

DHL KÖR CRAFTER • SKÄRMFLYGNING MED VW CALIFORNIA

Transport

EN TIDNING FRÅN VOLKSWAGEN TRANSPORTBILAR
NUMMER 2 2014

MAGASINET

NYA SPÄNNANDE AMAROK

CANYON



VW:S FAMILJEALBUM:
BUGATTI



Transportbilar

Enkla lånet

– finansiera bilen eller vad du vill och få snabbt besked

Gör så här för att ansöka

- Gå in på seb.se/enklalanet
- Ring 0771-BILLAN (0771-245 526) och ange "Enkla Lånet" – du får lånebesked direkt!
- Kom in på närmaste kontor – du får besked och hjälp medan du väntar!

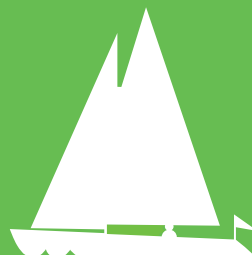
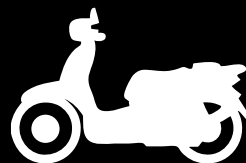
Enkla lånet, från

4,75%*

rörlig ränta

* Vi tillämpar individuell prissättning (ränta för närvarande 4,75 % - 12,86 %) och en sedvanlig kreditprövning görs alltid. Det får inte finnas några betalningsanmärkningar och lägsta årsinkomst är 180.000 kr.

Om den rörliga årsräntan är 5,64 %, blir den effektiva räntan 5,92 % för ett annuitetslån på 100.000 kronor upplagt på 5 år, med uppläggningsavgift 300 kronor, samt under förutsättning att betalning sker via autogiro. Det totala beloppet att betala, under förutsättning att räntan är oförändrad, blir 115.295 kronor och din månadskostnad blir 1.916 kronor. Årsränta per 2013-01-08.





52

Långresa

Lars Westfeldt är inne på sin sjunde camping-utrustade Folkabuss. Med den första for han till Egypten 1962, körde fast i öknen, dök i Röda havet och harpunerade hajar.

Innehåll 02-14

- 6** **Kanonsäljande Canyon**
Vi provkör Amarak Canyon, en ny kopparglänsande specialversion som sålt mer än förväntat redan före introduktionen.
- 20** **Skärmflygare bland molnen**
Hernan älskar att skärmflyga, och med sin Volkswagen California och sin skärm far han världen runt och letar efter bästa "loopen".
- 26** **April, april – men vem vann vad?**
I nummer 1 utlyste vi en tävling om bästa första april-annonsen från Volkswagen Transportbilar. Nu är tävlingen avgjord!
- 30** **Bugatti: Ettore men också Jean**
I Volkswagens familjealbum har vi nu bläddrat fram till Bugatti, det dyraste, snabbaste och mest mytomspunna bilmärket i familjen.
- 38** **Var ska skåpet stå?**
Hos Berco i Skellefteå har man blykoll på hur skåpet ska stå för att bäst passa din VW Transportbil – och på Sydpolen!
- 40** **Expressfrakt med Crafter**
DHL är världens största logistikleverantör och när firmans stora fraktflyg landar är det Volkswagen Crafter som fraktar vidare.
- 46** **VW i rallycross-VM**
Rallycross blir allt större både i Sverige och ute i stora världen. Volkswagen storsatsar både här och där.

52 Sju bussiga bussar

50 år och många tusen mil bakom ratten i sju olika Folkabussar. Hajar, kameler och fastkörning i öknen. Lars och Brigitte har upplevt det mesta i sina campingutrustade VW-bussar.

Alltid i TransportMagasinet

5 Ledaren 12 Nytt och Noterat 58 Annette Eiler

40 Expressfraktaren

Världens största fraktbolag DHL väljer Volkswagen Crafter för expressfrakt!



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



Vi sköter resten.

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

FÖR SMÅ FÖRETAG

Volkswagen Leasing

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

FÖR DET MELLANSTORA FÖRETAGET

Volkswagen Business Flex

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

FÖR DET STORA FÖRETAGET

Volkswagen Fleet Support

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



100 procent Volkswagen

Det är ingen hemlighet att VW:s målsättning är att vara världens största biltillverkare senast 2018, alltså inom fyra år. Och det är heller ingen hemlighet hur det ska gå till.

Med VW menas i detta avseende inte bara bilmärket Volkswagen utan hela Volkswagen Group, som (i skrivande stund) inkluderar 16 varumärken varav nio aktiva bilmärken (se även sid 36).

Så är det även hos de närmsta titelkonkurrenterna, amerikanska GM, japanska Toyota och koreanska Hyundai; alla har de flera bilmärken under samma paraply.

Men Volkswagen Group har flest och har ökat mest under de senaste åren. I motsats till nästan alla andra biltillverkare kör VW dessutom "sitt eget race". När andra tillverkare samarbetar allt mer om olika utvecklings- och tillverkningsprojekt är VW starkt nog att stå på egna ben.

Att utveckla nya högteknologiska bilmodeller kostar ofantliga summor, men genom smart plattformsteknik och stordrift inom koncernen kan Volkswagen Group alltså köra "sitt eget race". Dock med ett undantag – än så länge. VW har tidigare samarbetat med några få andra bilföretag, främst när det gäller transportmodeller, och ett sådant samarbete rullar fortfarande.

Vår största modell Crafter utvecklades och tillverkas fortfarande tillsammans med Mercedes Sprinter-modell, men den samkörningen är nu på väg mot ett avslut. Om två år kommer en ny och helt egenutvecklad Crafter som ska byggas i en helt ny fabrik i Polen (se även sid 16), och därmed är det alltså 100 procent VW som gäller.

Fördelarna med att vara helt "egen" säger sig självt. Snabba raka beslutsvägar, inga kompromisser mellan olika viljor, strategier och ekonomier – och detta kommer förstås våra kunder till del genom ännu bättre produkter.

Ett handfast exempel på kompromisslöshet

och snabba beslut är VW:s satsning på rally-VM med Polo R WRC. Efter omfattande utvecklings- och testverksamhet under 2012 satsade VW fullt under 2013 – och vann överlägset redan under debutåret. 2014 har börjat lika bra – och nu ser vi även fram mot VW:s satsning på rallycross med svenska förare i både SM och VM (sid 48). VW Transportbilar är förstas med och stöttar satsningen – med transporter.

När det gäller editionmodeller ligger vi heller inte på latsidan.

Amarok Canyon är en ännu tuffare modell av marknadsledaren och i samband med Rally X kommer vi ta fram nya versioner av Caddy och Transporter, speciella Edition-modeller anpassade för våra trognaste och mest lojala kunder.

Vi har en spännande sommar framför oss – låt den även bli lika härlig som olycksfri!



HANS TUREMARK

Märkeschef, Volkswagen Transportbilar



Transport
MAGASINET

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

Ansvarig utgivare: Hans Turemark
Redaktör: Björn Sundfeldt
Omslagsfoto: Simon Hamelius

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

Produktion: Bellof Studios, Richard Sjösten
Layout: Jonathan Darby

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

Tryck: Forssa Print

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

ISSN: 1402-4233



Transportbilar

A close-up photograph of the rear wheel of a red Volkswagen Amarok. The wheel features a multi-spoke alloy design and is mounted on a dark tire. The vehicle is parked on a surface of dark gravel. The background is blurred, showing what appears to be a rocky or snowy landscape. The red body panel of the vehicle is visible on the right side of the frame.

NY TOPPVERSION AV VW AMAROK:

”CANYON
ÄR KANON”

A close-up photograph of a motorcycle seat, likely a Canyon Amarok. The seat is made of a textured, reddish-brown material, possibly leather or a high-quality synthetic material. A black leather patch is affixed to the seat, featuring the word "CANYON" in a bold, orange, sans-serif font. The background is dark and out of focus, suggesting the rest of the motorcycle and the rider's clothing.

CANYON

Den har en stark och smidig motor, den har automatlåda och den är osedvanligt generöst utrustad. Dessutom läcker att se på och prisvärd som få. Inte konstigt att Amarok Canyon blivit en succé!

Text: Björn Sundfelt Foto: Simon Hamelius

Långa motorvägspass är inte det man först förknippar med Amarok Canyon, men även den uppgiften klarar denna allround-pickup med bravur.

Första gången vi sågs var för drygt två år sedan, på bilsalongen i Genève 2012. Sedan dröjde det ett drygt år innan vi möttes igen, återigen i Genève och i alperna däromkring, och sedan ytterligare ett år innan Canyon äntligen fick svensk mark under hjulen.

I Genève var Amarok Canyon en konceptbil, ett koppargnistrande känslspröt ut mot marknaden – som köpte konceptet med hull och hår.

Det resulterade i att konceptet blev "på riktigt". Med endast smärre förändringar – främst mindre hjul – jämfört med konceptmodellen, gick Amarok Canyon i produktion redan drygt ett år efter Genève-premiären förra året. Den internationella pressintroduktionen arrangerades i de franska alperna strax norr om Genève och TransportMagasinet var först på plats.

Mottagandet blev lika entusiastiskt som på bilsalongen året innan och hos Volkswagen i Södertälje väntade man ivrigt på att få hem Canyon under hösten förra året. Men en del justeringar av det skjutbara flaklocket försenade produktionen samtidigt som suget från många marknader var stort.

Sverige fick vackert vänta tills efter nyår – men den som väntar på något gott väntar som bekant aldrig för länge. Den svenska pressintroduktion skedde i Åre i mitten av februari och än en gång haglade positiva omdömena över den kopparglänsande lastbilen, som gjorde sig mycket bra mot den vita snön i strålände solsken – och som redan före introduktionen var beställd i fler exemplar än VW i Sverige räknat med att sälja under hela året...

Den speciella lanseringsfärgen i "kopparorange" metallic gör att Canyon skiljer ut sig rejält från alla andra fordon, och till den läckra framtoningen bidrar också de svartlackerade detaljerna och de snygga fälgarna. För den som föredrar en mer diskret framtoning finns Amarok Canyon även i flera andra färger.

Amarok Canyon har samma råstarka tvåliters turbodiesel som övriga Amarok-versioner och effektuttaget är också detsamma: 180 hk och ett mastigt vridmoment på 420 newtonmeter redan från lite drygt tomgångsvarvtal. Den åttaväxlade automatlådan som kom för ett par år sedan är standard i Canyon – och extremt populär hos Amarok-köparna. Nästan 90 procent väljer automat när de beställer sin Amarok.

Automatlådan jobbar mycket smidigt och effektivt och åtta växlar innebär att motorn nästan alltid kan jobba inom sitt mest effektiva varvtalsområde, vilket ju gynnar både bränsleekonomi och körkomfort. Åttan ger en extra hög utväxling och fungerar som överväxel, medan ettan är en lågväxel för start och terrängkörning.

Med automatlådan följer permanent fyrhjulsdraft via en Torsendifferential. Normal fördelas drivkraften 40/60 mellan fram- och bakaxel, men Torsendifferentialen omfördelar automatiskt motorns vridmoment efter behov till respektive hjulaxel (torquesensing = vridmomentavkännande). Som tillval finns även en differentialspärr i bakaxeln.

Fyrhjulsdraft för avancerad terrängkörning, med fördelningslåda som ger föraren möjlighet att välja mellan bak-





Pressen om Amarok Canyon:

Erik Wedberg, Teknikens Värld

"Jag har svårt att se nyttan med en pickup med öppet flak men med dubbelhytt och smidigt täcklock som på Amarok Canyon blir saken en annan. De stora, femsitsiga pickuperna har blivit bättre och mer personbilslika under de senaste åren och jag håller Amarok som den främsta i sitt slag. Teknikens Värld kör en Amarok som fotobil och som sådan fungerar den bra tack vare den höga komforten och tysta kupén. Automatlåda står dock högt på redaktionens önskelista."

Erik Trulsson, auto, motor & sport

"Amarok Canyon är för dig som vill ha mer än ett imageredskap. Den erbjuder personbilskomfort i en arbetsfordonsvärld, om din arbetsdag så utspelar sig på E4:an eller i skogen. Amarok är dyr i inköp men eftersom den har ett begränsat privat användningsområde kan du få den till ett relativt lågt förmånsvärde."

Alf Wesik, chefredaktör Åkeri & Transport

"Jag fick omedelbart ett mycket positivt intryck när VW presenterade sin nya pickup Volkswagen Amarok för fem år sedan. Den kändes helt rätt vad gäller det praktiska - med körbarhet, framkomlighet i terräng och komfort. I sin nya version Volkswagen Amarok Canyon sticker bilen ut även designmässigt. En pickup för tuffa miljöer, med ett tufft utseende - helt perfekt för den krävande svenska marknaden."





Interiören är likadan som i en vanlig Amarok, men lackeringsmatchande dekorsömmar piffar upp intrycket.



DEN PERMANENTA FYRHJULSDRIFTEN RÄCKER MYCKET LÄNGRE ÄN DE FLESTA FÖRARE NÅGONSIN VÅGAR SIG PÅ.

hjulsdraft eller fyrhjulsdraft med hög eller låg utväxling, finns till Amarok med sexväxlad manuell låda, men alltså inte till Canyon-versionen.

Men även den permanenta fyrhjulsdraften i Canyon räcker långt ut i terränglådan, mycket längre än de flesta förare någonsin har anledning att – eller vågar – försöka sig på.

Och i normaltillstånd – vid vanlig körning på vanliga vägar – erbjuder Amarok Canyon ovanligt hög komfort för att vara den lastbil den faktiskt är, i vissa avseenden till och med bekvämare än en modern personbil. Framstolarna är till exempel mycket påkostade och även bak sitter man riktigt bra, ljudnivån är väl dämpad och fjädringen visserligen hård men alls inte stötig, inte ens när det är tomt på flaket.

Långresor är måhända inte det första man associerar med den här typen av bil, men Amarok fungerar faktiskt utmärkt även då. TransportMagasinet redaktör har flera dagsetapper på hundra mil och mer i rygglutet, och detsamma är fortfarande vid samma goda vigör som tidigare.

Till det bidrar inte bara den fina komforten utan också bekväma och säkra köregenskaper med stadig styrning och stabilkurshållning. Och förståsfartprestanda som heter duga och drygt det.

Med tanke på storleken är Canyon

Bagageutrymmet får med beröm godkänt och Canyons utdragbara och låsbara "flakjalusi" gör det extra praktiskt.



ovanligt behändig och smidig att hantera även i trånga trafikmiljöer, och till det bidrar förstås automatlådan men också utmärkt sikt runt om och en väl avvägd servostyrning.

Utrustningen i Amarok Canyon är som antytts synnerligen omfattande och innefattar bland mycket annat multiratt med en mängd kontrollfunktioner, läderklädsel i speciellt Canyon-utförande, avancerad ljud- och navigationsanläggning (Nav 315), backkamera med parkeringssensorer, klimatanläggning, mörktonade rutor, rejäl svartlackerad flakbåge, snygga 17-tums aluminiumfälgar, strålkastare med kom hem-funktion, dragkrok, parkeringsvärmare, utdragbart och låsbart "flakjalusi" (rollcover), metallclackering och "Canyon design package" med svart dekorlackerering av backspegelhus, dörrhandtag, sidoskyddslistor, hasplåt med mera.

