,9

CO₂-utsläpp (g/km)

234

Toppfart (km/h)

165

Priser (SEK)

(exkl moms)

4Motion/automat

Hjulbas 3640 från **380 800**

Hjulbas 4490 från **407 600**



Text & Bild: Peppe Larsson

JÄGARNAS FAVORIT

Vårt samarbete med Chevalier jaktkläder resulterade i en specialanpassad Amarok som gjort stor succé hos jägarkåren.





DET VAR GOTT om vilt den här tidiga morgonen vid Tidö slott utanför Västerås.

DET ÄR EN kylslagen morgon med lätt snöfall i luften. Hundskallen ekar i skogsbackarna och dovhjortarna springer åt alla håll.
– Pass upp! Nu kommer hjortarna, säger Robert Jidesjö förväntansfullt.

VI BEFINNER OSS vid Mälaren, utanför Västerås, där Axel Oxenstierna lät uppföra Tidö Slott i början av 1600-talet. Yrkesjägaren Robert Jidesjö har bjudit in oss för att få följa med en jaktdag och se hur jaktvarianten av en Amarok fungerar.
– När jag i våras fick prova denna bil, som Chevalier har tagit fram, så bokade jag direkt en precis likadan som jag nu använder flitigt varanda dag. Storleken, styrkan, fyrhjulsdriften och möjligheten att specialbeställa en skraddarsydd hunddel till flaket gör att den känns optimal för mina behov, säger Robert.

AMAROKEN HAR UNDER året åkt runt bland Chevaliers professionella jägarkår för att genomgå ett riktigt hårt test ute i fält. Från krävande fjällterräng längst upp norr till Skånes leriga fält i söder – har jägarna varit extremt överraskade av bilens egenskaper. Det är väl i och för sig inte så konstigt med tanke på att bilen blev vald till PICK UP OF THE YEAR 2018. Hemligheten är det stora flaket som passar utmärkt för att sätta in en hund eller utrustningsenhet. Chevaliers Amarok har fått sin hunddel av Vallakåpan i Katrineholm.

MORGONENS HJORTAR KOMMER smygande ljudlöst förbi våra ryggar och Robert lyfter bössan men knallen uteblir.
– Fel djur kom förbi. I dag skjuter vi bara kalvar

KÅPA MED UTRYMME för hundar och vapen. Vallakåpan är också utrustad med bland annat fläkt, skjutregel och indikationslampor.

"FRÅN KRÄVANDE FJÄLL-
TERRÄNG TILL LERIGA FÄLT."





IDÉN VAR ATT BYGGA en Amarok som kunde möta behoven hos erfarna jägare.

" HUNDARNA SLÄPPS, SKALLEN EKAR OCH DET BÖRJAR RASSLA OVANFÖR MIG."

och någon storskovel om de skulle uppenbara sig. Här ute vid Tidö slott är det väldigt gott om vilt. Älg, kronhjort, dovhjort, vildsvin, mufflonfår med mera, men idag jagar vi bara dovhjort och alla jägares stora dröm är ju att få nedlägga en riktigt stor dovhjort med skovelhorn, säger han.

DAGENS TREVLIGA JAKTLAG, som kommer på besök från Jämtland, har givetvis drömmen att få nedlägga en storskovel. Såtarna avlöser varandra och jägarna får skottchanser på flera unghjortar men chansen på de stora glider ur händerna gång på gång. Robert ser hur en riktigt stor hjort smyger upp på en hög holme mitt ut på fälten. Ingen hjort går ut på andra sidan så han står nog kvar där inne och bara avvaktar vårt nästa drag.

– De är smarta som attan och det är inte för inte som de har lyckats bli så stora, säger Robert. Mörkret kommer krypande fort så här års och nu är det sista chansen om en storchjort ska falla.

Jägarna placeras ut i en stor cirkel runt holmen och Robert säger att det här ska nog gå vägen om bara fotografen kan hjälpa till och täppa till det sista hålet bakom berget. Snabbt gjort så smyger jag runt berget och intar ett pass på en skogsbilväg. Hundarna släpps, skallen ekar och det börjar rassla till på toppen ovanför mig. Först kommer en hind, sedan en spetshjort och slutligen en magnifik skovelhjort. Jag fick den! Fast med kameran och det var en mäktig upplevelse. Det kändes som att han visste precis hur han skulle smita ur fällan.

ROBERT KOMMER NER från berget i spåren på hjorten.

– Jag hade på känn att han skulle lura oss, men det är bara att lyfta på kepsen och ta nya tag en annan jakttag.

Och vi lyfter även på kepsen för jaktbilarnas jaktbil – Chevaliers Amarok.





SKOVELHJORTEN LURADE ALLA och smet ut den vägen där bevakning endast bestod av fotografen.



A white Volkswagen Transporter van is shown from a side-front perspective, driving on a paved road that curves through a lush green forest. The van features a bright green side mirror, a green stripe along the bottom of the body, and green lettering on the side that reads "Volkswagen Transporter" and "e-transporter". The background is filled with dense green foliage, and the foreground shows a blurred green bush, suggesting motion. The lighting is bright, indicating a sunny day.

"NÄSTA STEG I ATT SKAPA
HÅLLBARA TRANSPORTER."



FRAMTIDEN ÄR GRÖN MED

PROVKÖRD

e-TRANSPORTER

text: Fredrik Lund foto: Peter Gunnars



TACK VARE att batteripaketet sitter under golvet är bilens tyngdpunkt låg. Det gör uppförandet gott.



