

GeTingen

VW GTI Klubbens medlemsbladning - 1/08



RAZ MK1

Passat CC
Raz Mk1 bygge
Väl valda vägar - Zwei
Volkswagen Individual GmbH



Reportage: **Twådagars Kinnekulle**

Portrait: **Sabine Schmitz**

Årets mässa: **Genève**

Test: **Tiguan på svenska vägar**



Klubb fakta

VW GTI Klubben
Klubben bildes 1985
Getingen är en medlemstidning för
VW GTI Klubben medlemmar.
Den ges ut ca 2 ggr/år.

Adress:

VW GTI Klubben
c/o Fredrik Borbos
Nygatan 10
26020 Teckomatorp

Medlemsservice:

E-post: vw@gtiklubben.nu

Internetadress

<http://www.gtiklubben.nu>

Redaktionen

Ansvarig utgivare

Mikael Lundin, Tel. 0300-151 37
E-post: mikael.lundin@gtiklubben.nu

Layout och design

Steffen Fäldt
E-post: steffen.faldt@gtiklubben.nu
E-post till redaktionen: vw@gtiklubben.nu

Styrelsen

Ordförande

Fredrik Borbos
E-post: fredrik.borbos@gtiklubben.nu
Kassör

Sekreterare

Mikael Lundin, Tel. 0705-15 08 00
E-post: mikael.lundin@gtiklubben.nu

Ledamöter

Mikael Andrén, Tel. 0705-68 03 26
E-post: mikael.andren@gtiklubben.nu
Viktor Czajkowski
E-post: viktor.czajkowski@gtiklubben.nu
Teddy Persson
E-post: teddy.persson@gtiklubben.nu
Stefan Thull, Tel. 0705-83 33 53
E-post: stefan.thull@gtiklubben.nu

Suppleanter

Per Junfors
E-post: per.junfors@gtiklubben.nu
Patrik Jonasson
E-post: patrik.jonasson@gtiklubben.nu
Johan Wing
E-post: johan.wing@gtiklubben.nu
Patrik Skolund
E-post: patrik.skoglund@gtiklubben.nu
Ola Olsson
E-post: ola.olsson@gtiklubben.nu

Revisor

Per Andersson
E-post: per.andersson@gtiklubben.nu

Revisor suppliant

Carl Elwing
E-post: carl.elwing@gtiklubben.nu

Ledamöter i valberedningen

Ordförande: Mattias Johansson
Nils Classon

SDF-mötesombud

Per Junfors

Medlemsavgiften är fastställd till 250 kr per år. (Inträdesavgift 100 kr för nya medlemmar samt medlemmar som betalar senare än sista betalningsdag.)

Hur blir man medlem?

Inbetalning sker till VW GTI Klubbens
PG-nummer 646 69 95-5

Har du bytt adress?

Din nya adress mailas då till:
vw@gtiklubben.nu

Om du har material till Getingen

så skickar du det till: vw@gtiklubben.nu

Innehåll

Klubb fakta	2
Innehåll & Svenska banor	3
Ledaren	4
Raz Mk1 - Med ny själ	5
Väl valda vägar - Zwei	8
Reportage: 2 dagars på Kinnekulle	9
Portrait - Sabine Schmitz	11
Passat CC	12
Test: Tiguan	14
Volkswagen Individual GmbH	16
Redaktionen har ordet & TÄVLING	17
Genève - Årets bilmässa	18
Förmåner & Samarbetspartners	19



Svenska banor - Gotland Ring

Historia

Detta är Sveriges yngsta bana och samtidigt en av de mest intressanta. Miljön kring banan är andlöst fantastisk. Banan är fortfarande under produktion och de sista etapperna är nu förestående. Sydslingan kvarstår samt slufförandet av stålräcken som kommer ske under mars månad. Detta är vad som krävs för att FIA licensieras vilket resulterar i att man kan bjuda in de riktigt tunga och krävande klasserna. Banan är på väg att bli en av världens största banor.

Framtid

Planerna och visionerna är båda stora och många. Hybris på Gotländskt vis? Kanske inte, men ledningen planerar att 2012 skall kunna presentera världens längsta racingbana på totalt 28 km. Lösningen är sex olika banor som kan sammanföras och skapa en enda bana. Om de lyckas kan bara finansierare, och en stark ledning och styrelse visa. Att efterfrågan finns är det ingen snack om.