Allt detta ingår alltså i det rekommenderade priset på 349 900 kronor exklusive moms – och därmed framstår ju Canyon som ett så kallat klipp. Den gamla klyschan "mycket bil för pengarna" räcker inte långt i det här fallet.

Canyon är kanon, helt enkelt. ■

Volkswagen Amarok Canyon

Drivlina: Längsmonterad 4-cyl turbodiesel, maxeffekt 180 hk/132 kW vid 4 000 r/min, 420 Nm vid 1 500 r/min. Permanent fyrhjulsdraft, 8-växlad automatlåda, ESP, diffspärr bak som tillval.

Mått & vikt: (cm/kg) Axelavstånd 310, längd 518, bredd 195, höjd 183, spårvidd fram/bak 164/165, vagningsdjup 50, markfrigång 25. Tjänstevikt ca 2 230, maxlast ca 600. Släpavagnsvikt 3 200.

Prestanda: Bränsleförb. (bl körn): 8,0–8,5 l/100 km, CO₂-utsläpp 211–224 g/km. Acceleration 0–100 km/h 10,9–11,3 sek, toppfart 174–179 km/h.

Pris: Från 349 900 kronor exkl moms.

A
M
A
R
O
K

I
N
R
U
S
S
I
A

Exakt ett år före öppningen av de 22:a olympiska vinterspelen startade expeditionen från Moskva.



Amarok-rekord i Ryssland



Över glaciärer och total vildmark till målet, den helt isolerade halvön Kamtjatka.

PÅ 66 DAGAR kördes tre specialbyggda Volkswagen Amarok från Moskva i väst till avlägsna Kamtjatka-halvön i öst. Sträckan, som är cirka 1 600 mil och sträcker sig över nio tidszoner, är världens längsta offroad-resa genom ett och samma land. Expeditionens väg, eller kanske snarare avsaknaden av väg, gick bland annat över glaciären Sredinny Range.

Bilarna hade modifierats med extremt lång fjädringsväg och stora offroad-däck för att ta sig genom djup snö och is. Karoserna behölls orörda förutom att lite mer plats gjordes för de stora däcken. Även bilarnas tvåliters turbodieslar var i stort sett i standardutförande, medan inredningen uppdaterades med störtburar och extra navigationssystem.

Polarexpeditionen var en del i Volkswagens stora engagemang i vinter-OS i Sotji, där över 3 000 bilar från Volkswagen, Audi, Skoda och Volkswagen Transportbilar fungerade som officiella fordon under olympiska spelen.





I DEN SNABBASTE växande motorsporten i USA, rallycross, kommer Volkswagen Andretti Rallycross Team att ställa upp med två fyrhjulsdrevna 560 hästars Volkswagens Beetle i Global Rallycross 2014.

Förarna är måhända inte så namnkunniga i Sverige, men väl i USA. Tanner Foust vann Global Rallycross 2011 och 2012, och är en av tre programledare för tv-programmet Top Gear USA. Scott Speed körde Formel 1 åren 2006 och 2007 för Scuderia Toro Rosso och senare även NASCAR i USA.

Multivan Alltrack

PÅ ÅRETS bilsalong i Genève visades Multivan Alltrack, ett koncept som tar lyxiga Multivan ut i terrängen med hjälp av bland annat 4MOTION, 19-tums fälgar och nya robusta stötfångare.



Inredningen i Multivan Alltrack bjuder nautiskt tema, med gråblå skinnseten och golv i mörkt trä samt flyttbar kyl och nydesignad centerkonsol med navigation och ett surroundsystem från Dynaudio.



CRAFTER SOM PANSARBIL

Att Volkswagen Crafter är en mångsidig transportbil är ingen nyhet, men att den även tjänstgör som bepansrad pengatransportör var okänt för denna tidnings redaktör – som knäppte bilden utanför Gran Canarias flygplats.

VARANNAN BILIST TROR PÅ ALTERNATIVA DRIVMEDEL

Mer än varannan bilist (56 procent) tror att användningen av alternativa drivmedel kommer att öka och sex av tio vill göra mer för att miljöpåverka sin bilkörning. Mest positiva är kvinnor och förare som redan kör bilar som drivs på alternativa bränslen, allt enligt en enkät som Bilprovningen genomfört i samarbete med Handelshögskolan vid Umeå universitet och som besvarats av 1 500 bilister.

Nytt däck för lätt last

PIRELLI HAR LANSERAT nya däck för lätta transportbilar. Däcket kallas Carrier och uppges tack vare ny geometri och ny gummiblandning ha 30 procent längre livslängd än föregångaren. Vidare anger Pirelli att bättre prestanda på vått underlag, lägre rullmotstånd och högre komfort är andra fördelar jämfört med tidigare versioner. Carrier finns i dimensioner från 195/65R16C 100T till 235/65R16C 115R.



LAG PÅ BACKKAMEROR I USA

USA:s trafiksäkerhetsverk NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) föreslår att det ska bli lag på att alla nya bilar, bussar och lastbilar ska ha backkameror. Bakgrunden är ett flertal dödliga backningsolyckor, bland annat med föräldrar som backat över sina egna barn.

FARLIG TREND MED SELFIES BAKOM RATT

En brittisk studie visar att 11 procent av åldersgruppen 18–24 har tagit självporträtt bakom ratten. Trenden fördöms av trafiksäkerhetsorganisationer.

VW toppar Rally-VM

MEXICOS VW-RALLY avslutades med dubbelt Polo R WRC i topp, med vinst för fransmännen Sébastien Ogier/Julien Ingrassia och finländarna Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila som tvåa.

Och inte gick det mycket sämre i efterföljande VM-deltävlingen i Portugal i april: Ännu en seger för fransmännen, vilket betyder åttonde förstaplacen i rad för Volkswagen i rally-VM, om man räknar med de avslutande tävlingarna från förra året.

Finska duon Latvala/Anttila kraschade tidigt i Portugal. I stället blev norrmannen Andreas Mikkelsen och hans finska kartläsare Mikko Markkula fram, och lyckades knipa en meriterande fjärdeplats med teamets tredje Polo R WRC. Vägen fram till parets fjärdeplats var allt annat än rak, då de inför rallyt ändrade sitt sätt att läsa noter. Vädret var dock riktigt dåligt under rallyts "Recce" (rekogniseringsrunda), och noterna visade sig vara långt ifrån så noggranna som behövdes för att kunna matcha den snabbaste bilarnas tider. Trots detta en fjärdeplats för nykomlingen Mikkelsen alltså.

Volkswagen utökar med detta sin ledning som team i Rally-VW, och i förar-VW leder fransmannen Sébastien Ogier stort, med teamkompisen Jari-Matti Latvala som tvåa.

I Portugal firade Polo R WRC sin 300:e sträckstart med en 200:e sträckseger, sedan starten 2013.



Fransmännen smakar segerns söta (?) med mexikansk Corona öl efter vinst i Rally Mexico. Ovan, Mikkelsen laddar lite för hårt över ett hopp.



ÖKAD FÖRSÄLJNING AV VW TRANSPORTBILAR

Under 2013 såldes 551 900 Volkswagen Transportbilar över hela världen, vilket är en ökning sedan 2012. Största utmaningen var den europeiska försäljningen:

– Trots den oroliga ekonomiska situationen i Europa lyckades vi ändå med ett fantastiskt säljresultat under 2013, konstaterar Dr. Eckhard Scholz, talesperson Volkswagen Commercial Vehicles styrelse.

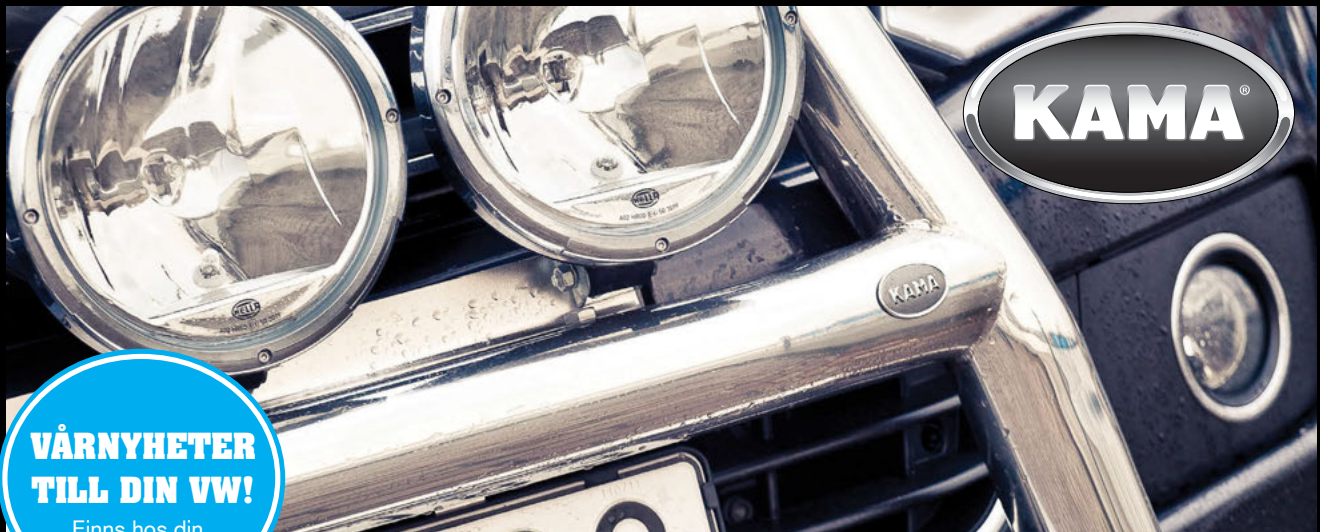
Störst var ökningen i Mexico, upp 24,5 procent jämfört med året innan. Även Argentina ökade kraftigt, från 20 100 bilar till 24 200, en ökning på 20,5 procent.



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



**VÅRNYHETER
TILL DIN VW!**
Finns hos din återförsäljare



Huvskydd



Smallbar & Frontrör LED



Flakkåpa "Steel top"

NYHET! VW Crafter och Volymax kyltransportskåp.

367% snabbare från noll till kund.

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

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



Berco

Specialisten på allt inom påbyggnadsskåp.

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





Smart watch

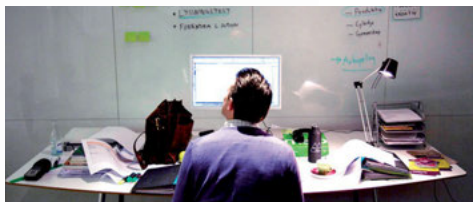
I FÖRRA NUMRET AV TRANSPORTMAGASINET visade vi en uppfinning som presenterades på sajten Kickstarter.com, en så kallad crowdfunding-sajt. Mobiltelefonladdaren som laddas i vatten lyckades tyvärr inte samla in någon större mängd pengar.

Lyckats på crowdfunding-sajten har däremot Pebble, som utvecklat en Smartwatch som "pratar" med din telefon, både iPhone och Android.

Den smarta klockan visar tiden på det sättet du valt, tar emot notiser från din telefon och kan styra musiken. Alltså mindre fipplande med mobilen. Klockan snackar dessutom med olika appar, som träningsappen RunKeeper, samt kan fjärrutlösa kameran i telefonen.

Klockan finns i ett urval av färger och material. Pebble Steele är den senaste, finns i borstad stål eller matt svart.

Pris: Från 249 dollar, plus frakt och tull/moms. Mer info: www.getpebble.com



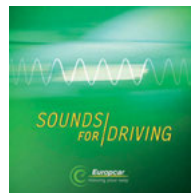
Harmonisk körning med ny harmonier

SOUNDS FOR DRIVING är ett projekt initierat av Europcar och det kombinerar akademisk forskning med musikens värld.

Resultatet är elektronisk musik som ska göra oss till lugnare och mer harmoniska bilförare. Att tonsätta forskningsresultat för att skapa en positiv känsla hos bilförare är något helt nytt. Målet med projektet var att ta fram musik anpassad för olika körsituationer. Titlar som Landsvägskörning, Nattkörning, och Bilkö är mellan sex och åtta minuter långa. För krissituationer finns också bonus-spåret Kissnödig.

Forskningen har visat att kriterier för lugnande musik är att den bland annat ska vara långsam, instrumental och ha en maxvolym runt 60 dB.

Albumet Sounds for Driving finns på Spotify.



NYA CRAFTER BYGGS I POLEN

Volkswagens största transportbil Crafter kommer i nytt utförande mot slutet av 2016. Den ska tillverkas i Polen i en ny fabrik som börjar byggas senare i år. – Med beslutet att bygga nya Crafter i Polen har vi stakat ut en ny strategisk kurs för våra lätta transportbilar, konstaterar Leif Östling, styrelsemedlem och ansvarig för Volkswagens kommersiella fordon. Den nya anläggningen i Wrzesnia blir VW Transportbilars andra fabrik i Polen. Inom cirka 220 hektar ska där rymmas karosstillverkning, en lackeringsanläggning samt slutmontering. Byggstarten är planerad till slutet av 2014 och produktionen ska rulla igång cirka två år senare.

Sedan tidigare tillverkar Volkswagen Transportbilar Caddy och Transporter i Poznan i samma region i västra Polen som den kommande nya fabriken.



Större, mindre eller fler? Hyr extrabilen hos Europcar!

Ibland kan det vara skönt att ha en annan bil. En mindre modell än den du normalt kör. Eller en större som känns rymligare på semestern. Kanske en större transportbil när du ska flytta eller har mycket att lasta. Du kanske behöver en bil i en annan stad. Eller att annat land. Du drömmer om att testa den senaste modellen när din bil är på verkstad. Eller så behöver du helt enkelt en bil till. Hyr din bil hos Europcar!

europcar.se





Beetle firar 65 år i USA

I ÅR ÄR DET 65 ÅR sedan den första VW-bubblan nådde USA. I januari 1949 skeppade den holländske affärsmannen Ben Pon Sr. en Volkswagen Type 1 till New York City.



ALMECO
TAR LITEN PLATS VID STORA LASS
LOCKET

KÖRBART I FLERA LÄGEN

C-LÅS OCH LÅNGGODSSTÖD SOM TILLVAL

FYRA LASTÖGLOR



KRAFTIGT LÅS I HANDET

Finns även som BÄGLOCK

SMART FLAKLOCK
TILL AMAROK OCH TRANSPORTER



SVENSKTILLVERKAT I ALUMINIUM



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

ALMECO

018-334055
www.almeco.se

Alla våra cyklar är gjorda med omsorg här hos oss i Skeppshult.
Med närheten till dig och vår natur. Så enkelt är det.

gjord
nära

JUST SMILE :-)



Kom in på en provtur!
Du hittar alla våra återförsäljare på skeppshult.se

Det här är ingen rea.
Vi sänker inte priset på "en gammal modell" som vi vill bli av med.
Det är precis tvärtom.
Smile är helt ny för i år (vi tror inte att du hittar en roligare cykel).
Just nu till ett pris som drar upp mungiporna rejält :-)
Fyra färger, tre växlar plus allt annat du behöver;

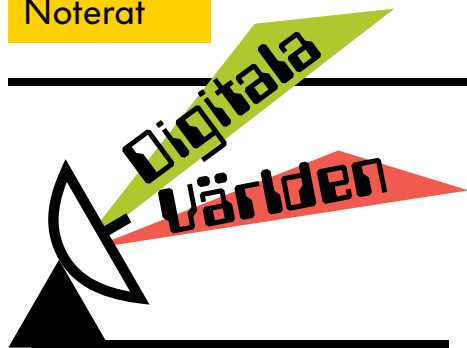
+ belysning
+ lås
+ stöldskyddsmärkning
+ självriskeliminering*

= 5.395:-*

* Lokala prisskillnader kan förekomma. Ordinarie pris 5.995:-
Självriskeliminering gäller upp till 5.000:-



SKEPPSHULT
www.skeppshult.se



TM:s favoriter i appdjungeln!

duolingo **Lärande:** Duolingo

Att lära sig ett nytt språk har tidigare handlat om att sätta sig i skolbänken eller plöja igenom tråkiga språkböcker. Duolingo gör numera lärandet mycket roligare och enklare. Appen fungerar nästan som ett spel, med olika poängnivåer – och möjlighet att sätta upp egna mål. Förutom stavning och läsförståelse kan appen även lyssna och hjälpa dig till korrekt uttal. En oberoende studie har dessutom bevisat att appen är mer effektiv än en hel termin i samma språk på universitetet. Spanska, Franska, Italienska, Tyska, Portugisiska. Det bästa av allt? Den är gratis och helt utan reklam. **Plattform:** iPhone, Android. **Pris:** Gratis.