Volkswagen genomför just nu en historisk elbils-satsning. Något som självklart även gäller transportbils-sektorn. Först ut var e-Crafter. Nu skrivs nästa kapitel i märkets eloffensiv: ABT e-Transporter. Den miljöklassade bilen som gör jobbet helt utsläppsfritt och under största möjliga ... tyyyyyystnad!





"INGEN MOMENTFÖRLUST, INGET UTSLÄPP OCH INGET BULLER."



SKÄRGÅRDSMILJÖN GÖR NÅGOT för kropp och själ. Lugnet. De vykortsvackra vyerna. Där tystnaden nästan enkom bryts av ljudet från havets vatten som skvalpar.

På något märkligt vis ramar detta in naturens skådespel där vi befinner oss i hela definitionen av den miljö som vi måste värna om.

DEN VACKRA MILJÖN och känslan av välmående i all ära. Men även svetten börjar göra sig påmind. Det är en av sommarens varmaste dagar. Hur tråkigt det än kan låta så är det till slut en befrielse att kunna sätta sig i en lagom tempererad bilkupé. Fläkten i kupén får jobba för fullt, men bjuder i gengäld på efterlängtd svalka. Något som inte borde vara en stor sak. Men i vårt fall kan dylika tilltag drastiskt påverka bilens räckvidd. Bilen, vars kupé nu börjar nå lagom rumstemperatur, är nämligen den första ABT e-Transporter som nått landet. En elbil alltså. Därför är det med viss oro som vi låter fläkten jobba för högttryck. Kommer svalkan att ske på bekostnad av en drastiskt kortad räckvidd?

INNAN VI RULLAR vidare, ljudlöst och helt utan att störa den lugna miljön och vågornas skvalpande ljud mot strandkanten, tackar vi hotellet för den el vi bjudits på denna gång. Fortfarande

i dag sensommaren 2019 erbjuds alltså gratis laddström på var och varannan elbilsparering, något som kanske inte var så konstigt för fem år sedan när elbilarna var förhållandevis få. Det är i alla fall fortfarande lika fascinerande, för gratis diesel eller bensin har ju ingen hört talas om. Det här exemplaret är som sagt "numero uno" i Sverige, men inte mindre än 49 stycken till av ABT e-Transporters når landet under hösten. Det händer nu! Vill du vara först är det alltså dags att agera...

INSTRUMENTKLUSTRET ÄR BEKANT, men samtidigt anpassat för eldriften. Den vänstra mätaren i det analoga instrumenthuset är en av få saker som direkt avslöjar att detta är en elbil. Mätaren visar nu energiflöde, inklusive den bromskraftåtervinning som omvandlas till elektrisk energi. Tekniken gör att räckvidden förlängs något varje gång du saktar in.

Mer överraskande är växelväljaren. En justegrad DSG-låda? I en elbil? I en eldriven transportbil finns det förstås en bra poäng i att ha en traditionell automatlåda för att hela tiden ta tillvara på vridmomentet. En elbil med en växel framåt tappar i regel vridmoment i takt med att hastigheten ökar. Med flera växlar undviks detta. I ABT e-Transporters fall är det dock bibehållen

ABT e-TRANSPORTER

Effekt hk

112 hk (82 kW)/200Nm

Batterikapacitet

37,3 kWh

Laddtid (till 80%)

230 V

ca 5 h

3-fas starkström
(CCS-snabbladdare),

ca 49 min

Nyttolast

1186 kg

Lastvolym

6,7 m³

Co2-utsläpp (g/km)

0

Priser (SEK) (exkl. moms)

Ca 550 000

(preliminärt)



"I MÅNGT OCH MYCKET KÄNNES ABT E-TRANSPORTER SOM VILKEN ANNAN TRANSPORTER SOM HELST."

styrka och körbarhet med tung last som är det främsta skälet till valet att använda DSG-lådan. I elbilen skiljer den sig dock på en punkt från vad vi annars är vana vid: Den är helt automatisk och erbjuder inte längre något sekventiellt växelläge.

INNE I KUPÉN är det i princip bara däckljudet som hörs. I övrigt sker vår färd närmast ljudlöst. Ja, förutom nämnda kupéfläkt som vi låter jobba på full effekt för att behålla den behagligt svala temperaturen i kupén. Medveten om att ett AC-systemet drar en hel del ström noterar vi ändå att den angivna räckvidden inte verkar påverkas nämnvärt av vårt tilltag. Något ordentligt räckviddstest kan vi inte genomföra den här gången, men systemet verkar godta att vi får både svalka och komma hela vägen fram enligt räckviddsindikatorns ursprungliga löfte.

HELA BATTERIPAKETET SITTER placerat under golvet. Det ger en låg och samtidigt jämn tyngdpunkt som gör bilens uppförande gott. Som en ren bonus stjälar batteripaketet heller inte något lastutrymme. ABT e-Transporter finns inledningsvis enbart med lång hjulbas. Det innebär att lastutrymmet i vår testbil har en volym på 6,7 kubikmeter.

Under golvet i vår testbil finner vi det mindre batteripaketet som levererar 37,3 kWh. Framöver stärks tillvalsprogrammet med ett större batteripaket som kommer leverera någonstans runt 80-85 kWh. Den exakta siffran får vi åter-

komma till lite senare. Med det mindre paketet som sitter i de bilar som börjar levereras under hösten, utlovas upp till 20 mils räckvidd. Det större batteripaketet kommer säkert dubblera den siffran.

KANSKE LÅTER det snålt med 20 mil, men Volkswagens egna undersökningar visar att en stor andel Transporters körs under tio mil per dag.

