

För last och lust



Volkswagens nya pickup Amarok har startat sitt erövringståg i Sverige. TransportMagasinet har kollat läget med några presumtiva kunder inom olika yrkes- och användningsområden.

ANNA VÄXLAR NER TILL TVÅAN och svänger upp framför stallet ute på Ekerö utanför Stockholm: – Fantastiskt vad lättkörd och smidig den är, det är ju ändå en ganska stor bil, konstaterar hon.

Anna Hildebrand är hästtjej och har varit så i 22 år och det märks när hon hämtar ut Guyrci ur stallet för att lasta honom i vårt lånade hästtransportsläp.

ANNA ÄR POLIS OCKSÅ, utryckningspolis vid Norrmalmspolisens i Stockholm, och

det är inte lika lätt att tro på. Måhända en fördomsfull reaktion från en gammal redaktör. Anna är visserligen 168 cm i strumplästen men ser inte ut att väga mer än på sin höjd 55 kg (53 visar det sig när jag vågar mig på att fråga).

– **ATT VARA POLIS HANDLAR** inte bara om att vara stor och stark, utan att vara kommunikativ och förstås människor. Det som motiverar mig är att hjälpa människor i svåra situationer samt att lagföra dom



» Den är bekväm också.
Även i baksätet sitter
man riktigt bra. »

som som utsatt andra för brott. Det är ett intressant och omväxlande arbete där man verkligen har en möjlighet att göra skillnad.

Efter många år av tävlingar i hästhoppning har Anna lastat av och på fler hästar i fler hästsläp än hon kan räkna, och erfarenheterna av detta har fått henne att starta företaget Lasta rätt (www.lastaratt.se).

– Jag har sett så många som haft problem med att lasta sin hästar att jag tyckte det borde finnas en marknad för att hjälpa till där – och det verkar som jag hade rätt, det går redan ganska bra, berättar hon.

LUGNT LEDER HON Guyrci fram mot släpet, klappar honom på halsen och pratar lugnande till honom medan de går uppför rampen och in i vagnen.

– Det viktigaste är att vara lugn hela tiden och se till att hästen också är det, förklarar Anna medan hon ser till att Guyrci står som han ska och sedan stänger om honom.

Med Guyrci säkert förvarad i släpet rullar vi iväg för att känna på Amaroks dragegenskaper – och känner i stort sett ingen skillnad jämfört med tomt släp. Oavsett last är Amarok en osedvanligt stabil och stark dragbil som inte låter sig påverkas av vad som hänger på draget (som självklart är standardutrustning).

NÅGRA MIL SOM HÄSTDRAGBIL räcker gott för att vi ska bli övertygade om Amaroks dragkapacitet och vi vänder åter mot stallet.

– Den är bekväm också. Även i baksätet sitter man ju riktigt bra, konstaterar Anna som sakkunnigt synar Amarok i sömmarna inifrån och ut.

– Och cool också. Den ser verkligen riktigt cool ut, tycker hon när vi återvänt till stallet och hon går ett varv runt bilen innan hon börjar backa ut Guyrci ur släpet och återbördar honom till boxen.



–Det viktigaste är att vara lugn hela tiden, förklarar Anna när hon leder in Guyrci i hästtransportsläpet, som vi lånat av Leif Eriksson på Transportfordon ute på Ekerö där Anna bor och stallet ligger.



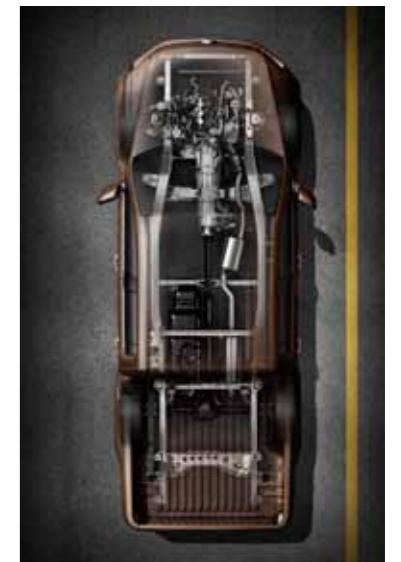
Anna Hildebrand har varit hästtjej i 22 av sina 30 år. Hon har tävlat i hästhoppning i många år och har två egna hästar.