Kontor: Turboscan

Skapa fotostatkopior på språng! Programmet är ovärderligt när ett dokument måste

signeras och faxas eller skickas som PDF, och man inte har en kopian och fax i närheten. Funkar utmärkt ihop med faxapp. Skapar perfekta "kopierade" dokument av kamerabilden. Enkel att använda. **Plattform:** iPhone (Android på gång). **22 SEK.**

SHAZAM **Gammal goding:** Shazam

En av de här apparna som man undrar hur man klarade sig utan innan den fanns. Appen hjälper dig identifiera musiken som spelas – håll bara din telefon intill högtalaren så berättar den vilken låt som spelas, på så lite som en sekund. Dessutom finns länk till iTunes för att köpa låten, och länk till låten på Spotify och eventuellt länk till låtens video. Dessutom information om artistens turnédatum. **Plattform:** iPhone, Android, Windows Phone. **Pris:** Gratis.



Duolingo är nya sättet att lära sig ett språk. Lekfullt, inspirerande och i pedagogiska "lektioner".



Vardag: Habit list

Kom-ihåg-listor är ingen nyhet i appvärlden till mobiltelefoner. Men de flesta andra appar saknar det viktiga: Många av oss skapar dagliga listor med saker vi måste göra, saker som upprepas flera gånger i veckan. Det är här som appen Habit List glänser: den låter dig skapa upprepande listor automatiskt. Sedan sveper man bort saker på listan vart efter man klarat av dem, och sedan återuppstår de igen den dagen man vill ha dem. **Plattform:** iPhone. **Pris:** 22 SEK.

Kontakta din VW-återförsäljare för information och beställning

Kampanjerbjudande 30/4 - 31/8

PREFERENCE
GÖR BRA BILAR BÄTTRE



Body kit

Passar till lång och kort hjulbas. Med enkel eller dubbla skjutdörrar. Förutom att höja bilens utseende så skyddar den även kassen mot grusstänk.

www.preference.se

- PS27 Lång hjulbas med enkel skjutdörr
- PS28 Lång hjulbas med dubbla skjutdörrar
- PS25 Kort hjulbas med enkel skjutdörr
- PS26 Kort hjulbas med dubbla skjutdörrar
- PS29 Tillval: Sats för lackade stötfångare

VI BYGGER OCH INREDER SÄKRA, FUNKTIONELLA ARBETSMILJÖER

”

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



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

CALIFORNIA

FLYIN'

Att flyga som en fågel är livet, menar Hernan Hidalgo. Han är ständigt på jakt efter nya flygupplevelser som skärmflygpilot och hans grå Volkswagen California fungerar ypperligt som hemmabas på flygäventyren.

Text: Richard Sjösten **Foto:** Peter Gunnars





En bra dag, är en dag bland molnen!
Hernan Hidalgo, 53, född i Chile, älskar sin hobby. Säkerhetstänket bland skärmflygare är stort. På bilden nedan till höger kollar startledare Klemens Andersson att Hernans utrustning är ok.



Hernan gillar att vara fri. Fri som en fågel.

För tio år sedan såg Hernan Hidalgo en tv-dokumentär om skärmflygning. Han testade – och fastnade direkt!

– Redan innan kursen var klar hade jag köpt en egen utrustning. Naturupplevelsen är enorm. Bara du, skärmen och molnen! Det finns bara en nackdel med den här hobbyn, det finns inte tillräckligt med tid, skrattar Hernan.

Skärmflygning som sport startade någon gång i mitten av sjuttioalet. Pionjärerna var fallskärmshoppare som i franska skidorten Chamonix sprang ned för sluttningarna med vanliga fallskärmar. Det var svårt, och ofta sprang de nästan hela vägen ner utan att lyfta ordentligt. Det behövdes en utveckling, och snart gjordes framsteg med speciella flygskärmar som var gjorda att startas

från marken, och inte från luften eller ett stup. I början stora och otympliga.

– Skärmarna i dag packas enkelt ner i en rygsäck. Min utrustning väger drygt 16 kilo, säger Hernan och visar storleken med händerna.

Materialen i skärmen är polyester och nylon och en skärm mäter mellan 25 och 30 kvadratmeter i yta och har 10-13 meters spännvidd.

Piloterna – de kallas faktiskt så, skärmen klassas som flygfarkoster – har egentligen tre olika sätt att komma upp i luften. Det första syns på bilderna här ovan. Man använder alltså en vinsch för att dra upp skärmen i luften. Tekniken används på platt mark utan berg i närheten. Man fäster en lina från vinschen i selen, och drar sakta in linan. På kommando drar vinschföraren in linan, och efter bara några fotsteg lyfter skärmflygaren upp i luften.

Sedan jobbar man sakta upp flygaren i luften genom att växelvis dra och släppa av, ibland ända upp till 700 meter. När som helst under uppstigningen kan skärmflygaren släppa linan till vinschen på marken.

För att komma upp på detta sätt krävs inte bara rätt teknik, utan även en erfaren vinschförare och en startledare.

Ovanför "flygfältet" vid Tvetaberg strax väster om Södertälje, där vi träffar Hernan och hans flygkompisar, ligger inflygningen till Arlanda flygplats, vilket gör att skärmflygarna i vanliga fall inte får gå högre än 600 meter.

– Fast vi kan söka tillstånd, och i vissa fall lov att flyga högre. Men 600 meter räcker ganska långt, säger Hernan.

Det andra sättet att få luft under fötterna är att göra som pionjärerna. Man använder ett berg som startplats. Runt bergen bildas ofta termik, och med



NATUR-
UPPLEVELSEN
ÄR ENORM
FRÅN OVAN.



Vissa dagar är en timmes flygtid verklighet, andra dagar tar resan slut efter fem minuter. Trots detta det är aldrig dumt att "lufta trasan" enligt piloterna. Startplatsen söder om Stockholm heter Tvetaberg och är ett gammalt flygfält från 40-talet. Här har Airsports sin flygskola.



hjälp av den tar man sig uppåt mot molnen.

Samma princip gäller för tredje start-sättet; att använda vinden som kommer från havet vid en brant kustlinje. Här skapas en uppåtstrålade vind vid kanten och på ett sådant "hang" kan man flyga runt i timtal. Fördelen med dessa är att vinden ofta är jämn, en så kallad laminär luft.

Större utmaning är att försöka stiga genom att leta sig genom luftrummet efter en stigande luftbubbla. Är man uppmärksam kan fåglarna avslöja var dessa finns, då de ofta använder denna "gratis kraft". Kan man dessutom konsten att läsa molnformationer är det också ett sätt att hitta stigande luft. Kunskapen om meteorologi och termik är nyckeln!

Men det finns även digitala hjälpmedel: ett instrument kallas "Vario" och det mäter lufttryckskillnader. Hög pip-signal meddelar om man befinner sig i



Hjälm och kängor och handskar – och en skärm. Mer behövs inte. Men låt dig inte luras, skärmflygning är som alla andra sporter, blir man biten finns hur mycket prylar som helst att köpa.

stigande luft. En lägre pipsignal berättar den tråkiga motsatsen, nedfallande luft.

– Att kunna flyga har varit en dröm sedan jag var pojke, säger Hernan.

– Jag är född och uppvuxen i Santiago, Chile. Runt staden ligger bergskedjan Anderna och jag såg bergstopparna varje dag. Kanske är det därför jag vill flyga, fortsätter han.

– Vi kör mycket runt om i Sverige, och i världen, för att hitta bästa förutsättningar för skärmflyg och vi tröttnade på att bo på hotell, säger Hernan och tittar kärleksfullt på sin grå California. Med 180 hästar, DSG-växellådan och fyrhjulsdraft hade den allt som Hernan och hans fru letade efter.

– Jag vill kunna ta mig fram överallt, och inte bli begränsad av storleken på fordonet. California är perfekt för oss. Bekvämt att sova i, den har kök, kyl och

usch. Jag extrautrustade den med duschtält bakom bilen!

– Men det allra bästa är nog ändå att jag kan använda den som en vanlig bil om jag vill. Tar den till jobbet ibland, och har jag bråttom kan man enkelt köra 170 km/h på Autobahn, skrattar Hernan.

– Vi började med en långresa till Alperna. Jag minns att vi tog in på en liten camping utanför Annecy. Vi valde en plats under ett träd. Stängde av bilen och inom fem minuter var taket uppe, bordet och stolarna uppfällda och korken till vinet ur. Samtidigt som oss anlände en husbil av större karaktär, och de hade fortfarande inte lyckats parkera den när vi njöt av vårt vin. Tycker det sammanfattar bilen bra – den är enkel och den fungerar.

– Vår jakt efter det perfekta flygningen



Hernans California är fyrhjulsdreven och utrustad med stora motorn på 180 hästar och den sjuväxlade DSG-växellådan. Till höger, Hernan går in för landning. På alla selar finns en nödskärm, oftast fäst under sittplatsen.

SKILLNADEN MELLAN FALLSKÄRMS- HOPPARE OCH SKÄRM- FLYGARE ÄR ATT DOM VILL NER – VI VILL UPP!

har tagit oss runt om i världen, från Teneriffa och Chile till Turkiet och Alperna. Vi reser ihop ett helt gäng, och många av mina bästa vänner är skärmflygare.

Att ha stenkoll på utrustningen är viktigt vid skärmflygning, och Hernan är efter tio år som aktiv inne på sin tredje skärm. Sin första skärm, med trygg flygförmåga, bytte han efter två år till en snabbare och mer livlig skärm. Som i alla andra hobbies finns mycket utrustning att köpa, och självklart går det att spendera mycket pengar. För en nybörjare hamnar kostnaden på cirka 35 000 kronor för en komplett begagnad utrustning.

Något Hernan fallit för i listorna över tillbehör, är en motor att placera på ryggen!

–Ja, det blir lite Karlssonpåtalet-känsla med en propeller på ryggen! Det kallas

paramotorflygning och ger mig större frihet att flyga när jag vill, berättar Hernan.

– Om flygfältet är stängt, eller om vindarna inte är perfekta, kan jag enkelt sticka iväg själv och starta från ett stort fält eller ett gärd. Ett bra komplement till skärmflyg, för mig som är en riktig flygnörd! ■

Volkswagen California 2,0i BiTDI 4 MOTION

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

Mått & vikt: (cm/kg) Tjänstev. 2 573, max lastvikt 507, max dragv. 2 500, längd 489, bredd 190, höjd 199, vänddiameter 11,9 m.

Prestanda: 0–100 km/h 12,9 sek, toppfart 185 km/h, bränsleförbrukning, 8,8 l/100 km, CO₂ utsläpp 232 g/km.

Pris: Från 599 900 kronor inkl moms.



Genomgång av utrustningen är en viktig del i förberedelserna. Hernan Hidalgo från Haninge utanför Stockholm har samlat på sig mycket erfarenhet under sina tio år som flygare.

Missade du årets 1 april-annons? En Transporter som fungerar lika bra på vägen som under vattnet. Dessutom med periskop och med krockuddar som gör att "transportbåten" sakta stiger mot ytan.



”April april,
din dumma sill!”

”Jag kan lura dig vart jag vill”. De första aprilskämten lär ha kommit till Sverige i mitten av 1600-talet. På 2010-talet har VW Transportbilar gjort det till tradition att presentera säregna ”specialmodeller” just den 1 april.

Text: Björn Sundfeldt

Läsar-
tävling
med fina
priser!

Prisade aprilskämt – men vilket är bäst, frågade vi i förra numret av TransportMagasinet, med anledning av att Volkswagen Transportbilar fått pris för sin aprilskämtannons om Amaro Hongkong Edition.

Den annonsen var den fjärde i raden av aprilskämt från VW Transportbilar, men frågan var alltså om den som då fått pris också var den bästa?

Nej, tyckte de flesta av de 603 läsare som gått in på VW Transportbilars hemsida och röstat – men läsarna var å andra sidan alls icke eniga.

Dock vann aprilskämtet från 2012, Amaro som skidlift med 188 röster, tätt följd av 2013 års Amaro Hongkong Edition med 176 förespråkare. Men den först publicerade aprilskämtannonsen från 2010 kom inte långt efter och heller inte den andra från 2011: 143 respektive 96 läsare favoriserade dem.

Fast då inställer sig förstas frågan hur årets aprilskämt om Transporter Submarine skulle placerat sig?

Nå, det får vi aldrig veta – och det är ju alltid upp till var och en vad som är roligast. Däremot vet vi vilka motiveringar som juryn bedömde som de bästa och belönade med tre förstapriser. **Varsin klocka får:**

Joakim Larsson, Njurunda, som röstade på bidrag 3, Amaro Ski Lift, med motiveringen: *Till toppen av pisten på detta sätt? Denna idé känns faktiskt riktigt rätt!*

Per Ledin, Stockholm, bidrag 2, Caddy London Editon: *Swinging London in a Nutshell!*

Eva Haglöw, Gävle, bidrag 1, Multivan Limo Edition: *Tänk dig en tur med tjejerna till Gekås i Ullared med den "bilen" i stället för i min Caravelle, med "bara" 8 platser. Då skulle kanske Boris bjuda på lunch. Ingår det fri service?!?!*

Utöver de tre förstapristagarna kommer sju andrapristagare att få ett nästan lika trevligt pris som klockan – men vilka som får dessa blir en överraskning i brevlådan. ■

**Premiär 1 april.
Transporter Submarine Edition.**

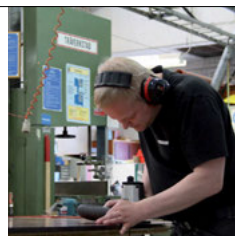
Nu har våra tyska ingångsvagnar vid Volkswagen-fabrikerna slagit sina klocka hurudon (dop igen). Resultatet är hjälpmedelskande. En transporter som är byggd snett (och inte bara i pris) och som fungerar lika bra på vägen som under vattnet. Det här Volkswagen-konceptet är en av våra senaste mest innovativa transporter med bilfärd och ger samtidigt en fantastisk upplevelse.