Idag marknadsför man sig med många typer av arrangemang och aktiviteter såsom Allmänhetens dagar, Ecodriving och Safety driving.

Banlängd i färdigt F1 utförande: 7375 meter

Banbredd: 12-25 meter

Depåyta: 100.600 m²

Kurvor: 14 vänster, 14 höger



Ledaren

Kära medlemmar.

Då var det dags för mig att inleda våran klubbtidningen för första gången som ordförande.

Jag har ju sedan Bug Run i somras övertagit ledandeposten efter Viktor.

Själv blev jag medlem i klubben 1995 och hade då min andra GTI, en atlasgrån Mk2 8V, som piskades en hel på bana. Sedan dess har det blivit många träffar, bilar och upplevelser i klubben, och endast bara positiva. Året som gick hann man med att köra med egen bil på 2 träffar samt att ta licens med.

Just nu stunder mycket garagetid för min del, då man vill ha klart bilarna till årets säsong.

Huvudsysslan är just att försöka planera en motorkonvertering i min Corrado 16V, som rasade förra månaden. Så nu är det dags att förbättra.

I år börjar vi träffsäsongen som vanligt på Sturup Raceway, 19:e april. Där hoppas vi på bra uppslutning, Opel Sport Club är som vanligt inbjudna, även någon annan "liknande" klubb kommer att inbjudas. Vi kommer även att finnas på både BilSport Custom motor show i Jönköping och på Motormässan i Malmö, besök oss gärna och snacka bil.

Övriga träffar kommer att fastställas under "Träffar" på hemsidan.

Om ni har någon ideer, eller någon synpunkt om något, var inte rädda att höra av er.

Hoppas vi ses snart !

/ Fredrik Borbos



Från dröm till verklighet RAZ bygger Mk1

Det hela började 2004 med en ide om att stoppa ner en 1.8L 16V motor i en Golf Mk1 och få den godkänd av SBP. En Golf -75:a inhandlades. Den var omregistrerad som GTI och med "utbytt motor" i registreringsbeviset så var den perfekt att bygga på.

En 16V KR motor inhandlades och stoppades ner i bilen, den blev klar tills Bugrun 2005 och den kördes hela sommaren utan några större problem. På hösten revs bilen ner på grund av lite småfix bland annat så läckte tanken lite grann. Nu började det planeras lite mer effektivt och puts på grejerna när bilen ändå var nerplockad.

"lättare sagt än gjort att hitta en fräsch kaross"

Bilen sattes upp i en docka och underredet skrapades. Det visade sig ganska snart att bilen hade sett sina bästa dagar. Det fanns mycket rost under underredsmassan som inte hade syns innan. Då togs beslutet att leta upp en annan bättre kaross. Det skulle visa sig lättare sagt än gjort att hitta en fräsch kaross eftersom det måste vara en av årsmodell -75, för nu var planen att bygga en 16V kompressor motor som sedan skulle registreringsbesiktas som ombyggt fordon via SFRO (Sverige Fordonsbyggares Riksorganisation).

Efter lite drygt 2 månaders letande så hittades en kaross. Det var ett påbörjat projekt, den förra ägaren hade renoverat karossen och lackat den. Det verkade vara ett bra köp. Hyrde ett bilsläp och åkte och tittade på bilen, den såg okej ut. Tyvärr så har den fått lite plåt utbytt, bland annat så sitter det stora lysen bak. Det påverkade inte helhetsintrycket då allt såg väldigt bra ut i övrigt. Bilen inhandlades och hemfärden på ca 35 mil påbörjades.



Det första som gjordes på den nya karossen vara att skrapa asfaltsmattorna invändigt, ett jäkla jobb! Sen inhandlades en massa saker, bland annat bur, bromsar, nya bärarmar, powerflexbussningar mm. Ribban sattes högt redan från början. Målet vara att bli klar till Bugrun 2006 men runt nyår 2005/2006 ändrades motorplanen och det målet fick skjutas upp.