Fakta

VOLKSWAGEN AMAROK

Pris (exkl moms): Dubbelhytt 163 hk TDI. Trendline 255 200, Highline 269 900 kronor
Motor: Längsmonterad 4-cyl radmotor med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder. Direkt bränsleinsprutning typ common rail. BiTurbo. Partikelfilter. Borrning/slag 81/95,5 mm, cylindervolym 1 968 cm³. Maxeffekt 163 hk/120 kW vid 4 000 r/min, max vridmoment 400 Nm vid 1 500 r/min.
Kraftöverföring: Motorn fram, ständig eller inkopplingsbar fyrhjulsdraft. 6-växlad manuell låda. ESP (elektroniskt antisladdsystem).
Fjädring/hjulupphängning: Spiralfjädring och krängningshämmare fram. Bak stel axel i längsgående bladfjädrar.

Servostyrning: Kuggstäng, vändcirkel 12,95 meter.
Bromsar: Ventilerade skivor fram, trummor bak. ABS (läsningsfritt system).
Hjul: Fälgbredd 6,5 tum, däck 245/70 R16.
Mått & vikt (cm/kg): Axelavstånd 310, längd 525, bredd 194, höjd 183, spårvidd fram/bak 164/165, vadningsdjup 50, markfrigång 24,9, anfallsvinkel fram/bak 28/23,6 grader. Flakyta 2,52 m², tjänstevikt ca 1 960 – 2 180, maxlast cirka 1 150, släpvagnsvikt 2 800. Bränsletanken rymmer 80 liter.
Bränsleförbrukning (blandad körning, inkopplingsbar 4WD): 7,9/100 km, CO₂-utsläpp 209 g/km.
Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 11,1 sek, toppfart 181 km/h.



Efter fikat är det dags för "Lillis" och Viri att ge sig av för att nosa upp eventuella älgar och driva dem mot passen där Anders, Birger och Linus ska stå.



» Vi har ju ingen last och ändå känns den följsam och inte särskilt stötig. Andra sådana här bilar brukar ju kännas som de ska studsas av vägen om man gasar lite. »



DAGEN EFTER BESÖKET på Ekerö kör jag 89 mil norrut nonstop så när som på ett fikastopp. Bilen behöver däremot ingen påfyllning, 80-literstanken ger en räckvidd på 100 mil plus om föraren inte är alltför tungfotad.

Nästan nittio mil utan träsmak är gott betyg till stolarna, och det är också en av Anders första reflektioner när han sitter upp i Amarok för att köra ut till jaktlagets samlingsplats.

Anders Grundström från Gargnäs i Väs-

terbotten har varit jägare i 47 år och bilentusiast – eller "bensinhuvud" som engelsmännen säger (fast på engelska förstås) – ungefär lika länge. Tävlatt med bil har han också gjort, i prissamlingen finns bland annat ett SM-tecken i israc-ing, och han har icke utan framgång provat även banracing och rally.

MEN NU ÄR DET ÄLGJAKT och frågan om Amaroks duglighet i sådana sammanhang som är i fokus och första notering-

en är alltså tummen upp för komforten, både hur stolarna känns och hur fjäd-ringen arbetar.

– Vi har ju ingen last och ändå känns den följsam och inte särskilt stötig. Andra sådana här bilar brukar ju kännas som de ska studsas av vägen om man gasar lite, konstaterar Anders när vi parkerar vid samlingsplatsen ute i skogen.

De övriga syns ännu inte till och Anders försvinner in i skogen med yxan i högsta hugg. Snart återkommer han med

ett par grova rötter som inte ser särskilt eldfångda ut – men snart brinner en rejäl brasa.

– Det är tjära i sådana där rötter, vi kallar dem tjärestubbar, och som du ser är de lätta att få fyr på och de brinner både länge och bra.