Under vattnet finns vare sig bilar eller rödman, viltgräs och svärtdånsvägar. Inte heller obehagliga grupp och grupp i vägen. Genom de specialkonstruerade fönstren och de kvalitetspropellerna är den läroplaner som samtidigt som periskopet ger bra sikt när du kör strax under vattenytan. Vid ett motorstopp utlöser de krockuddarna, då stiger transporterens långsamt och säkert upp mot ytan.

Välkommen på en provtur i en sjö nära dig.

Transportbilar

©2011 VW av bilarna. Transporter är ett varumärke som tillhör Volkswagen. Transporter Submarine Edition är ett koncept som inte kommer att tillverkas. Bilderna är illustrerade. Denna specialmodell finns endast till tillgänglig 2011-04-01.



Hur vill du ha bilen inredd?

69 ÅRS TRADITION - KVALITET I VÄRLDSKLASS

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

Karossan har erfarenhet av påbyggnadsarbete sedan 1944.

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

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



SPECIALISTER PÅ BILINREDNINGAR SEDAN 1944

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



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

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

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



www.webasto.se



Alu Flaklock med Båge

Flaklocket Upstone i metall för fritid eller jobb. Tål belastningar upp till 80 kg i X-mönstrad aluminium. Snabbfäste för avtagning av locket. Låsbart med nyckel som även låser baklämnen på bilen.

Brett sortiment av tillbehör för lastning!

Amarok 4dr.....	13.900:-
Flakbåge 76mm Svart Pulverlack.....	7.990:-
Flakbåge 76mm polerad.....	6.990:-



Insteg Svart Rostfritt

Ovala Stigrör i Svart!

Ovala rörformade insteg med infälld stigplatta. Tillverkade i SS2333 rostfritt som sedan pulverlackerats för maximal slitstyrka och korrosionsbeständighet.

Ovala rörsteg svart.....	5.990:-
Ovala rörsteg blanka.....	4.990:-



Super Bar Svart

Rostfri stylingbåge i svart pulverlack.

Frontskydd typgodkända enligt 2009/78/EC. Skall fjärrljus monteras krävs extra klammer. Fungerar med P-sensorer. *Paketpris med LED 9.990:-*

Super Bar svart.....	5.990:-
Super Bar blank.....	5.490:-
LED Ljus Lev. Juni.....	4.990:-





Roll Top

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

Rolltop Deluxe	11.900:-
Rolltop Full Metal	15.900:-
Flakbåge 1+1 76 mm Svart pulverlack.....	6.990:-
Flakbåge 1+1 76 mm polerad	5.990:-



Huvskydd

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



Amarok.....990:-
Finns även till Caddy, Transporter mfl.

Ventvisor

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



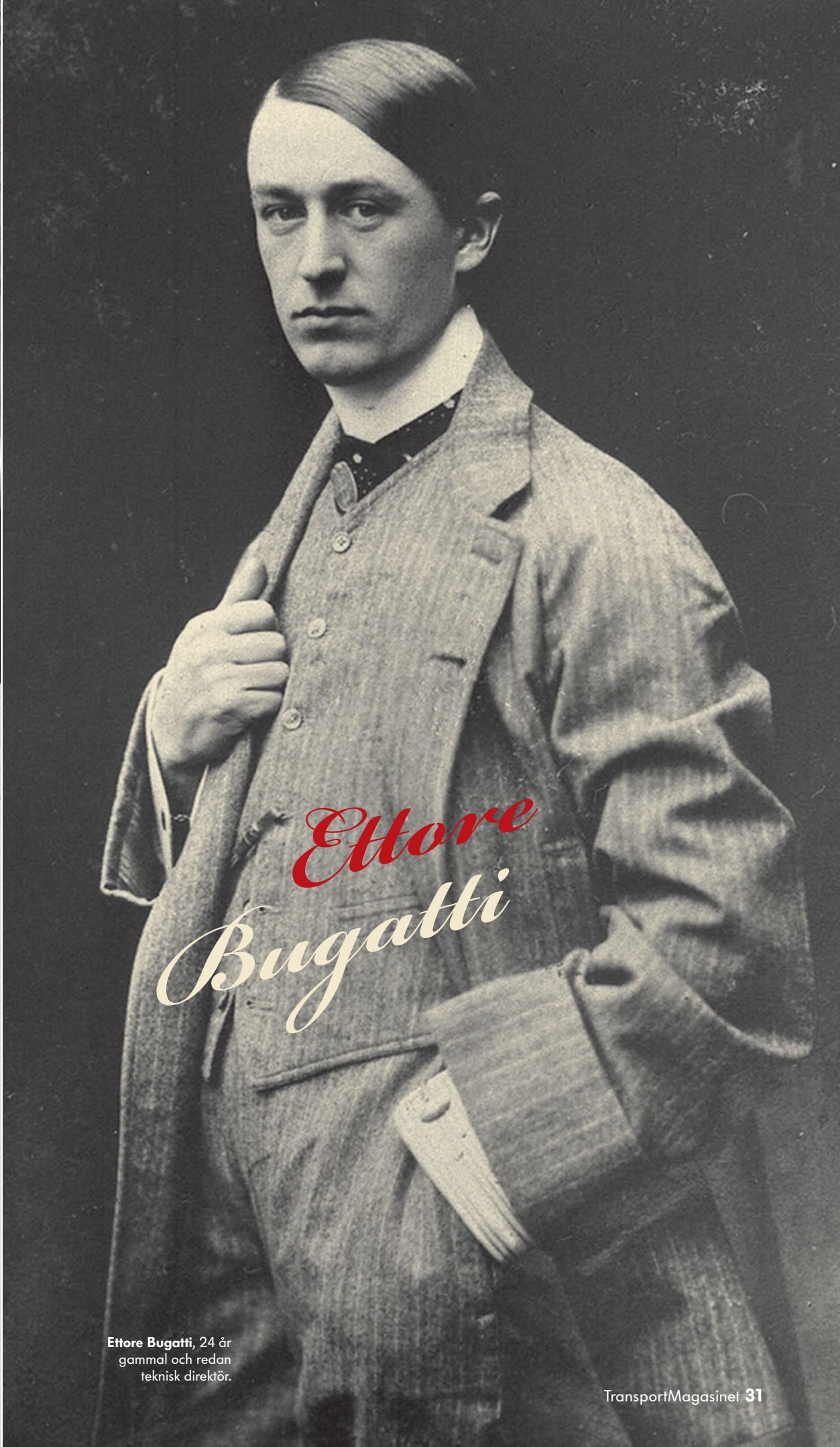
Fram & Bak.....790:-
Finns även till Caddy, Transporter mfl.

BUGATTI

– bilarna, männen, myten

Av de sexton varumärken som trängs i VW-koncernens familjealbum är Bugatti tveklöst det mest mytomspunna och dessutom det starkaste, snabbaste – och dyraste.

Text: Björn Sundfeldt Foto: Bugatti



*Ettore
Bugatti*

Ettore Bugatti, 24 år
gammal och redan
teknisk direktör.

Jean Bugatti, här 20 år gammal, hade arvt faderns tekniska begåvning och blev tidigt dennes närmsta medarbetare – men dog dessvärre också alltför tidigt. Vid endast 30 års ålder körde han ihjäl sig när han väjde för en berusad cyklist.



FÖR SIN ANDRA BIL FICK HAN MEDALJ PÅ DEN INTERNATIONELLA BILUTSTÄLLNINGEN I MILANO 1901.

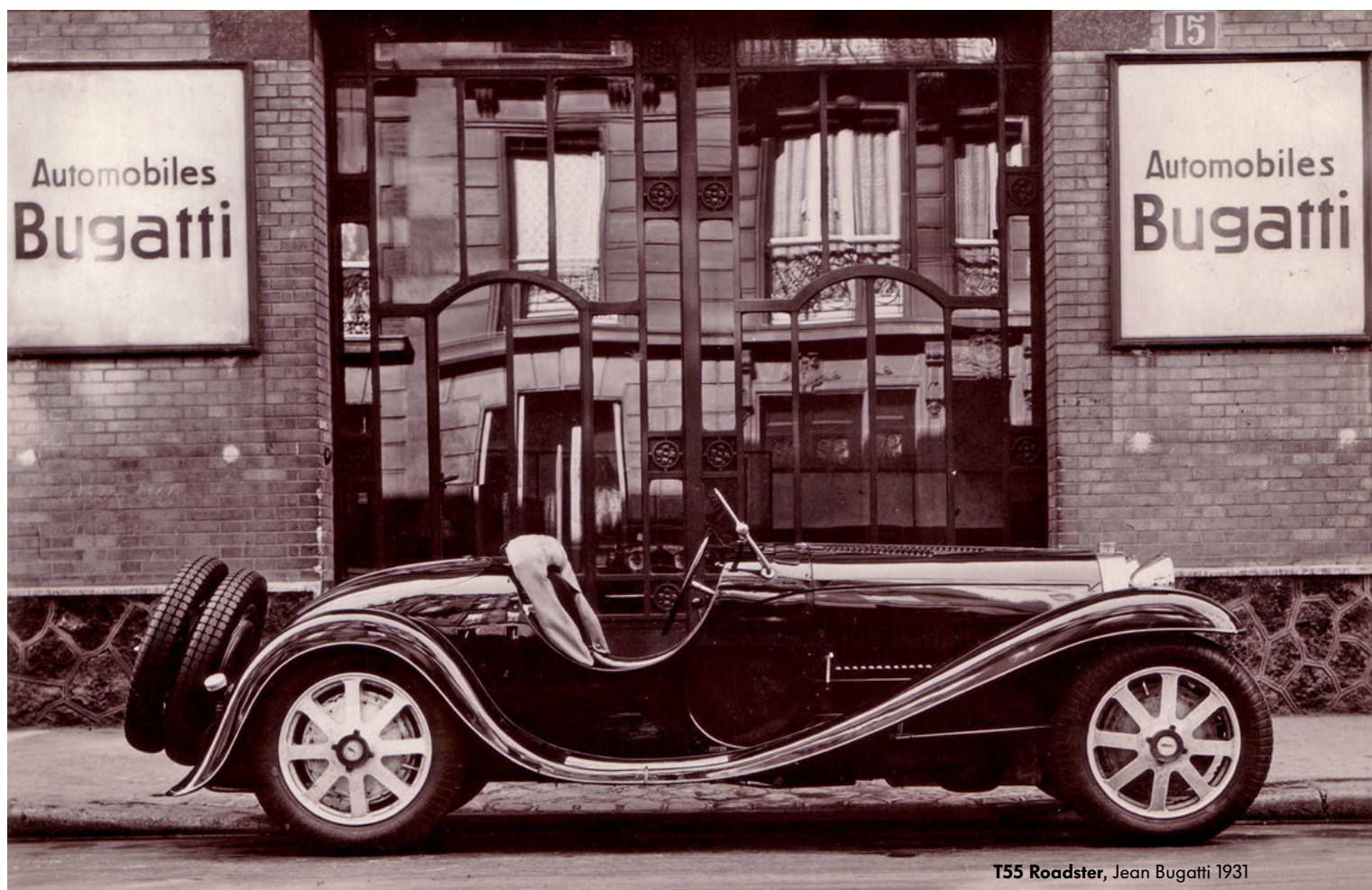
Den senaste modellen av Bugatti Veyron 16.4 Super Sport har en W16-motor på 1 200 hk och 1 500 Nm och en toppfart begränsad till 415 km/h. Utan strykpoppel toppar den 431 km/h, men då tar däcken slut efter några minuter. Veyron Super Sport är därmed världens snabbaste gatregistrerade bil och den räknas också som den dyraste: 1 912 500 euro, ungefär 17 000 000 kronor.

Men det är ändå billigt jämfört med vad en del av dess föregångare betingar. En sällsynt och eftertraktad modell som till exempel Bugatti Atlantic eller Royale kan kosta uppåt hundra miljoner och drygt det...

Ettore Isidoro Arco Bugatti föddes i Milano den 15 september 1881 som äldste son till Carlo och Theresa Bugatti i Milano. I den välbeställda familjen fanns många konstnärer inklusive pappa Carlo, känd skulptör och möbeldesigner. Föräldrarna hoppades att unge Ettore skulle följa i sin fars konstnärliga fotspår, medan hans yngre bror Rembrandt – märkligt nog med tanke på namnet – borde satsa på en teknisk karriär. Det blev tvärtom: Rembrandt blev berömd skulptör, Ettore byggde berömda bilar.

Det säger sig självt att det här i TransportMagasinet inte finns utrymme för hela Ettore Bugattis liv och gärning i detalj, men en kort biografi och en närmare titt på några av hans mest berömda bilar kan vi i alla fall bjuda på.

Efter skolan studerade Ettore en kort tid på Academy of Arts i Milano, men han upptäckte snart att bilar var mer



T55 Roadster, Jean Bugatti 1931

intressant än konst. 16 år gammal började Ettore i stället som lärling hos cykeltillverkare Prinetti & Stucchi och lärde sig hur mekaniska tingestar fungerar. Han studerade aldrig teknik på något universitet utan lärde sig bilteknik genom praktiskt arbete på olika verkstäder.

På konstakademin hade han utvecklat sin talang för teckning och han skissade och designade maskiner i rasande fart. Varje dag fyllde han många sidor i sina sedermera berömda anteckningsblock (över 20 000 av hans skisser finns bevarade) och han ritade inte bara bilmodeller: Ettore spottade fram idéer om tekniska förbättringar för allt från fiskebåtar och spagettimaskiner till medicinska instrument och – förstås – bilar och motorer. Han tyckte sig se utrymme för förbättringar i nästan allt och blev så småningom innehavare av 500 patent!

Ettore byggde sin första bil, Type I, slutet av 1890-talet. För sin andra bil, Type 2, fick han medalj på den internationella bilutställningen i Milano 1901. Den konstruktionen väckte bilverkaren De Dietrichs intresse och Ettore flyttade endast 20 år gammal till det då tyska Elsass för att arbeta som konstruktör och teknisk direktör. Under tiden hos De Dietrich konstruerade han flera olika bilmodeller som han tävlade flitigt med. 1904 började han jobba hos Mathis i Strasbourg och två år senare hos gasmotortillverkaren Deutz i Köln.

1907 gifte Ettore sig med Barbara Maria Giuseppina Mascherpa, vilket med tiden resulterade i fyra barn. Under tiden hos Deutz byggde Ettore en egen liten och lätt bil i sin källare. Det blev Type 10, som lade grunden för Bugattis egen tillverkning. 1909 gick flytten tillbaka Elsass, där han började bygga Bugatti-bilar i ett nedlagt färgeri som han hyrde i staden Molsheim.

Efter första världskriget – då Bugatti byggde flygmotorer – hamnade Molsheim i Frankrike och Bugatti räknas därför som ett franskt bilmärke. Trots flackandet mellan olika länder förblev Ettore italiensk medborgare i hela sitt liv.

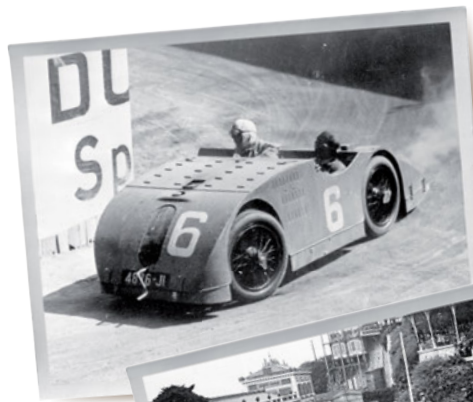
Ettore var en noggrann på gränsen till petig konstruktör som inte gärna använde standardkomponenter. Nästan allt, ner till minsta skruv och mutter, tillverkades om möjligt i den egna fabriken – som givetvis använde egetillverkad maskinutrustning vid tillverkningen.