ABT e-Transporter nyttjar, precis som sin storebror e-Crafter, Volkswagens CCS-laddningssystem. CCS står för Combined Charging System, där både likström och växelström används för

"ELMOTORN LEVERERAR 110 HÄSTKRAFTER."

att ladda paketet med litiumjonbatterier. Med en CCS-snabbladdare som ger 40 kW direktel laddas det mindre batteripaketet till 80 procents kapacitet på ungefär 49 minuter. Det går även att ladda batterierna med hjälp av ett vanligt 230-jack. Då tar motsvarande laddningscykel cirka fem timmar att genomföra.

NÅGON STÖRRE RÄCKVIDDSÅNGEST infinner sig aldrig. Samtidigt så känns bilen som vilken annan Transporter som helst att köra. Bara tystare. Avsaknaden av momentförlust ger dock en helt annan upplevelse än vad förbränningsmotorer förmår att leverera. I övrigt skulle vi lite elakt kunna påstå att bilen passerar förbi omgivningens obemärkt. Just så ljudlöst sker färden. Samtidigt är det just den ljudlösa färden som gör att folk runtomkring oss blir nyfikna. Eller kanske är det den generöst tilltagna dekoren på bilen som stjälar omgivningens uppmärksamhet. ABT? Vad är det?

Den som kan sin Volkswagen-historia vet att ABT GmbH i tyska Kempten sedan många år är Volkswagens samarbetspartner. Hos ABT finns en särskild e-Line-avdelning.

Det är de som, tillsammans med Volkswagen, skött utvecklingsarbetet av ABT e-Transporter.

I EN TID då klimatfrågan är vår tids viktigaste fråga känns det förstås extra bra att veta att det finns all möjlighet i världen att köra gröna transporter. Helt koldioxidfritt och att vi har all möjlighet att köra vidare på helt förnybar energi. Aktiva val som skapar förutsättningar för våra framtida barnbarn att uppleva samma fantastiska skärgårdsmiljö och vykortsvackra vyer som deras farfar gjorde, den där varma sommardagen år 2019.



30-ÅRINGEN I BERLIN – 30 ÅR EFTER MUREN

Caddy 1989

text & foto: Richard Sjösten





CHECKPOINT CHARLIE är den mest kända övergången mellan öst och väst. På västra sidan amerikanska stridsvagnar pekades mot öst, och på östra sidan Sovjetunionens stridsvagnar, pekades mot väst.

"MUREN HÖLL BEFOLKNINGEN I ÖST I ETT JÄRNGREPP."

MUREN var egentligen två murar och ingemansland där i mellan.



MURBYGGE av östtyska soldater vid Brandenburg Tor.

UPP EMOT 200 personer uppges ha mist livet i sina försök att fly från öst till väst.

Fram till för 30 år sedan var Tyskland ett delat land. På ena sidan muren smattrande pappersbilar med tvåtaktsmotorer, på andra klassiker såsom vi minns dem. För att fira återföreningen mellan öst och väst vänder vi vår tidstypiska 30-åring mot Europas huvudstad och upplever det nya, gamla och allt däremellan.



"I CENTRALA BERLIN VAR DET DUBBLA MURAR OCH MINERADE DIKEN."

VÄRMEBÖLJA RÅDER. Inte bara i Sverige utan särskilt över Centraleuropa och temperaturerna sträcker sig en bra bit över 30-strecket. På sätt och vis passande, särskilt en helg som denna när vi ska uppmärksamma att det var just 30 år sedan Berlinmuren föll. Dessvärre innebär det också att temperaturen inuti den lilla kupén i vår Volkswagen Caddy från 1989 stundtals närmar sig det dubbla när vi bränner söderut från Stockholm mot Berlin. På pappret lät det här som en bra idé, att låta en västtysk produkt tillverkad i öst (Jugoslavien) förena öst och väst såhär 30 år efter att muren föll. Det var dock innan vi mindes att vår Caddy saknar luftkonditionering och i stället fått ett sportigt välsjungande avgassystem någon gång tidigare i livet.

MIL EFTER MIL längs E4:an betas av snabbt, effektivt och förvånansvärt komfortabelt. Radion är dock ingen idé att sätta igång på grund av motorljudet. Dessutom glömde vi ändå kassettbanden hemma. Att mycket har hänt och utvecklats de tre senaste decennierna råder det inget tvivel om. Men Caddyns pigga äventyrlust smittar av sig och vi känner både tillförsikt och spänning, även om svetten rinner längs ryggraden. Att vi missar avfarten mot Hässleholm och Ystad i Markaryd gör inget, omvägen via Helsingborg och Malmö för att nå färjan mot Świnoujście i Polen blir bara några härliga extramil. Med tomt flak så när som på några lätta väskor med kläder upplevs Caddyn riktigt rapp i steget. Motorn svarar fint, styrningen har vårdats väl och chassit hänger



1981 DÅ BILDEN är tagen var muren i alla högsta grad en verklighet. Här syns Brandenburg Tor från den västra sidan.



SANDSÄCKAR låg som skydd vid vaktkurerna vid Checkpoint Charlie.

"CADDYNS PIGGA ÄVENTYRSLUSTA SMITTAR AV SIG."

med. Vid det här laget har all oro för eventuella tekniska nederlag runnit av oss och väl i Ystad väntar sex timmars avkylning på färjan och ytterligare knappt tre timmars körning innan vi når Berlin. Lätt som en plätt.