I SAMMA VEVA ANLÄNDER två av de övriga ordinarie medlemmarna i Solvemyrens lilla jaktlag, Alf "Lillis" Börjesson och Birger Nilsson. Patrik Stenlund har förhin-

der men Birger har med sig 15-årige dot-tersonen Linus som "uppsiktsjägare" (nybörjare som ännu inte tagit licens). Tillsammans blir vi alltså fem perso-ner, men vi ska förstås inte glömma "Lil-lis" jämttik Viri som ju får sägas vara en "nyckelperson" i detta sammanhang.



Efter fika och taktikresonemang vid brasan far Lillis och Viri iväg för att söka av ett område öster om oss och driva eventuella älgar mot de pass som jag och Anders och Birger och Linus ska stå på.

Eller rättare sagt sitta på. Anders utnyttjar det faktum att vi kör bil fram till passet och är väl rustad, bland annat med ett par campingstolar, så vi slår oss ner och gör det bekvämt för oss.

Vi behöver inte sitta och moltiga som jag hade föreställt mig.

– Om Viri får upp vittringen så hör vi det i god tid, förklarar Anders, ställer ifrån sig studsaren, sträcker ut benen framför sig och sjunker djupare ner i stolen.

TIDEN GÅR. Inget hörs, inget händer.

– Att sitta på älgpass är rätt mycket som att köra biltävling. Mycket väntetid, ibland avbrutet av spänning, konststaterar Anders när vi suttit överksamma och väntat i nästan en timme utan att något hänt.

Samtalet glider som så ofta in på bilar och Anders betraktar Amaroken bredvid oss:

– Tja, egentligen är det väl en sådan där jag borde ha. Med en bra kåpa på flaket klarar den ju allt jag behöver. Där ryms en skapligt stor älg och när Simon (sonsonen) ska tävla får både karten och alla grejer som hör till lätt plats där bak och vi kan åka fem stycken där fram, så det där får jag nog fundera lite närmare på. men visst kan vi väl ta en lite längre sväng i eftermiddag.

Visst kunde vi det. Men först är det återsamling och lunch vid brasan, sedan söker Lillis och Viri av ännu ett område – men den här dagen är skogen tom på älgar. Det är spårnö men inga spår och Viri är inte vittring en enda gång.

Vi ger upp när solen går ner. Anders och jag kör en rejäl sväng och sedan kör jag ännu längre, 89 mil i retur, och gör ungefär samma reflektioner som Anders gjort några timmar tidigare.

Amarok är vilsam att köra även över längre sträckor. Tyst, bra stolar och körställning, stabilt väg beteende oavsett väg och underlag tack vare bra chassi och givetvis tack vare fyrhjulsdriften.

ÅTER I "SÖRLANDET" hälsar vi på i Strängnässtrakten, där snickaren Daniel Lindström bygger ett garage. I sitt företag Iländabygg AB har han en liten fransk



» **Flaket är ju faktiskt ganska stort och det är perfekt med dubbelhytt och fyrhjulsdraft.** »



– Den här skulle jag gärna ha. Problemet är att jag måste sälja min jänk-SUV först och det är inte det lättaste i dagens läge, avslöjar Daniel dystert.

skåpbil som han är mer än missnöjd med och en amerikansk SUV med extrem bensintörst som mest utmärkande egenskap.

– Det är ju en sådan här jag skulle ha, säger han efter att ha lånat vår Amarok några dagar och bland annat hämtat isoleringsbalar och annat byggmaterial.

– **FLAKET ÄR JU FAKTISKT** ganska stort och det är perfekt med dubbelhytt och fyrhjulsdraft. Och så går den ju riktigt skapligt också, nästan som min jänkare med nästan dubbelt så stark motor – fast jag skulle gärna ha automatlåda. Finns det?

Inte än, blir svaret till Daniel – och till alla andra som undrat detsamma. Men en sådan kommer, sannolikt inom mindre än ett år.

Anders behöver däremot inte vänta. Kåpor av olika modeller finns redan nu.

Han behöver alltså bara bestämma sig för vilken typ av fyrhjulsdraft han föredrar. ■