1921 köpte Ettore fabrikslokaler som han tidigare hyrt och snart köpte han också ett slott i Molsheim. Château St Jean blev en bostad värdig en framgångsrik bilfabrikör.

1920-talet blev Ettore Bugattis decennium. Hans tävlingsbilar Type 13 Brescia och Type 35 vann allt som var värt att vinna. Bugattis bilar var lätta och hade avancerad motorteknik med bland annat överliggande kamaxlar och flerventilsteknik. Oftast var de också snygga bilar, ibland rentav vackra, och de flesta hade den karaktäristiska hästskoformade kylarmaskeringen.

Ettore var estet, han var road av att rida och klädde sig gärna i ridkläder även om det inte fanns en häst på flera mils avstånd.

Ettore var också en konservativ herre som inte gärna anammade nymodigheter som han inte själv utvecklat, och i början av trettioåret blev Bugattis bilar allt oftare frånkörda av modernare konkurrenter.



Bugattis sportvagnsracer "Tank" fanns i flera utföranden som Type 32 (bilden) och Type 57C. Två Type 35 leder Monacos Grand Prix 1923. Berömd förare i berömd Bugatti: Louis Chiron i Type 35.

Ettorens äldste son hette Gianoberto Maria Carlo men kallades Jean. Han blev tidigt faderns närmaste medarbetare och övertog successivt allt mer av konstruktions- och designarbetet, som han snabbt visade sig ha stor fallenhet för. Eftersom tävlingsbilarna inte längre hängde med i konkurrensen, blev Jeans sportbilar Type 55 och Type 57 allt viktigare för firmans intäkter – men även de blev allt svårare att sälja under depressionens 1930-tal. Men företaget klarade sig ändå hyggligt tack vare en ökande tillverkning av rälsbussar som drevs av den jättelika 12,8-litersmotorn som ursprungligen konstruerats för Bugattis superlyxbil Royale.

1937 vann Bugatti Le Mans 24-timmars lopp med en Type 57 C "Tank" och 1939 upprepades triumfen med samma modell. Detta räknas som Bugattis sista stora seger – men den 11 augusti 1939, alltså bara några veckor före andra världskrigets utbrott, förbyttes triumfen i tragedi.

Endast 30 år gammal körde Jean ihjäl sig vid en testkörning med just den Type 57 C som ett par månader tidigare vunnit Le Mans. Jean tvingades väja för en berusad cyklist, tappade kontrollen och sladdade med cirka 200 kilometer i timmen in i ett träd. Han omkom omedelbart.

Jeans död medförde att Ettore tappade stinget och det mesta av intresset för företaget. Efter andra världskriget konfiskerade franska staten stora delar av näringslivet och ägarna var tvungna att bevisa att de aldrig samarbetat med de tyska ockupanterna för att få tillbaka sina företag. Ettore fick tillbaka kontrollen över företaget 1947, men dog 66 år gammal den 21 augusti i lunginflammation. Då hade Bugatti byggt cirka 7 900 bilar.

FÖRETAGET TYNADE SAKTA BORT. 1951 TILLVERKADES DE SISTA BILARNA AVSEDDA FÖR FÖRSÄLJNING.

Ettors yngste son Roland försökte utan framgång driva företaget vidare, men det tynade sakta bort. 1951 tillverkades de sista bilarna avsedda för försäljning och under resten av 50-talet arbetade man sedan förgäves med olika tävlingsprojekt för att försöka blåsa nytt liv i varumärket. Bland annat gjorde man 1956 ett försök att ge sig in i Formel 1 med Bugatti Type 251, men Roland var inte en lika briljant konstruktör som sin far och bror och i början av 1960-talet tvingades man lägga ned verksamheten.

1963 såldes Bugatti till Hispano-Suiza, som då huvudsakligen tillverkade flygmotorer, och 1977 dog Roland Bugatti – men inte varumärket Bugatti.

1987 köpte den italienska affärsmannen Romano Artioli – med maffiapengar, enligt envisa rykten – rättigheterna till namnet Bugatti. I en ny fabrik i Campo nära Modena skulle det byggas en ny Bugatti supersportbil. Den 15 september 1991, på Ettore Bugattis 110:e födelsedag, presenterades EB 110 i Paris.

Det dröjde dock några år innan modellen började säljas och lågkonjunkturen medförde att affärerna gick knackigt. Efter cirka 140 byggda EB 110 gick Bugatti Automobili SPA i konkurs 1995. Prototypen EB 112, ritad av Giorgetto Giugiaros Italdesign, kom aldrig i produktion.

Volkswagen köpte Bugatti 1998 och presenterade i rask takt tre prototyper; EB 118 på bilsalongen i Paris, EB 218 ett halvår senare på bilsalongen i Genève och ytterligare ett halvår senare 18/3 Chiron (döpt efter tävlingsföraren Louis Chiron) på bilsalongen IAA i Frankfurt.

Två år senare, på IAA 2001, är det så dags för EB 16/4 Veyron (efter tävlingsföraren Pierre Veyron). Volkswagens starke man Ferdinand Piech hade spikat fyra kriterier för Veyron. Den skulle toppa minst 400 km/h, ha minst 1 000 hk (den första versionen hade 1 001 hk), klara 0-100 km/h på mindre än tre sekunder – och man skulle kunna köra till Operan i den.

Alla kriterierna uppfylldes. Volkswagen har flyttat tillbaka produktionen till Molsheim i Frankrike och där tillverkas alltså nu världens snabbaste och dyraste bil, Bugatti Veyron 16.4 Super Sport. ■

Fotnot: Fordonsmärken inom VW-koncernen. Personbilar: Audi, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Seat, Škoda, Porsche, Volkswagen. Mc: Ducati. Lastbilar: MAN, Scania. Vilande: Auto Union, DKW, Horch, NSU, Wanderer.



BUGATTIS BÄSTA

TYPE 57 presenterades 1934 och räknas som den sista "riktiga" Bugattin, men var inte en utan flera olika bilar. Jean Bugatti svarade för konstruktionen och han ritade även modellens standardkarosser. Motorn var en 3,3-liters rak sexa med dubbla överliggande kamaxlar och en relativt modest maxeffekt på 135 hk. Chassit var av den vanliga Bugatti-typen med stela axlar och omvänd kantileverfjädring bak.

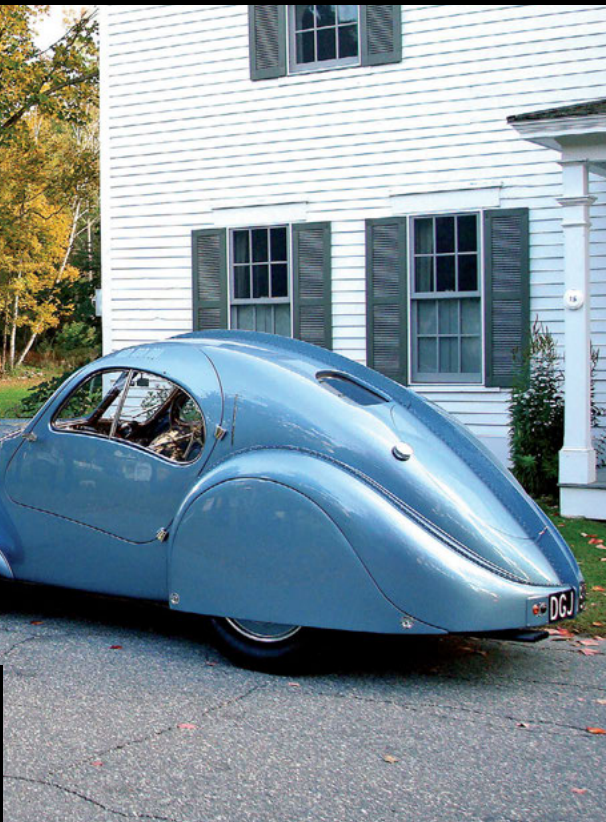
Type 57S var en helt omkonstruerad sportversion med ett kortare och lägre chassi. Trots Ettore's invändningar försåg Jean bilen med en halvindividuell typ framhjulupphängning och för att kunna montera motorn så lågt som möjligt hade 57S torrsumpsmörjning.

57S var dubbelt så dyr som en vanlig 57:a och den ersattes från 1938 av 57C. Under sex år byggdes totalt 710 Type 57 i olika utföranden. Type 57S tillverkades endast i 43 exemplar och av dem var fyra den berömda Atlantic-modellen (bilden ovan) med en vackert svepande kupékaross i aluminium. Två Atlantic överlevde och finns nu i USA.

Atalante var liksom Atlantic en tvåörrars kupé men hade inte lika avancerad design och byggdes både på 57 och 57S-chassin i totalt 17 exemplar.

Type 57C "Tank" var tävlingsversionen av Type 57 och utseendemässigt den raka motsatsen till den vackra Atlantic.

BUGATTI VEYRON presenterades 2001 med en W16-motor på 7 993 cm³ som levererade en maxeffekt 1 001 hk (736 kW) och ett vridmoment på 1 250 Nm. Motorn har 4 turboladdare, 4 överliggande kamaxlar, 64 ventiler och 10 kylare. Veyron klarar 0-100 km/h på 2,5 sekunder, 0-200 km/h på 7,3 sekunder, 0-300 km/h på 16,7 sekunder och 0-400 km/h på 55,6 sekunder. Den senaste modellen Veyron SS (super sport) har 1 200 hk och en toppfart på 431 km/h – men då smälter däcken efter några minuter. Bugatti utvecklar nu en efterträdare till Veyron, som väntas få hybridmotor och ännu högre effekt.

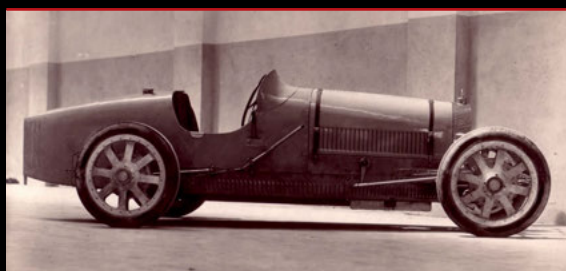


TYPE 41 ROYALE skulle bli världens bästa bil. Ettore siktade på 25 bilar för världens kungligheter. Royale byggdes som andra Bugatti – bara mycket större. Axelavstånd 4,3 meter och världens största personbilmotor: Rak åtta, treventilsteknik, en överliggande kamaxel – 12 736 cm³! Det enorma vridmomentet gjorde att tre växlar räckte: en startväxel, en direktväxel och en överväxel. Toppfart drygt 160 km/h. Stel bladfjädrad framaxeln, dubbla kantileverfjädrar bak. Gjutna aluminiumfälgar med 36 tum höga däck. Sex bilar byggdes, tre såldes – ingen till någon kunglighet. För dyra bilar, för dåliga tider. De tre osålda bilarna behölls av familjen Bugatti fram till femtiotalet. Alla Royale finns kvar; två på Bugattimuseet i Mulhouse, två ägs av VW.

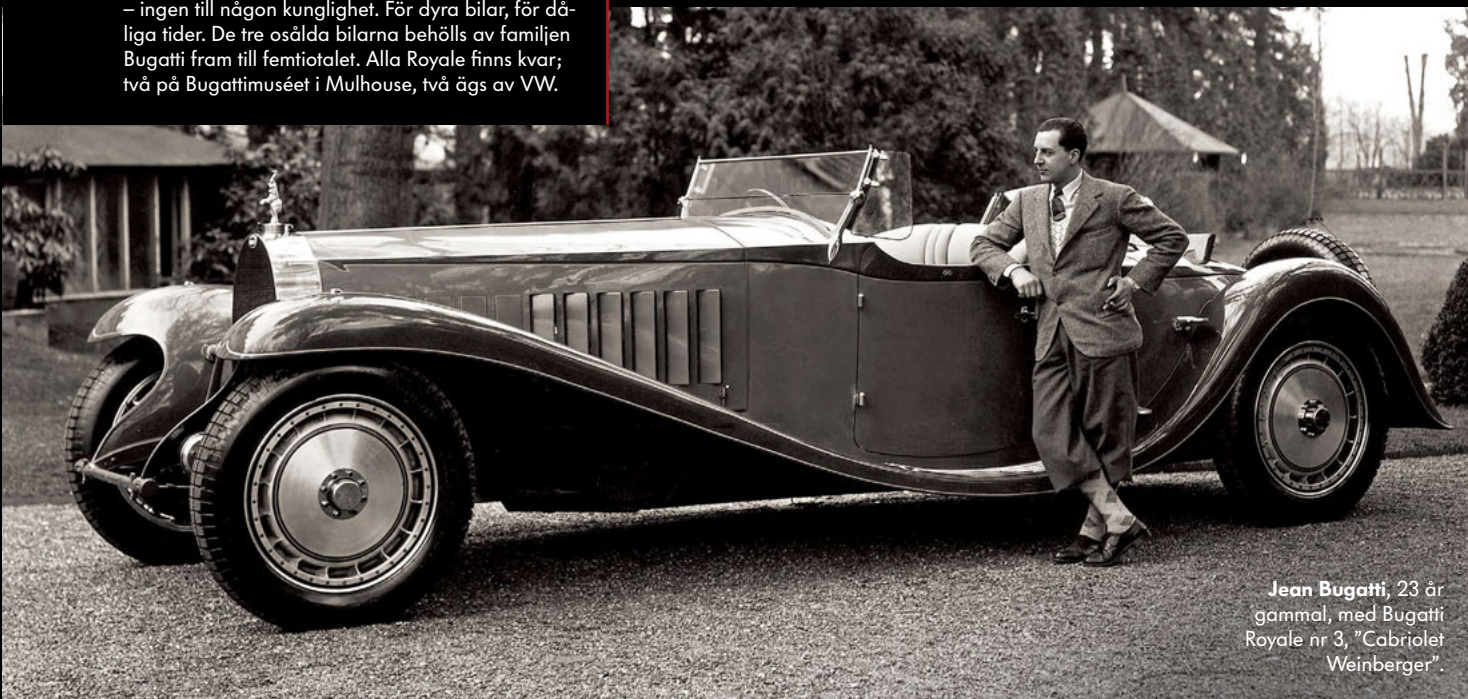


TYPE 13 var Bugattis första serieproducerade bil. Den presenterades 1910 och byggdes ända till 1926. 1913 ersattes bakaxelns vanliga bladfjädrar av omvänd så kallad kantileverfjädring, vilket sedan blev standard på alla Bugatti.

Den lätta (450 kg) Type 13 var en framgångsrik tävlingsbil. 1914 fick den en av världens första fyrventilsmotorer och 1921 tog Type 13 de fyra första platserna vid Italiens GP i Brescia. Alla Bugattis tävlingsbilar med fyrventilsmotor har därefter tillnamnet "Brescia".



TYPE 35 var 1920-talets mest framgångsrika tävlingsbil. Byggt i cirka 200 exemplar vann den bortåt 2 000 biltävlingar. Motorn i Type 35 var en 2-liters rak åtta med enkel överliggande kamaxel och tre ventiler per cylinder. Senare kom kompressormatning och större motorer. Type 35 var på sin tid den enda bilen kunde användas både på vanliga vägar och på tävlingsbanan.