FÖRSTA GENERATIONENS VOLKSWAGEN

Caddy föddes redan 1979 i USA. Det var Volkswagen America som efterfrågade en kompakt pickup och efter att experimenterat med Golf Mk1 ett tag föddes hantverkardrömmen Caddy – även om den där och då faktiskt döptes till Volkswagen Rabbit. Caddy-namnet kom till först när modellen nådde Europa 1982. Från och med då och tio år framåt tillverkades första generationens Caddy vid Volkswagens fabrik i Sarajevo i dåvarande Jugoslavien, men den europeiska produktionen och därmed första generationen upphörde i och med att fabriken totalförstördes i de jugoslaviska krigen. I Sydafrika kom dock produktionen att pågå ända fram till 2007 sida vid sida med Golf Mk1.



TVÅ KLASSIKER framför den nedlagda flygplatsen i Berlin. Caddy och Trabant.

- **THAT'S THE BEST** car in my world, gästar plötsligt den polske mannen när vi efter sex timmar ombord på "MS Sunkbåt" äntligen siktar land och beger oss mot bildäck. Hans blick är totalt fastlåst på vår gräddfärgade pickup och mannen har svårt att slita sig från bilen ens när framförvarande börjar rulla av färjan. Uppspeltheten, glädjen och intresset kring vår Caddy går att ta på nästan var vi än kommer. Att en gammal pickup, ursäktat uttrycket, skulle väcka så mycket positiva känslor – 30 år efter sin tid – kunde nog ingen förutspå. Nog för att just vår faktiskt ser osedvanlig fin ut på lite håll, den har dessutom originaldekor med GT CAT-emblem på huven, men ändå.

Tyvärr förstörs polackernas trevliga entusiasm för vår bil av landets totalt obefintliga trafikvett och efter bara några mil vill vi inget hellre än att komma över gränsen till Tyskland. Omkörningar vid möte? Inga problem. Omkörningar på enfiliga småvägar?

"FLICKVÄNNEN BODDE I ÖST, OCH HAN I VÄST."



Inga problem. Lyse på kvällen? Onödigt. Listan kan göras lång, men det kan knappast komma som en överraskning för någon att Polen har bland Europas högsta dödlighet i trafiken. Ett varningens finger, för framtida bilsestrar!

MED TUNGAN RÄTT i mun korsar vi till slut gränsen och kan äntligen fälla ner gaspedalen. Trodde vi. Klockan är närmare midnatt och tyska tullen ligger några kilometer bakom oss när vi äntligen når autobahn och den fantastiska "allting upphör"-skylten. Fri fart! Frikoppling, mellangas och i med trean. Nu blir det åka av sista milen in till Tysklands huvudstad! Men plötsligt hostar bilen till, för ett kort ögonblick dör motorn och allt blir tyst. Många tankar hinner passera förbi innan motorn åter hostar igång och sportavgassystemet börjar sjunga. - Nejdu, det där kan du glömma. Ingen mer fullgas. Nu tar du oss till hotellet i stället för att hålla på och leka. Vi har ett jobb att utföra,

1989 FÖLL MUREN tack vare en rad olika händelser. Det är satte punkt för ett 30 år långt lidande. Här firar Öst- och Västberliner tillsammans på Brandenburg Tor.



VOLKSWAGEN CADDY 1989

MOTOR

1,8-liters tvärmonterad
4-cylindrig motor.
Insprutning, katalysator.
Max effekt 95 hk.

TOPPHASTIGHET

170 km/h

LÄNGD/BREDD/HÖJD/VIKT
4,38/1,64/1,49/985 kg

PRIS (SEK)

i. u.



BERLINS MEST KÄNDA symbol är statsporten Brandenburg Tor. Den är uppförd år 1788 till 1791.

muttrar kollegan i passagerarsätet dömande. Som om det vore mitt fel att bilen plötsligt bestämde sig för att ta en paus?

UNDER 39 ÅR var Berlin en delad stad. Människorna som levde i dåvarande öst kunde inte ta sig till väst, men åt andra hållet gick det enklare. De första åren löpte bara ett tunt stängsel genom staden, men allt eftersom byggdes murarna högre och större för att till

sist förseglas helt och hållet. Till sist mätte muren 156,4 kilometer varav 43,7 kilometer i centrala Berlin som en dubbel mur med vaktorn och minerade diken i zonen mellan dem. I öst sades muren "hålla fascismen ute", men syftet var i själva verket att hindra sina egna medborgare att fly till väst. Mellan 1949 och 1961 flydde 2,7 miljoner människor från öst, men efter murens uppförande lyckades bara 5 000 människor ta sig över, varav drygt

tio procent i själva verket var gränsvakter. Än i dag löper minnet av muren som ett öppet sår genom Berlin. På sina håll har muren behållits som påminnelse, på andra finns museum och öppna utställningar. Längs Bernauer Strasse löper en öppen park rakt där den minerade zonen mellan murarna låg. Här träffar vi tysken Neele som i dag säljer glass till turister. För 30 år sedan bodde han visserligen i väst, men hans flickvän var i öst.

- Till en början kunde vi röra oss mellan öst och väst till varandra, men plötsligt märkte vi att muren byggdes större och högre. I ett desperat försök enades vi om att försöka ta oss över till väst en sista gång tillsammans. Men det var för sent och försöket avslöjades av östtyska soldater. Jag dömdes till sex månaders fängelse och hon till en månad. Sedan dess har vi bara setts en enda gång, förklarar mannen dystert.