Jean Bugatti, 23 år gammal, med Bugatti Royale nr 3, "Cabriolet Weinberger".

VÄRLDENS FRÄMSTA BUGATTI-

Fritz Schlumpf förälskade sig i bilar bakom ratten i en Type 35, den legendariska Bugatti-racern som tillskrivs två tusen segrar. Fritz körde bland annat flera bergstävlingar i Alsace med sin Type 35, som han köpte 1939.

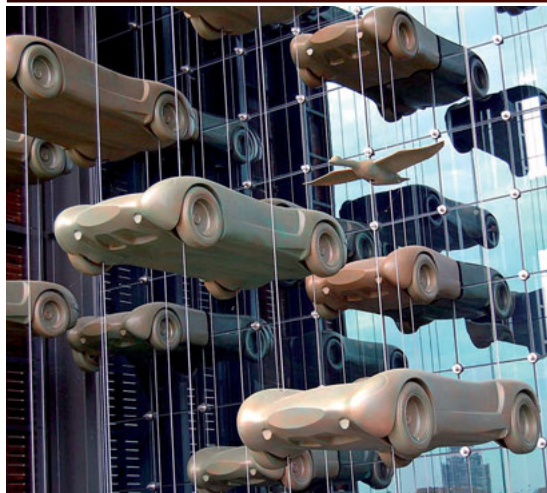
På den tiden hade Fritz och hans äldre bror Hans, två prominenta finansmän, precis investerat sin förmögenhet i textilindustri. Deras spinneri inte långt från Mulhouse var hjärtat i en verksamhet, som de sedan utvecklade efter andra världskriget genom en mycket aggressiv företagspolicy.

1957 köpte bröderna ett företag i Mulhouse, och där började sedan Fritz i största hemlighet att bygga upp en kollektion av gamla bilar. Han hade en särskild förkärlek för europeiska bilar i allmänhet och för Bugatti i synnerhet, och för att spåra upp så många som möjligt bad han företagets representanter i olika länder att agera spanare. Genom dem kom han i kontakt med en viss Raffaelli, en verkstadsägare i Marseille som också samlade på Bugatti, och som nu blev en av hans huvudleverantör.

Andra spanare letade runt om i Europa och vissa även i USA. 1962 fick Fritz veta att en rik amerikan, John W. Shakespeare, skulle sälja en kollektion som bestod av minst 30 Bugatti, inklusive en av sex byggda Royale. Schlumpf bjöd 70 000 dollar, Shakespeare begärde 100 000. De två herrarna möttes aldrig, men under två år förhandlade en expert med säljaren och beräknade värdet på bilarna med utgångspunkt från deras kondition, som ibland var riktigt dålig. Expertens rekommendation var att inte köpa alla bilarna, men Fritz lyssnade inte. Han ville ha bilarna – och han ville ha alla!

1963 kunde de två parterna enas om ett pris på 75 000 dollar och på våren 1964 skeppades bilarna till Mulhouse. Men Fritz hade inte rullat tummarna under den långa förhandlingen. När Hispano-Suiza 1963 köpte resterna av Bugatti av Ettore's son Roland, lyckades Fritz köpa Ettore's gamla Royale Coupé Napoléon plus flera andra bilar, motorer, reservdelar och arkiv.

På bara några år hade Fritz fått ihop en samling om 560 fordon. Eftersom många av bilarna behövde en total över-



Överst den berömda Type 35, därunder "hängande bilar" i entrén och exempel på variationen av bilar, allt från sent 1800-tal till Formel 1. Bilsamlingen hölls länge hemlig, här en tidig bild från brödernas "garage".



MUSEUM – EN SCHLUMPF

ATT SAMLA BILAR ÄR EN DYR PASSION OCH PÅ 70-TALET BLEV DET KRIS INOM TEXTILINDUSTRIN.

syn, rekryterades 30 mekaniker, karossreparatörer och sadelmakare för att renovera klenoderna. Fritz hade sina bilar i fabriken lagerlokaler i Mulhouse, men bara en handfull utvalda kände till bilskatten. I slutet av 60-talet började Fritz dock planera för att göra om sin samling till ett museum.

Att samla bilar är en dyr passion och på 70-talet blev det kris inom textilindustrin. 1976 gick de anställda hos bröderna Schlumpfs företag ut i strejk för att protestera mot arbetslösheten. Detta blev början på "The SchlumpfAffair". Oförmögna

att möta arbetarnas krav, och förföljda av kronofogdar och domstolsorder, flydde bröderna till Schweiz.

Arbetarna ockuperade fabriken och hittade den fantastiska kollektionen i lagerbyggnaden. De gav den namnet "Museum of the Workers" och erbjöd fritt tillträde för allmänheten mellan 1977 och 1979. Det var en gest som gav de strejkande mycket sympati, samtidigt som de arbetade för att sälja fordonssamlingen för att betala av företagets skulder och driva det vidare.

Undersökningar visade på en hel del tvivelaktiga affärer. De 26 miljoner franc (då ungefär lika mycket i kronor) som det kostat att reparera bilarna och påbörja byggandet av ett museum, hade mestadels betalats av företaget; ett klart fall av bedrägligt nyttjande av företagets tillgångar.

För att förhindra att bilarna såldes och skingrades bestämde en domstol att bilarna inte fick lämna franskt territorium. Sedan oktober 1980 förvaltas museet av "Proprietary Association for the National Motor Car Museum", ett konsortium bestående av bland andra kommunen Mulhouse, handelskammaren och den franska automobilklubben.

1982 öppnade museet för allmänheten. Och 1989 stipu-

lerade Paris appellationsdomstol att orden "Collection Schlumpf" skulle läggas till i museets officiella namn – utan Fritz Schlumpf hade det ju inte funnits. ■

Bilsemester i Europa? "Collection Schlumpf" är ett måste: www.citedelautomobile.com/ Om du inte fått nog finns mer: www.bilmagasinet.dk/pages/1131. Ingen komplett lista, men en bra början.



I princip står bilarna efter ålder, man kommer in vid de äldsta och vandrar mot modernare tider. Ovan glänser klenoden Bugatti Royale Coupe Napoleon, en av sex byggda. Här finns även restaurang och väl sorterad bokhandel.



Byske Möblers VD Gösta Marklund, här flankerad av Bercos försäljningschef Lennart Öberg och VD Jim Wallström, är nöjd ägare av en Crafter med VOLYMAX-skåp: "Bilen fungerar bra och det bästa med den är nog skåpet". Berco-skåpen byggs med limmade sandwichelement. Här gifts skåpets "chassi" ihop med golvet (ovan). Benny Holmqvist slutmonterar ett VOLYMIDI-skåp på en Transporter 4MOTION.



BERCO VET VAR SKÅPET SKA STÅ

När Volkswagen säljer en transportbil är den oftast specialbyggd, specialutrustad eller special på något annat sätt för att vara maximal effektiv i den speciella verksamhet den är specialanpassad för.

Text: Björn Sundfeldt Foto: Richard Sjösten

Ett av många företag som jobbar tillsammans med Volkswagen Transportbilar för att uppfylla transportbils kundernas skiftande behov och önskemål är Berco i Skellefteå, som har en lång och gedigen erfarenhet och tradition av tillverkning av fordonspåbyggnader i allmänhet och laminerade skåp i synnerhet.

Historien om Berco börjar på 1960-talet i form av bilverkstaden Bil & Plåt AB i Skellefteå. Där började man efterhand även tillverka skåp till varubussar och bilsläp samt till små och stora lastbilar – och det är i princip vad det handlar om än i dag, om än i en

helt annan omfattning och på ett helt annat sätt.

Berco Produktion AB är i dag en av Sveriges största och mest erfarna tillverkare av påbyggnadsskåp för lätta och tunga lastbilar.

Under åren har legoproduktion av limmade sandwichelement successivt etablerats som en viktig del i företagets verksamhet. Varumärket Berco står nu för en väl etablerad verksamhet med ett gediget kunnande om påbyggnader och skåp av limmade sandwichelement för såväl lätta som tunga fordon.

Bercos huvudsakliga verksamhet är alltså att tillverka transportskåp avsedda för lätta och tunga lastbilar. Det omfattande samarbetet med Volkswagen Transportbilar har pågått sedan 2001 och har bland annat resulterat i skåpkonceptet VOLYMAX, som säljs över hela Sverige genom Volks-

wagens rikstäckande återförsäljarnät. VOLYMAX är avsett för VW Crafter, och som namnet antyder ger det en maxad lastvolym. Detsamma gäller förstas de mindre VOLYMIDI för VW Transporter och VOLYX för Amarok.

Skåpkoncepten kan enkelt anpassas efter kundernas specifika transportbehov, till exempel när det gäller skåpets längd, bredd och höjd, placering av dörrar samt montering av kyl- och värmeaggregat.

Berco erbjuder också skåp för transport av hästar, farligt gods och mycket annat. Den väl utvecklade produktionstekniken för sandwichelement baserad på vakuumlimning gör att man tillverkar korta serier och även enstaka skåp med god produktionsekonomi.

En av de senaste och mer ovanliga specialprodukterna var att bygga ett skåp till forskningsmodul åt en chilensk Sydpolsexpedition. Modulen utrustades med bland annat fasta möbler, toalett, dusch, matsal, snösmältare, sängar, höga justerbara stativ och förankringsvagnar.

Det chilenska forskarlaget, bestående av glaciologer, vetenskapsmän och geofysiker, har nu i vintras ("sommar" på Sydpolen) färdats över 180 mil i svår

terräng. Modulen har transporterats på släde i sträng kyla, cirka -45 grader, men inne i skåpet kunde man hålla behagliga 21-22 grader.

- Det här är ett bra exempel på industriellt samarbete inom Norrlandsindustriens koncern.

Berco Produktion tillverkade skalet till modulen och Scandinavian Terrain Vehicles AB utrustade och monterade forskningsmodulen, konstaterar Jim Wallström nöjt - han är VD för båda företagen!

Bercos verksamhet omfattar även en serviceverkstad för reparationer och underhåll av kundernas påbyggnader och fordon som byggts om och/eller utrustats kan levereras besiktigade och färdiga för att tas i trafik.

Berco verkar i egna lokaler Degerbyns industriområde i Skellefteå. Där är man ett 40-tal anställda som omsätter cirka 60 miljoner kronor per år. ■

"Modulen har transporterats på släde i sträng kyla, cirka -45 grader, medans temperaturen i skåpet var 21-22 grader."



Jim Wallström är VD för både Berco Produktion AB och Scandinavian Terrain Vehicles AB, som bägge ingår i Norrlandsindustrier AB - där Jim också är VD!



Vid TransportMagasinets besök hos Berco pågick bygget av ett skåp till en forskningsmodul avsedd för en chilensk Sydpolsexpedition. Ett par månader senare var modulen på plats på Sydpolen, där den har transporterats på släde i sträng kyla, cirka minus 45 grader, men inne i skåpet kunde forskarna avnjuta mer behagliga plus 21-22 grader.



TID ÄR PEN

Världens största logistikleverantör behöver fordon att lita på när tiden är knapp. Volkswagen Crafter levererar.

Text & Foto: Richard Sjösten

Klockan är 05:50 på Cargo vägen/Arlanda.

Ett Boeing 757-200 Special Freighter har precis satt ned hjulen på landningsbana 1. Planet lämnade Halle-flygplatsen i tyska Leipzig i arla morgonstund, fullastat med paket. Halle fungerar som DHL Express stora nav i Europa och där tar världens största fraktföretag DHL emot mellan 60 och 65 egna fraktplan varje natt från hela världen. Lasten sorteras

i fyra timmar innan den lastas på nästa plan för vidare transport, och nu taxar alltså ett av dem sakta in mot lastterminalen. Det är det första av morgnens två plan.

Dagen har precis börjat för gänget i första skiftet på DHL Express station på Arlanda. Planets 15 containrar ska snabbt lossas och deras innehåll sorteras. Det handlar om 6 000 paket. Vissa paket, märkta med "DHL Express 09.00" har förtur och lastas snabbt in



GAR

i en väntande bil för att omedelbart lämna Arlanda – de ska nå kunden före klockan 09:00.

För en oinvigd ser pakethanteringens aningen rörig ut. Men enligt Fata Miljkovic, ansvarig för DHL Express morgonoperation på Arlanda, råder total kontroll:

– Om 30 minuter finns inte ett paket kvar här. Om inte tullen tycker något annat, vill säga.

Medan DHL-paketerna sorteras smy-





Tidiga morgnar är vardag för DHL-teamet på Arlanda. Sortering, lastning och lossning går i en rasande fart. Nedan: Kurir Adolph Karlsson rattar sin Volkswagen Crafter runt sin "loop" i Upplands Väsby. Längs rutten möter han ibland sina kollegor.



"OM 30 MINUTER FINNS INTE ETT PAKET KVAR HÄR!"

BOING 757-200 SPECIAL FREIGHTER

Motor: Rolls-Royce RB211-535E4B
Effekt: 43,500 lb (193,5 kN)
Totalvikt takeoff: 115 688 kg
Maxlast: 39 780 kg
Tankvolym: 42 680 liter
Marshfart: 800 km/h
Räckvidd: 5 834 km vid full last
Längd/bredd: 47,32 meter/14 meter
Vingspann: 38,05 meter
Historik: Lev. 1987 till British Airways

ger två tullare runt bland paketen. Ibland med hund, ibland utan. Tullen har redan innan paketen anlänt till Sverige fått en lista över försändelserna. Hos dem flaggas vissa paket, och hamnar på en lista för kontroll. Andra paket, med varor inköpta i länder utanför EU, beläggs automatiskt med tull och moms för mottagarna själva att betala.

DHL fungerar i dag precis som 1969, då historien om DHL börjar. Tre grabbar från San Francisco upptäckte hur man kunde förkorta processen med att skeppa varor: Det handlar om att förbereda fraktens ankomst.

En av grundarna, Larry Hillblom, tyckte att tiden som varorna låg stilla hos tullen i Honolulu var anmärkningsvärd lång. Så i stället för att vänta

såg de till att dokumentet nådde hamnen redan innan frakten. Grabbarna flög helt enkelt från San Francisco till Honolulu och förberedde fraktens ankomst. Likadant fungerar det alltså år 2014. Så fort planet är i luften från Leipzig, lämnas listor till svenska tullen om vad som finns ombord. Strax efter återkommer tullen med svar om försändelserna. Snabbt och enkelt.

08:32 Cargo-vägen/Arlanda:

Adolph Karlsson lastar in drygt 100 paket till 50 adresser, i körordning, i sin nyvättade Volkswagen Crafter.

– Vi tvättar och tankar själva, och ser till att bilarna blir servade i rätt tid, säger Adolph och fortsätter lasta in paket.

– Jag gillar bilar och älskar att köra. För mig är det viktigt att fordonet är helt och rent och har bra körkomfort.



Jag gillar 2-litersdieseln i Crafter. Med sitt massiva vrid från botten passar den bra till biltypen, det blir sällan motorstopp.

Bilens kupé- och lastutrymme är avskilt med en skjutdörr. En lösning som Adolph gillar:

– Vi behöver inte gå ut och sedan öppna dörrarna bak och hoppa in. Vi går rakt igenom bilen, det sparar både tid och våra kroppar, och det är säkrare. DHL har bra uppföljning av personalfrågor, och våra tips och råd om hur vi kan förbättra verksamheten tas på allvar. Jag har jobbat hos DHL sedan 2000, så jag vet, konstaterar Adolph när vi som första bil av ett tjugotal lämnar Arlanda.

10:01 Upplands Väsby/E4.

– Lämnning av ytterligare ett "DHL Ex-

press före 12:00" avklarad, säger Adolph när han hoppar in i bilen samtidigt som det plingar till i hans scanner; fyra nya hämtningar dyker upp på displayen. Där anges adress, tiden för hämtning samt vikt på kollit. Adolph klickar OK till upphämtningarna och bekräftar därmed till bokningscentralen.

Bilen blir alltså inte lättare och lättare ju längre dagen går. Samtidigt som paket lämnas ut, hämtas paket upp. Ungefär 4 000 paket per dag samlar Adolph och hans kollegor in. Paket som kanske ska från Morgongåva till Kabul, eller från Östermalm till Santiago. DHL Express finns representerat i 220 länder och territorier. I princip hela världen, även om Turkmenistan just nu inte finns på listan.

Om DHL Express ordinarie schema-



Servicedags! Flygplansmekaniker Jan Thomsen tittar igenom 757:ans historik och finner 38 366 loggade flygtimmar. Bakom cockpit finns ett gigantiskt lastutrymme för de specialutformade flygcontainerna.



”JAG STÅR PÅ LISTAN ÖVER FRIVILLIGA OCH KAN NÄR SOM HELST SKICKAS PÅ SPECIALUPPDRAG!”

lagda turer inte passar, finns det andra lösningar. Hossein Farsheed ansvarar för servicen ”DHL Same Day” – här pratar vi specialsydd transporter av pappersdokument, 20 ton tunga generatorer eller tårtor som kräver rätt temperatur vid transport.

– Förra veckan såg vi till att ett viktigt dokument transporterades från Stockholms handelskammare, för att 18 timmar senare överlämnas till rätt person i Peking. Det är högsta klassningen på vår kurirservice – en person är med lasten hela vägen, från A till B, säger Houssein.

– Jag står på listan över frivilliga att när som helst under dygnet skickas på den typ av specialuppdrag, berättar Adolph när vi rullar in på DHL-statio-

nen efter dagens sista stopp.

– Lite spännande, men inget samtal ännu ...!

Adolph parkerar sin Crafter och lastar in paketen från Upplands Väsby. Paket som ska vidare ut i den stora DHL-världen. ■

Volkswagen Crafter 35 Skåp 2,0l TDI DHL

Motor: Turbodiesel, 1 968 cm³, common rail direktinsprutning
Effekt: 136 hk vid 3 500 r/min
Vridmoment: 340 Nm vid 1 575 – 2 250 r/min
Tjänstevikt: 2 451 kg
Totalvikt: 3 500 kg
Maxlast: 1 049 kg
Lastutrymme: 11,0 m³
Vändradie: 13,6 m
Förbrukning: 8,9 l/100 km blandad, 7,9 l/100 km landsväg, 10,7 l/100 km stad, CO₂ 234 g/km



Ordning och reda! Fata Miljkovic har full kontroll på vad som händer vid lossning av fraktflygplanen. Hon började hos DHL 1996.

Volkswagen Crafter DHL har specialbyggd inredning, byggd av tyska Sommer AG, med svagt inåtsluttande hyllor och genomgång mellan last- och kupéutrymme. Förstärkta lås skyddar mot inbrott.



Be free
by Bewa and Freno



Vi kan anpassningar på VW Caddy, Transporter & Crafter!

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

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

Kontakta din närmaste VW återförsäljare eller oss för mer information.

bewa **intraf**
Public Transport Solutions

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



bewa **intraf**
Fordonsteknik

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

DE SVENSKA HOPPEN

Volkswagen Dealer Team och KMS har stakat ut vägen för en spännande framtid.
– Otroligt inspirerande, säger teamchefen Tommy Kristoffersson.

Text: Richard Sjösten Foto: VW/KMS

Efter fjolårets mjukstart i rallycross med två Scirocco är det i år dags att vråla igång en trestegsraket.

– Otroligt inspirerande! Äntligen, nu är vi tillbaka där vi började, med att bygga rallycrossbilar, säger nytände stallchefen Tommy Kristoffersson.

– Det här är ett treårsprojekt som startar med full SM-säsong plus några tävlingar till i år, full VM-serie nästa år och så siktar vi på att vinna VM 2016.

Optimismen spirar verkligen i verkstaden några kilometer utanför Arvika. Visserligen finns inte några nya Super Car-Polo på plats än, men de byggs fullt nere i Tyskland allt medan teamets medarbetare minutiöst förbereder sig på bästa sätt.

Rallycross expanderar våldsamt just nu tack vare nyvunnen VM-status och Tommy Kristoffersson är lycklig att teamet gjorde en helomvändning i sista stund förra året.

– Vi var ju bara några dagar från att börja bygga banracing

TTA-bilar till dagens STCC-reglemente, men jag känner att vi gjorde helt rätt som tog det här beslutet.

Nya inriktningar är inte främmande för KMS, som har rutin på att nosa upp det som är hetast för stunden.

– På det sättet har vi följt strömmen förr. Det gjorde vi 1998 när vi la om till STCC, som då var rejält på uppgång. Nu när rallycrossen växer är vi tillbaka där vi startade runt 1989 - 1990.

– Nu har vi tung sponsring från VW Dealer Team och inte minst från VW Transportbilar, och vi har massiv erfarenhet från både banracing och rallycross. Kunskapen från båda sporterna tar vi in i det här bilbygget. Det blir en snabb och stenhård bil, lovar Kristoffersson, som engagerat sonen Johan och normannen Ole Christian Veiby som förare.

Bilbygget löper enligt plan, men kom igång lite sent och risken finns att bara en bil är klar till premiären på Knutstorp. Tommy fortsätter:

– Vi får kanske nöja oss med en Polo till premiären. I så fall kör vi en Scirocco som komplement. Bygget får ta den tid det tar.

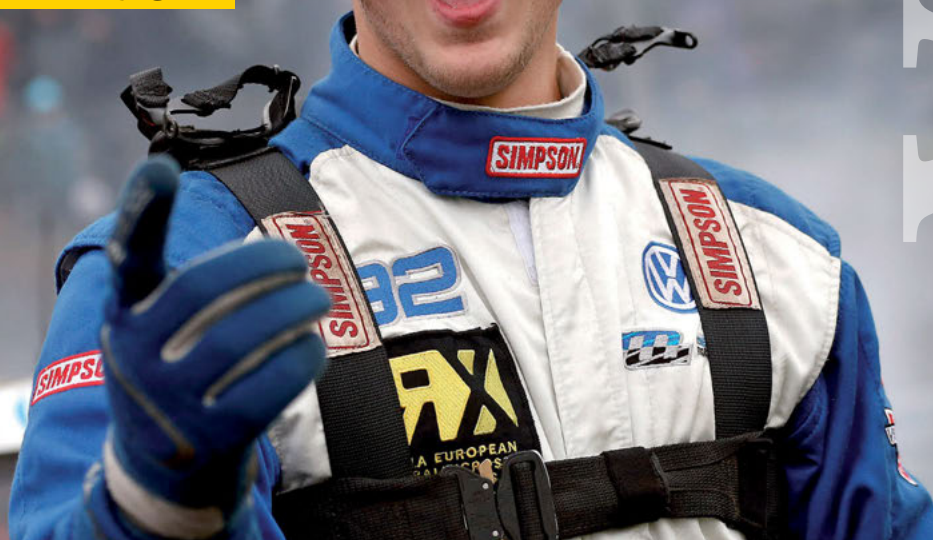
Satsningen är som sagt långsiktig och ska optimeras på sikt. Kompromisser för snabba lösningar duger inte. ■



OLE CHRISTIAN VEIBY

JOHAN KRISTOFFERSSON

ANTON MARKLUND



Polo RX Supercar redo att ta sig an konkurrenterna i VW-säsongens första tävling i Montalagre 3-4 maj i Portugal. Bilen har 560 hästar och ett vridmoment på 850 Nm. Vikt 1 300 kilogram.

SNABBFAKTA rallycross 2014:

FIA World Rallycross Championship:

3-4 maj Portugal, 24-25 maj Storbritannien, 14-15 juni Norge, 28-29 juni Finland, 5-6 juli Sverige, 12-13 juli Belgien, 7-8 aug Kanada, 6-7 sep Frankrike, 20-21 sep Tyskland, 27-28 sep Italien, 11-12 okt Turkiet, 22-23 nov Argentina.

RallyX Supercar Scandinavia: 9-10 maj Ring Knutstorp, 29 maj Arvika, 26 juni Strängnäs, 22-23 aug Ring Knutstorp, 5-6 sep Solvalla, Stockholm.

Marklund Motorsport är redo att ta sig an utmaningen i rallycross, som till 2014 nu äntligen fått officiell VW-status.

Text: Richard Sjösten Foto: VW/Marklund Motorsport

Svenska teamet Marklund Motorsport blir officiellt VW-team i Rallycross-VW 2014 – i den bilsportgren som växer starkast. Teamchef Jan Marklund ser fram emot premiären i Portugal.

– Samarbetet mellan Volkswagen och Marklund Motorsport har gjort att vi haft möjlighet att utveckla bilen till en helt ny nivå. Vi är glada för det stöd vi har från Volkswagen i såväl Tyskland som Sverige, säger teamchefen Jan Marklund.

Finske regerande mästaren Toomas

”Topi” Heikkinen har kontrakterats.

– Förra året var framgångsrikt, med total vinst för mig i Global Rallycross Championship. VM-säsongen kommer att bli tuff sett till konkurrensen men samtidigt kul att titta på för fansen. Kända racing- och rallyprofiler kommer att göra upp om segern och fightas mot unga talanger, konstaterar finländaren.

Bredvid Heikkinen på startlinjen i VM står svensken Anton Marklund, som också han kör en Volkswagen Polo RX Supercar.

– Jag längtar verkligen till säsongstarten! Det blir inspirerande med en teamkamrat som man kan lära sig av. Samtidigt känns det bra att veta att teamet ger oss alla möjligheter till att nå framgångar, säger Anton Marklund.

– Planen i år är att vara med och slåss om pallplatser. Och nästa år ska vi definitivt slåss om segern i VM. Men man vet aldrig, vi kan nog överraska redan i år, säger Jan Marklund. ■

DE INTERNATIONELLA HOPPEN

BILINREDNING PRIS 2.898:- SVENSKTILLVERKADE KVALITÉTSPRODUKTER



BILINREDNING SERIE ENKEL MONTAGETID I BIL 2,5H

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



BILINREDNING DUBBELGOLV MONTAGETID I BIL 3H

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

ALLT FÖR TRANSPORTBILEN TILL MARKNADENS BÄSTA PRIS

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

WWW.WORKSYSTEM.SE

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



Uppgradera din Amarok, T5, Caddy eller Crafter

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

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

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

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



Standard Leather AB
Fräsarvägen 7
142 50 Skogås

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



MODUL-SYSTEM

Inredningar för din servicebil



MODUL-SYSTEM HH AB

Stockholm: 08-477 09 00, Göteborg: 031-746 87 00, info@modul-system.com

Hitta fler återförsäljare av Modul-Systems produkter på: www.modul-system.se



We make your van work smarter

UTVALDA INKLÄDNADER FÖR VW TRANSPORTBILAR

CADDY



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

TRANSPORTER



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

CRAFTER



TAK FINNS TILL ALLA MODELLER.



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



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

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

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



SV-stötdämpare



Luftfjädringssystem



Hadley tryckluftshorn



Högttempisolering

www.karnag.se | 08-630 10 00



Armstöd till VW Caddy

796:-
+ moms



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

Lastskydd i Durkaluminium



finns till bland annat:
VW Caddy
VW Transporter
VW Crafter

Lastskydd från 556:- + moms

bott ▶ **bott bilinredningar**
skapar effektiva arbetsplatser



Vi skräddarsyr
lösningar för
era behov!

För info
031-707 07 30

ALMAX
UTRUSTAR FORDON
generalimportör för bott bilinredningar

info@almax.se | www.almax.se

Vi söker samarbetspartners!

Hasplåtar & Drivlineskydd

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

Hasplåtar från 1276:- + moms



TRANSPORT
STYLING

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

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



EN PÅBYGGNAD FÖR VARJE BEHOV

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

S-K-SE

www.autokaross.se • 0515-72 34 00

PLB VINDIC

CARRYBOY

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



Mountain Top
INDUSTRIES APS

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



3 starka varumärken som uppfyller alla dina önskemål.

VINDIC

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



VINDIC

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

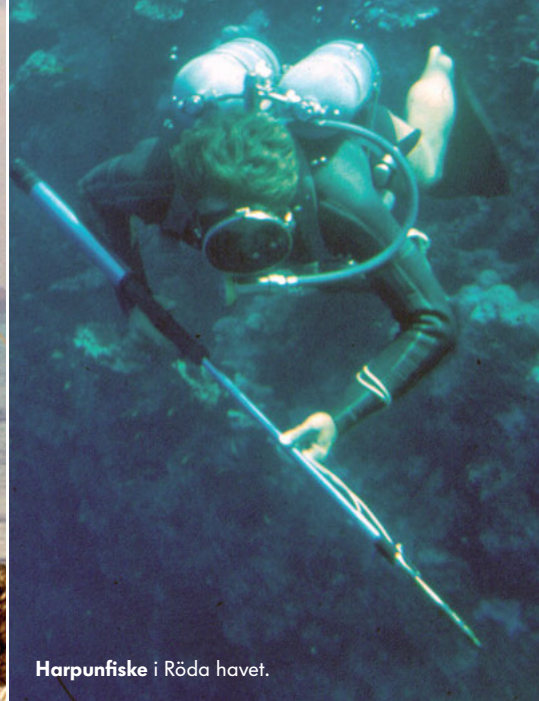


Produkter för arbete och fritid i prisintervaller för alla plånböcker.

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

PLB Vindic AB

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



Harpunfiske i Röda havet.

På väg söderut från Kairo. En båt passerar på Suezkanalen.



September 1962: På väg mot det stora äventyret. Som nästan alla lyxbussar var även denna högerstyrd.

BUSS- BÄSTISAR



Hur många mil Brigitte och Lars Westfeldt färdats tillsammans i sina campinginredda VW-bussar vet de inte. Men det är många och det är bussarna också.

Text: Björn Sundfeldt **Foto:** Lars Westfeldt m fl

När Brigitte och Lars Westfeldt förra året köpte sin splitter nya VW California blev den nummer sju i en obruten rad av campinginredda VW-bussar – men den första som de köpt ny och färdig.

De sex tidigare bussarna har paret Westfeldt införskaffat i varierande skick, varpå Lars först återställt dem till nästan nya och sedan har de tillsammans utformat en campinginredning, som Lars byggt hårdvaran till medan Brigitte svarat för mjukvaran.

Men om vi börjar från början så började det med att Lars Westfeldt redan som mycket ung bestämde sig för att ägna sitt liv åt två saker: dykning och bilar. Men först behövde han ett yrke och valet var inte svårt. Lars utbildade sig till bilmekniker och sedan också till bilplåtslagare.