BERLIN ÄR EN mångfacetterad stad. Å ena sidan ett exempel på vad som har gått snett i historien, å andra en extremt progressiv scen för ett alternativt samhälle. Det är långt ifrån



ÖST MÖTER VÄST
Här samspråkar västtyskpolis med östtyska soldater via ett hål i muren 1989.

VAKTKUREN MITT I VÄGEN är bevarad och numera ett välbesökt tursitmål.



VARNINGSSKYLTET vid Checkpoint Charlie finns kvar än idag.



VÄNTETIDEN att få köpa en Trabant i Östtyskland var mellan 12-15 år...



ÖSTTYSKAN Neele njuter av friheten, och en glass.

det Tyskland med raka slipsar och putande skjortor, som vi är vana vid. Caddyn passar in perfekt och i vart och vartannat gathörn får vi tummen upp. I Kreuzberg känns det stundtals nästan skrämmande äkta, medan dåtidens betongklumpar på andra platser är jämnade med marken och ersatta av glimrande glasfasader. Stadens tidigare flygplats ligger nästan mitt i stan och stängde så sent som 30 oktober 2008. Hela flygplatsbyggnaden med terminaler, infartsparkering och allt därtill ligger orört. Parkeringsautomaterna står kvar och det är som om det var igår flygplatsen stängde. Nyligen har dock landningsbanan och flygplatsens stora ytor öppnats och blivit park och rekreationsområde. Här körs numera också från tid till annan Formula E-tävlingar.

TYVÄRR SLÄPPS VI inte in med Caddyn på landningsbanan för ett toppfartstest under kontrollerade former. I stället vänder vi inåt city igen och passerar Checkpoint Charlie. En klassisk plats som i dag mer liknar en amerikansk turistattraktion än hjärtat i kalla kriget, men 1963 utspelade sig här ett flyktförsök utan dess like när Heinz Meixner

BERLINMUREN

Berlinmuren runt Västberlin byggdes 1961 av kommunistregimen i Östtyskland för att förhindra östtyskar från att lämna landet via Västberlin. Åren 1949-1961 lämnade inte mindre än 2,7 miljoner människor Östtyskland. Det här var oroande för regimen då landet höll på att tömmas på unga och välutbildade medborgare.

Bygget av muren kom som en överraskning och natten mellan den 12:e och 13:e augusti 1961 började uppförandet av en tre meter hög betongmur försedd med vaktorn och skjutklara soldater.

För västvärldens befolkning (och många av de instängda östtyskarna) utgjorde Berlinmuren en konstruktion som tydligt visade upp den fysiska järnridå som skilde östblocket från länderna i väst. Muren blev på så sätt en symbol för ofrihet och för den kommunistiska diktaturen som växte fram i Östeuropa under kalla kriget.

Trots den hårda bevakningen lyckades cirka 5 000 personer fly över gränsen, innan Berlinmuren föll den 9 november 1989 i samband med återföreningen av Tyskland. Mellan 150-200 personer miste sina liv i försök att nå friheten.

"FLYKTFÖRSÖK UTAN DESS LIKE."

bestämde sig för att ta med sin flickvän och hennes mamma från öst till väst. Med sin blivande svärmor i lastutrymmet och flickvännen Margarete inklämd bakom de två sätena i en röd Austin-Healey Sprite. Varför just en sådan? Det var den lägsta bilen som gick att få tag på. Bommarna vid Checkpoint Charlie mätte vid tiden innan flykten 95 centimeter ovanför asfalten – och bilen var bara 90 centimeter hög. Så med svärmor i lastutrymmet, flickvännen bakom sätet och sig själv liggande över passagerarsätet brände Heinz genom kontrollen och ut ur östblockets klor en solig söndagseftermiddag 5 maj 1963. Redan några dagar därpå var bommarna både lägre och grövre – men Heinz, Margarete och svärmodern var redan på väg till släkten i Österrike.

HELA TIDEN KASTAS vi mellan känsla av skräckvälde och framgång. Det känns snudd på överklagt att det här, rakt genom staden, löpte en barriär som kunde betyda liv eller död för stadens invånare. I ett försök att komma tillbaka till känslan i öst letar vi upp en av Berlins många Trabant-uthyrare. Trabant var i stort sätt den enda personbil som fanns tillgänglig för människorna i öst och från dess att tillverkningen drog igång 1957 tills den upphörde 1991 byggdes fler än tre miljoner bilar.

- Faktum är att jag hade en modern bil förra året. En Opel. Men jag gillade aldrig riktigt den så jag sålde den efter ett tag, säger Mike Westphal.

- Nu kör jag en Trabi igen.

Mike jobbar som mekaniker på TrabantBerlin, de som både hyr ut och arrangerar sightseeing med Trabant. Han kan bilarna ut i fingerspetsarna och visar runt i lokalerna där de både håller hyrbilarna i toppskick men också



MÄNNISKORNA I BERLIN har alla sina egna minnen och berättelser om tiden med muren, och senare dess fall. Till vänster Trabantmekanikern xxx, ovan glassförsäljaren xx som spenderade sex månader i fängelse 1961 för att han försökte hjälpa sin östtyska flickvän över gränsen.





"CADDYN PASSAR IN PERFEKT OCH I VAR OCH VARTANNAT GATUHÖRN FÅR VI TUMMEN UPP."

renoverar och säljer udda exemplar.

- Ett fint exemplar kostar åtminstone 5 000 euro, ofta mer.