– Att jobba som bilmek blev lätt lite enahanda. Det var i princip samma jobb hela tiden. Som plåtis har man ett mer omväxlande och skapande jobb, det blir en utmaning att få till det så att skadan inte går att se, berättar Lars när TransportMagasinet hälsar på hos paret Westfeldt i Eskilstuna.

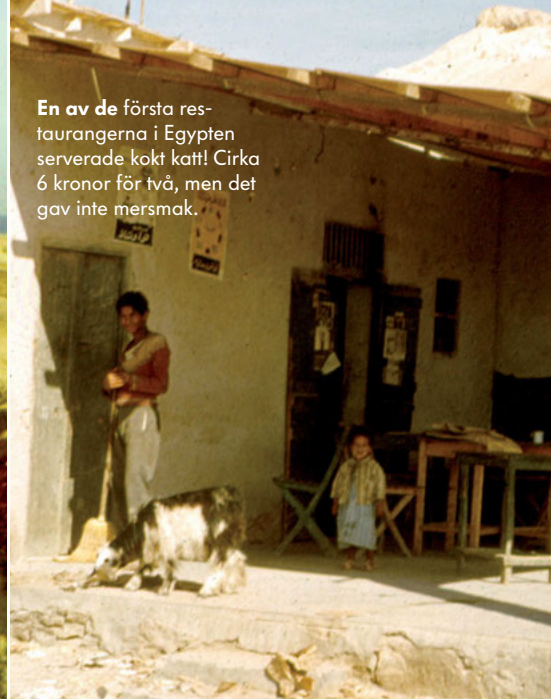
Efter några år som bilplåtslagare på en verkstad i Eskilstuna hittade Lars en krockskadad VW Lyxbuss från 1955 och det blev starten på Drömmresan: till Egypten för att en dyka.

Lars och hans kompis Sören Magnusson, som jobbade på samma verkstad, sparade pengar i ett och halvt år. Under tiden jobbade Lars med Lyxbussen. Han riktade och lackerade karossen, modifierade bilen med bland annat en ny motor på 34 hk i stället för den gamla 25-hästarsmotorn, och inredde bussen med mellanvägg och gasolkamin. I september 1962 var bilen klar och kassan någorlunda välfylld. Dags att ge sig av.

– Den nya motorn gjorde verkligen skillnad, bilen gick fantastiskt – tyckte vi i alla fall då.

Färden gick via Schweiz ner till Genua i Italien. Där lastades





En av de första restaurangerna i Egypten serverade kokt katt! Cirka 6 kronor för två, men det gav inte mersmak.

bussen på en grekisk lastramp som via Pireus i Grekland tog dem över Medelhavet till Alexandria.

– Det stormade rejält och vi blev fruktansvärt sjösjuka. När vi kom fram sov vi första natten i hamnen. På morgonen kom en man i guldsmyckad uniform. Han visade sig vara chef för tullverket och blev så imponerad av våra resplaner att han hjälpte oss komma in i landet utan att vi behövde betala några depositionsavgifter.

På vägen söderut stannade Lars och Sören till några dagar i Kairo. Där provade de för första gången arabisk mat, och förundrades över alla små bilverkstäder som höll till mitt i gatan med sina reparationer.

Men dykningen var målet. De fortsatte söderut, mot Hurghada. I Röda havet sjösatte de sin gummibåt. Detta var långt innan kusten längs Röda havet blev ett stort turistmål och sportdykning var i stort sett okänt i Egypten.

– Rädslan för hajar var utbredd, men Sören och jag dök och fotograferade flera veckor i sträck. Jag hade byggt ett vattentätt fodral till min småbildskamera inför resan, och det vi fick se överträffade alla våra förväntningar. Där fanns

EN LYXBUSS KÖRDE GENOM EGYPTEN MED EN HAJ PÅ TAKET.

giftfiskar, som barracudor, rockor, muränor och hajar och vi jagade matfiskar med harpungevär. Det är inte tillåtet numera, men då var det inga problem.

De båda dykande svenskarna följde kusten söderut och vidare genom öknen ner till Aswan. De blev snart mästare på offroad-körning. Vägarna i södra Egypten var få och de som fanns lämnade oftast en hel del att önska.

På väg hem fortsatte de att dyka. Lars injicerade krabbor och fisk med formalin för att ta med hem till Sverige; han hade en god vän som var lärare och ivrigt väntade på den exotiska fångsten. Sålunda körde en Lyxbuss från Eskilstuna hem genom Egypten med en haj på taket.

– Den var inte så stor, kanske en och en halv meter, men



På väg över St Gotthardspasset i Schweiz.



Vägar fanns – ibland, men ibland inte, och då och då tog det stopp. Lars försöker gräva loss ekipaget.



Lydia lastar av en buss och två äventyrare i Alexandria.

väckte ändå en hel del uppståndelse.

Även den tre månader långa resan väckte uppståndelse när långresenärerna återvände till Sverige. Då var dykning nytt och spännande och att simma med hajar var exotiskt – och får väl anses vara så även i dag.

Många dagstidningar skrev om resan och Lars bilder syntes lite överallt. Han kontaktades av företaget Aqua Sports, som undrade om han kunde tänka sig att ta med grupper av sportdykande svenskar till Röda havet?

– Det kunde jag förstås. Så jag utbildade mig till dykinstruktör och tog med grupper till Röda havet och andra hajrika vatten, som Indiska oceanen och Karibiska havet.

Under flera år jobbade Lars med att laga krockade bilar 7-8 månader per år och resten av året ledde han dykresor.

– I dag skulle väl ingen arbetsgivare acceptera ett sådant schema men då gick det, även om de inte jublade. Men sedan startade jag eget och då gick det lättare.

– Och så träffade jag Brigitte och då gick allt ännu lättare. Nu har vi varit gifta i 48 år, säger Lars med påtaglig värme i rösten och kramar hennes hand.

Lars blev snart expert på att räkta krockskadade bilar och så småningom blev han utbildningschef på Dataliner AB, ett företag som med Lars hjälp utvecklade en universell riktbank med lasermätssystem. I det jobbet för Lars jorden runt och Brigitte hängde ofta med, både på tjänste- och dykresor – hon hade också blivit en fena på dykning.

Fritiden tillbringade Lars ofta i garaget, där han renoverade bilar för både vardag och semester.

– Nästan alla bilar vi haft har varit krockade vrak som jag har fixat. Alla VW-bussar vi haft har jag riktat och förbättrat. Och en gång riktade jag en totalkvaddad men nästan ny Porsche 356 som Brigitte fick i julklapp.

– Oh jaa, den var fantastiskt fin och så kul att köra, utbrister Brigitte med ett saligt leende.

Men 1989 var det färdigriktat. Lars drabbades av en hjärninfarkt, som han visserligen återhämtat sig väl från, men något mer bilriktande och -byggande blev det inte.

– Och spela ordentligt kan jag inte heller längre, säger han och tittar lite sorgset på orgeln och pianot som stumma står längs väggen i vardagsrummet.



En del exotiska fiskar och andra havsinnevärnare fick följa med hem, andra äts upp i lägret vid Röda havets strand.

Sightseeing; VW-bussen fer sig rätt liten vid foten av den väldiga Cheops pyramiden vid Giza i utkanten av Kairo.



Lars ville absolut inte ligga i tält när det var 30 grader varmt, men de ettriga sandlopporna fick honom snabbt på andra tankar. Hunden hör till en fiskare.



Men kуска runt i en campingbuss går utmärkt och det har Lars och Brigitte fortsatt med år efter år. Den sista egenbyggda och -riktade bussen är från 1988, lackerad i knallgult och utrustad med specialbyggt takräcke och gummibåt på taket. Samt den då starkaste motorn på 112 hk, som blivit lite fler ändå sedan Lars "fixat till den lite".

– Av Volkswagens tre första tre bussgenerationerna har vi haft en Typ 1, tre Typ 2 och två Typ 3, och alla har varit fantastiska på många sätt. Men den här sista trean var allt något extra och inte minst då för att den är så snabb, menar Lars.

Men nu är den såld och det är California som väntar. Efter många och långa resor kors och tvärs genom Europa är det i år Sverige som gäller i vår för paret Westfeldt.

– Upp genom hela Sverige så långt norrut det går. Sedan åker vi hem genom Norge, berättar de med en mun.

Vad som sedan väntar och när har de inte bestämt, men att det blir många fler resor råder ingen tvekan om.

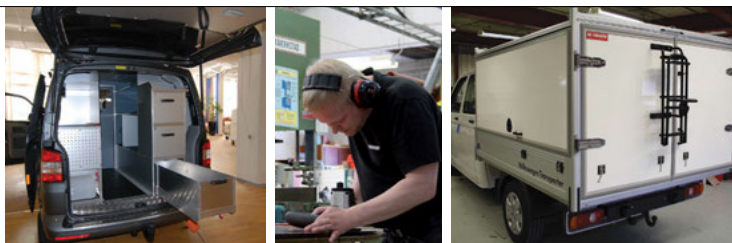
– Vår nya California är så fantastisk att köra, den kan vi gärna åka till världens ände i, utbrister Brigitte lyriskt. ■

VÅR NYA CALIFORNIA ÄR FANTASTISK, DEN KAN VI GÄRNA ÅKA TILL VÄRLDENS ÄNDE I.



Den sista egenbyggda campingbussen, en -88 med starkaste motorn på drygt 112 hk, var väl utrustad med bland annat backkamera och monitor på instrumentpanelen.





Vi kan det här.

69 ÅRS TRADITION - KVALITET I VÄRLDSKLASS

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

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

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

Välkommen att testa oss du också!



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

Volkswagen Crafter och Volymax.

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

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

Välkommen!

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



Berco

Specialisten på allt inom
påbyggnadsskåp.

Oavsett motiv...



Vi kan...

BILDEKOR

Vi är officiell leverantör till Volkswagen Transportbilar. Det betyder att vi åtar oss både små som stora jobb. Oavsett om det gäller en liten Caddy eller ett stort Crafter-skåp. En eller hundra spelar ingen roll.

Byt färg på bilen!

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

Behöver ni också hjälp så tveka inte att kontakta oss.

Det vi kan, gör vi bäst.

hillstedts
Det vi kan, gör vi bäst!

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

”NEJ TACK, INGEN LITEN RÖD.”



I bland brukar jag roa mig med att åka runt till olika bilhallar och studera verksamheten. Ibland smyger jag in och bara bläddrar i broschyrstället, men det händer att jag utger mig för att vara en potentiell kund.

Det intressanta är hur man blir bemött som kund. Otaliga gånger har jag fått stå och vänta länge. Ibland har jag aktivt fått söka upp en säljare, som nästan alltid suttit upptagen i telefon. Vilka pratar de med egentligen? Antar att det inte är så många som köper bil per telefon.

Men visst; det finns säljare som är blixtnabba fram och frågar om de kan hjälpa till med något. Heders!

Jag har alltid repliker och frågor klara. Det gäller att vara neutral, både i språk och klädsel, för att inte styra säljaren i någon riktning. ”Jag vet inte riktigt vilken bilmodell som passar mig, vad föreslår du?”, är min standardöppningsfras. Nästan alltid kommer följande svar:

– Jag föreslår en liten smidig, bränslesnål och miljövänlig bil. Lätt att köra och att fickparkera och barnen kommer att trivas i baksätet. Dessutom är den röd...

Jag har inte nämnt något om barn eller att jag vill ha en liten lättmanövrerad bil. Till saken hör att jag nästan dagligen kör 60-tons lastbil med släp och därför tycker att de flesta fordon är lättmanövrerade, men det kan naturligtvis inte säljaren veta. Bara för att jag är kvinna vill jag inte automatiskt ha en liten röd bil, jag kanske inte ens gillar rött. Jag vill ha en bil med mycket körglädje, krom, extra lullull och en fet motor med klipp i som passar mina behov och personlighet, både i jobbet och på fritiden.

Jag försöker hålla masken och fortsätter lugnt: ”Okej, men jag bor på landet där det är dåligt plogat på vintern. Jag kör ofta långa sträckor och vill ha en cool bil med lite extra finesser. Dessutom behöver jag lite större lastutrymme”.

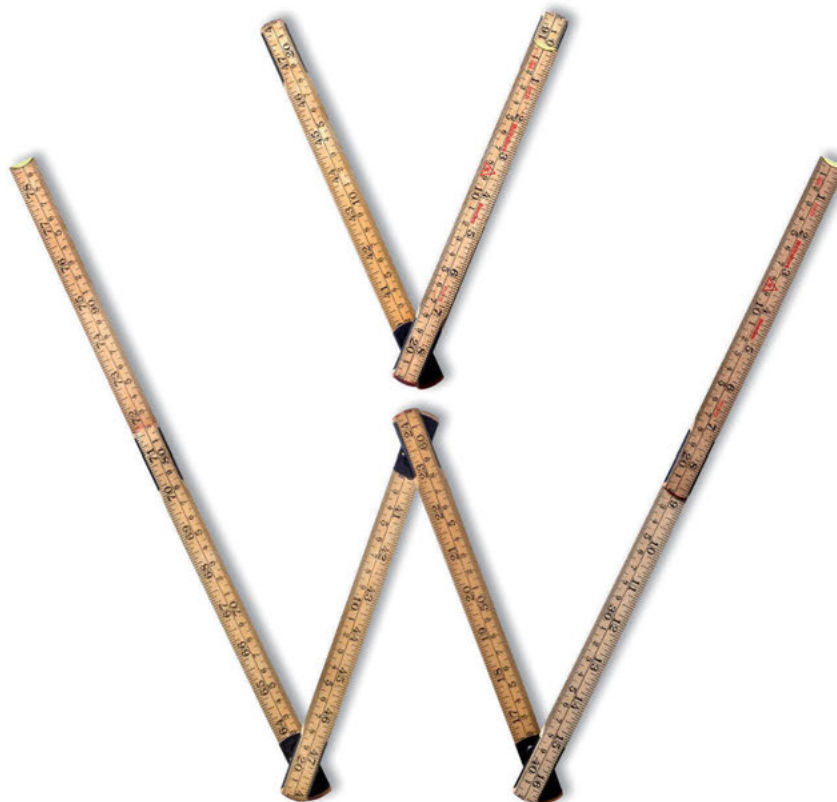
Nu brukar säljaren fundera lite, men oftast komma fram till att den redan föreslagna bilen har osedvanligt bra köregenskaper och skulle passa utmärkt på oplogade småvägar. Sedan följer en snabbguidning i klädsel, färger och rymligt handskfack. Inte ett ord om senaste tekniken, drivlina, motor eller serviceintervaller.

Hade säljaren föreslagit samma röda bil till en manlig kund? Knappast. Och alla kvinnor skjutsar inte barn till dagis...

Här brukar jag besviket säga till säljaren att jag nog måste hem och fundera lite. Kan-ske tillägger jag att jag ska prata lite med maken först ...

– Välkommen tillbaka, hälsar säljaren glatt – utan att alls uppfatta min ironi.

Annette Eilert, motorjournalist



Måttanpassad bilförsäkring.

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

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

Volkswagen Försäkring



Transportbilar

CERTINA

SWISS WATCHES SINCE 1888



PRECISELY
YOUR
MOMENT

DS EAGLE

GMT – SECOND TIME ZONE (24 H)
12-HOUR CHRONOGRAPH

WWW.CERTINA.COM