VI BER OM en inte riktigt lika dyr bil för vår exkursion och letar oss ut i trafiken. Växelspaken på rattstången kräver tillvänjning, det är som om växellådan placerats upp och ner jämfört med de handväxlarna vi kört innan. I övrigt är det en oerhört okomplicerad bil med kaross i pappliknande material. Motorn, en 600-kubikstvtåktare, pinnar på och drar

visserligen inte ifrån Caddyn vid rödljusrejsen men hänger åtminstone makligt med. Men vågar man verkligen köra runt i en Trabant i dag? Vad säger det om en som person – och vad säger ens medtrafikanter? Trabantens föddes som en stolt östtysk folkbil, men dog som en symbol för förtryck och det stagnerande Östtyskland. Särskilt tydligt blir det när vi kommer tillbaka till Caddyn efter några mil i Trabant, det är som om vi färdats ett par årtionden framåt i tiden. Sköna stolar, hyfsad ljudkomfort och framför allt ingen

tvåtaktsrök.

- Nu drar vi hemåt, tycker jag! Förblindade över vår egen tidsresa och hemmastadda i de nedsuttna sätena med svetten strax därpå rinnande längs ryggraden vänder vi norrut och låter Caddyns vassa 1,8-litersmotor plöja genom natten.

- Man skulle ändå varit hantverkare för 30 år sedan, är det sista jag hör från kollegan i passagerarstolen innan allt ljud dränks i motorns vrål.



"HEINZ BRÄNDE GENOM KONTROLLEN OCH UNDER BOMMARNA."



*Q-P
Wikell*



ÅLDER
40.

FAMILJ
Fru Luise och
barnen Elton,
Nelson & Sixten

BOR
Kalmar.

YRKE
Koordinator.

INTRESSEN
Kitesurfing &
camping.

BIL
Volkswagen
Multivan 2017.
Volkswagen
Transporter
1964.



Frihetstörstande

FAMILJEFAR

text: Richard Sjösten foto: Peter Gunnars

Hej, vad har du för bil?

En Volkswagen Transporter från 1964 och en Volkswagen Multivan från 2017.

En gammal och en ny. Snuggt! Du gillar verkligen Folkabussar?

Ja, precis. Det började för länge sedan med att jag tröttnade på att tälta på festivaler. Du vet det blir blött och det är obekvämt! Jag letade efter en cool buss ett tag, och fann till slut en gammal Folkabuss med campingtak. Den bussen, som jag inte har kvar längre, startade något som jag tror kommer bli en livslång förälskelse.

Så Folkabussen startade ditt bilintresse?

Nej, det är faktiskt så att jag inte är en bilkille. För mig handlar de om något annat. Folkabussen är symbolen för frihetslängtan. Jag älskar att vara den som hämtar upp familjen eller kompisarna i Folkabussen och åker ner till stranden eller till musikfestivalen. Bilträffar och märkesträffar är inte riktigt min grej. Det bästa är att har jag träffat mycket människor tack vare min Folkabuss. Jag köpte 64:an för cirka 11-12 år sedan. När jag hittade den var den som ett skal, och någon typ av bodydropping var påbörjad.

Bodydropping?

Ja, det är en typ av avancerad sänkning av en bil där man skär av längsgående balkar och sänker ner karossen över balkarna. Jag och min kompis Matte byggde tillbaka och försökte återställa, och det gick åt inte mindre än plåten från två risiga gamla Folkabussar för att rädda den. Hjulhusen är från ett oljefat med mera. Det är en riktig Frankensteinbuss!

Men det krävs en del meckande för att köra en veteranbil va?

Det fina med en gammal Folkabuss är att man inte behöver kunna så mycket om bilar. När jag började var jag helt färsk, men de går liksom att meka, svetsa och laga på enkelt sätt. Dessutom är det inte många veteranbilar man kan ta till bygghandeln och slänga in en plywoodskiva på 240x120x40 cm!

Multivanen då?

Den köpte vi när vi fick tvillingarna. Valet var att tränga in sig i en vanlig kombi, eller att åka bekvämt i en Multivan.

Bästa minnet med bilen?

Med gammelbussen är det alla ungdomliga resor till stränder med kompisar och

flickvännen, som numera är min fru. Det lustiga är att de här grejerna är också de bästa minnena vi har med vår Multivan. Vi gör liksom samma sak med den. Till stranden, till festen, till släkten, till förskolan. Allt får plats, alla är nöjda. Skillnaden är att vi nu åker säkert, bekvämt och snabbare. Det låter klyschigt men det är sant.

Sämsta minnet med bilen?

När växelstaget till växellådan lossnade på Transportern från 1964 på väg hem från musikfestivalen i Roskilde, Danmark. Vi fick köra hem hela vägen till Kalmar på tvåans växel, vilket också betydde en extra övernattnings eftersom vi körde så sakta. Det roligaste var så här efteråt att det var ett väldigt enkelt fel – en liten sprint hade lossnat! Körningen hem på tvåans växel gjorde att jag senare tvingades renovera motorn...

Till sist, har du några framtidsplaner för din buss?

Nya Multivanen bara tuffar och går. Vore kul med ett campingtak på den i och för sig. Med den gamla Folkabussen finns det mycket att pillas med. Just nu är dock vår högsta önskan att hinna använda den lite mer.



Volkswagen | Amarok 2020

Volkswagen Amarok. Vi har tillbehören. Följ QR-koden eller besök www.trucker.se!

Aventura | Flaklock

Upstone är ett snyggt och mångsidigt flaklock tillverkat i stryktåligt aluminium. Välj mellan svart eller polerad durk plåt. En biffig ram med ett fiffigt T-spår låter dig fästa ett brett urval av tillbehör.



ÅTERFÖRSÄLJARE

AFTÉN BIL

Åkersberga 08-503 351 00
www.aftenbil.se

ATTEVIKS

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

BE-GE BIL

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

BERNERS

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

BILAB KUNGÄLV

Kungälv 0303-620 00
www.bilab.se

BIL-CITY KIRUNA

Kiruna 0980-667 70
www.bilcity.com

BILKOMPANI KALMAR

Kalmar 0480-48 00 00
www.bilkompanikalmar.se

BILMETRO

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

Gävle 026-65 71 00

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

BIL-NORD PERSONBILAR

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

BILTEAM ÖSTHAMMAR

Östhammar 0173-100 00
www.bilteam.com

BÖRJESSONS BIL

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

DIN BIL

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

ENGSTRÖMS

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

FAGERSTA MOTORFORUM

Fagersta 0223-129 60
www.fagerstamotorforum.se

FOLKES BIL

Strömsund 0670-61 10 35
www.folkesebil.se

FRÖJDS MOTOR

Lessebo 0478-342 50
www.frojdsmotor.se

HÄSSLEHOLMS BILCENTRUM

Hässleholm 0451-38 19 50
www.bilcentrumgruppen.se

JEPPSSONS

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

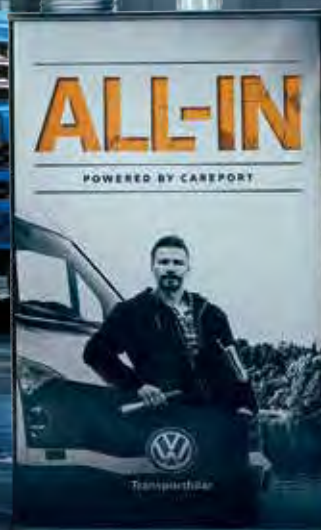
JOHANSSON BIL

Malå 0953-214 44
www.skellefteabil.se

KRISTIANSTADS BILCENTRUM

Kristianstad 044-18 62 00
www.bilcentrumgruppen.se





Mer pang för pengarna.

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

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

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

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

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

NYHET. Möjlighet att förlänga garantin upp till 5 år.

Volkswagen Financial Services

Finansiering. Försäkring. Mobilitet.



Transportbilar

ÅTERFÖRSÄLJARE

LECAB BIL

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

KRISTIANSTADS BILCENTRUM

Kristianstad 044-18 62 00
www.bilcentrumgruppen.se

LECAB BIL

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

MICHELSSENS BIL TOMELILLA

Tomelilla 0417-281 00
www.michelsensbil.se

MOTOR AB HALLAND HALMSTAD

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

MÖLLER BIL

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

ÖRNSKÖLD SVIK
Örnsköldsvik 0660-57900
www.nordemansbil.se

NORRBIL

Norrköping 0176-77500
www.norrbil.se

NORRLANDS BIL

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

OLOFSSON BIL

Handen 08-6060600
www.olofssonbil.se

ROGER PERSSON BIL

Finspång 0122-17500
www.rogerperssonbil.se

SKOGLÖFS BIL

Kristinehamn 0550-34960
www.skoglofs.se

STRÖMBERGS BIL

Kalix 0923-75080
www.strombergsbil.se

SVENSTIGS

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

SÖDERBERGS BIL

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

TOVEKS

Borås 033-236500
Falkenberg 0346-664100
Falköping 077-1504030
Kinna 0320-209450
Lidköping 077-1504030
Skee 0526-499 29
Skara 077-1504030
Skövde 077-1504030
Trollhättan 0520-489200
Uddevalla 0522-654300
Ulricehamn 0321-530080
Varberg 0340-664100
www.toveksbil.se

WAHLSTEDTS BIL

Motala 0141-216030
www.wahlstedtsbil.se

VISBY BILCITY

Visby 0498-282900
www.visbybilcity.se





VW CADDY MAXI BE FREE Frihet för alla!



Vi kan anpassningar på VW Caddy, Transporter & Crafter!

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

Kontakta din närmaste VW återförsäljare eller oss för mer information.

bewa intraf
Public Transport Solutions

Tel: +46 524 122 00



bewa intraf
Fordonsteknik

Tel: +46 522 65 39 80

www.bewaintraf.com

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

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



08-630 10 00
www.karnag.se



Helluftfjädring fram



Helluftfjädring bak



Förstärkningsfjäder



Komplementluftfjädring



SV-Stötdämpare

- Din kompletta leverantör av fordonsbelysning -

UTRUSTA BILEN FÖR MÖRKER.

STONEHILL
PARTS AB

stonehillparts.se info@stonehillparts.se 0302 - 770400

Se alla våra
modellanpassade
fästen på
webben



Vi har läderklädselar för alla smaker. Och årsmodeller.

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

Läs mer på
standardleather.se



Standard Leather AB | Fräsarvägen 7 | 142 50 Skogås

08-830102 | kontakt@standardleather.se





ÄR PRISET VIKTIGT FÖR DIG?

PRIS TILLSAMMANS MED KVALITET & UTBUD GÖR NÄMLIGEN OSS OSLAGBARA I BRANSCHEN. JÄMFÖR OSS GÄRNA.



BESTÄLL INNAN 9.00 SÅ SKICKAR VI DIN BESTÄLLNING SAMMA DAG.**
MED INREDNING & UTRUSTNING FRÅN OSS HAR DU STENKOLL PÅ ALLT I BILEN.

*EXEMPELPRISERNA OVAN GÄLLER FÖR VW TRANSPORTER KORT. ** GÄLLER BESTÄLLNINGAR VIA WEBBSHOP & TELEFON TILL DIN ADRESS.

WORKSYSTEM.SE



WS-P-VWTR-19-09

Vi bygger och inreder SÄKRA och FUNKTIONELLA ARBETSMILJÖER

Vi är marknadsledande på om- och påbyggnationer av fordon.



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

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

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

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

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



KAROSSERIVERKEN
NORDIC VEHICLE

karosseriverken.se
Tel: 0457-45 06 00



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

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

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



EURO-LANS
NORDIC VEHICLE

eurolans.se
Tel: 0457-45 06 00



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

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

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



U-LIFT
NORDIC VEHICLE

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



MED PLATS FÖR ALLA DINA LASTER!

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

www.autokaross.se • 0515-72 34 00



Årets coolaste nyhet!

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

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



Vi har tillbehören till din
Volkswagen Transportbil!

Skärmbreddare till Amarok
från 4556:- + moms



Armstöd till Caddy
796:- + moms



www.transportstyling.se

0520-22 14 80 | info@abmahol.se



DET ÄR VI SOM GÖR DET!

Vi är officiell leverantör för Volkswagen Transportbilar av dekor till bilar. Det kan vara stora serier till edition modeller eller demodekor till enstaka bilar och återförsäljare. Oavsett om det gäller en Caddy eller ett stort Crafterskåp, en eller hundra spelar ingen roll.

BYT **FÄRG** PÅ BILEN

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

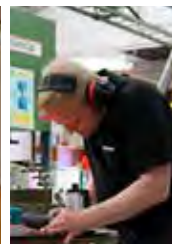
Behöver ni också hjälp så kontakta oss.

#detvikangörvibäst.

hillstedts

SKYLTAR • BANDEROLLER • BILDEKOR

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



Vi kan det här.

72 ÅRS TRADITION - KVALITET I VÄRLDSKLASS

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

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

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

Välkommen att testa oss du också!



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

MODUL-SYSTEM NÄR ALLT BARA KLICKAR



Modul-System
Lätta och robusta serviceinredningar



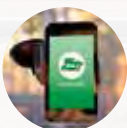
Modul-Express
Inredningslösningar för post- och budbilar



Modul-Floor
Lätt, modulärt klickgolv och beklädnad



Modul-Connect
Komplett elsortiment inklusive belysning



Modul-Fleet
Planerings- och körjournalssystem för bilflottor

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



Skräddarsydd stolsklädsel



Stolsklädsel från PeBe är en komfortabel och lönsam investering för din yrkesbil.

Överdragsklädsel skyddar originalklädsel mot smuts och slitage, monteras på mindre än en timma.

Finns till de flesta modeller av yrkesbilar.

Rekommenderat pris för klädselset -

Förarstol och passagerarstol inkl. 2st nackstöd
1846:- exkl. moms.

Förarstol och 2-sits soffa inkl. 3st nackstöd
2392:- exkl. moms.

Gäller i design *Stark* enligt foto.

LED Ljusramper

LAZER
HIGH PERFORMANCE LIGHTING

LED-ljusramperna är utvecklade utifrån de kompromisslösa kraven i motorsportens värld.

Okrossbart glas, lätt vikt, 50.000 tim ljustid, maximalt rostskydd - 5 års garanti!

Rekommenderat pris för modellanpassat integreringssats exkl. montering.

Rekommenderat pris ca 6400:- exkl. moms

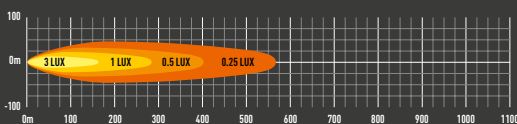


MADE IN THE UK AND BUILT TO LAST

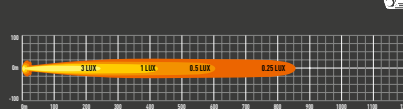
SEE MORE | GO FURTHER | GO SAFER



LINEAR-6 ELITE



TRIPLE-R 750



Uppgifterna har genererats via fotometrisk data från lamptester utförda av British Standards Institution: data från trafiktest



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

pebe[®]

Ljudisolering av VW Crafter chassibil

Inklädnad av bakvägg för enkel- och dubbelhytt.

Dubbelskikt-isolering bestående av 30 mm porös polyester med ett ytskikt av 5 mm grå nålfilt.

Ger en ombonad hyttmiljö.

Förhindrar kallras.

Kompletterande golvisolering ingår.

Enkel montering.

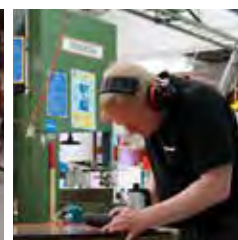
För ytterligare information, kontakta din VW-återförsäljare



www.safeman.se

safeman
PREFERENCE
GÖR BÄST BILAR BÄTTRE

KAROSSAN
SPECIALISTER PÅ BILINREDNINGAR SEDAN 1946



Utrustning för skarpa lägen.

72 ÅRS TRADITION - KVALITET I VÄRLDSKLASS

Du som har ett fordon för uttryckning 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.

KAROSSAN
SPECIALISTER PÅ BILINREDNINGAR SEDAN 1946

Inspecta
100000
100000

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

WHEN FACING THE UNKNOWN:

COUNT ON ME



CERTINA AND THE **DOUBLE SECURITY** CONCEPT
NEVER LET YOU DOWN. [CERTINA.COM](https://www.certina.com)

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

CERTINA
SWISS WATCHES SINCE 1888