Nu var det turbo som hägrade, måste erkänna att man har ju tittat både en och tre gånger på Tobbes (Golf666) underbart fina gula turbo Mk1:a. Det blev till att leta igenom nätet efter en lämplig motor och hittade till slut en 1.8T från en krockad Seat Leon -01. Motorn var en 180Hk maskin som gått 2800mil, komplett med elsystem och allt utom servopump. Helt perfekt för mina planer. Ungefär samtidigt så köptes en växellåda från en Passat (02A).

Motorn passar ganska bra i Mk1 karossen men det hade varit lättare med en tidig 150hk 1.8T motor när det gäller el och lite skruvhål för motorfästen med mera, men skam den som ger sig! Motorn krävde ganska mycket mätande, justeringar och pillande innan den satt på rätt plats i motorutrymmet så att tillverkningen av de nya motorfästena kunde göras. Det mesta jobbet med motorn låg i att specialtillverka 3 stycken nya motor/växellådsfästen och att dra all el. Andra saker som tryckrör, kylarsystem och avgassystem har löst sig ganska smidigt.

Ganska tidigt så bestämdes det att inte köra med original sprut/tändning för att få mer trimningspotential senare. SFRO tillfrågades i denna punkt och dom menade att det inte är ett krav att köra med original grejer just för att det är en årsmodell 75 (Nya regler från 1/5 2007). Även katalysatorn plockades bort.



Innan motorn och växellåda var på plats så förstärktes karossen upp med bur och Y-rör från A-stolparna mot fjäderbenstornen under framskärmarna.

Motorutrymmet fixades till lite för att få ett "cleanare" utseende, bland annat så svetsades alla onödig håll igen och alla fästen togs bort, även vattenbaljan kapades bort. Sen spacklades allt och lackades i samma färg som bilen. Därefter så monterades motor och växellåda i bilen och elsystemet sågs över, alla kablar för originalmotorn togs bort och hela kabelhärvan till den nya motorn sorterades upp det var bara kablarna till givarna som sparades. Sen var det dags för framvagnen att monteras ihop, det fick bli spindlar från Golf G60 tillsammans med Golf G60 skivor och ok. För att få det att lira tillsammans med Mk1 fjäderbenen så frästes spindlarna lite grann för att kunna bultas på fjäderbenen. Det mesta var bara att skruva dit annars, men det blev inte helt bra med G60 spindlar men det återkommer vi till senare.

Drivaxlarna kommer från en Golf GTi 16V likadant med inre drivknuten, däremot så kommer yttre drivknuten från Golf Mk1 eftersom axlarna blev för långa annars. För att få yttre drivknuten på rätt plats så gjordes ett nytt spår i drivaxeln för låsringen. Bak så kommer skivbromsarna från en Golf GTi 16V med bromsreduceringsventiler från Scirocco 16V och handbromsvajrar från samma modell.

För att uppfylla SFROs krav för ombyggt fordon så bytte jag bromsservon och huvudbromscylin dern till Audi

A8, det krävde viss modifikation av rattstången för att få dit den. Angående SFRO så har dom mycket kunskap om vad som måste byggas om eller modifieras för att få igenom bilen, jag rekommenderar den som tänker börja bygga ett sånt här projekt att prata med sin SFRO besiktningsman så man inte behöver göra om saker i efterhand. Effektförhållande måste vara max 15 kW/100 kg för ombyggt fordon. Sen är det vissa andra kriterier som måste uppfyllas för att man ska kunna registrera bilen som ombyggt fordon. I mitt fall så valde jag att byta ut hela bromssystemet och motor/växellåda vilket då klassade bilen som ett ombyggt fordon. Värt att tänka på är att det inte ska vara grejer som bara är att skruva dit, det ska krävas lite arbete. Till exempel konstruera egna motorfästen eller liknande. När bilen sedan är ihopplockad och körbar så gör SFRO en besiktning av bilen samt utför ett bromsprov. Sen kräver bilprovningen även ett bullerintyg som också utfärdas av SFRO, bullergränsen för ombyggt fordon ligger för närvarande på 84dB. Min bil bullrade 79,4 dB och då var det däcken som lät mest, inte avgassystemet/motorn.

SFRO besiktning

Min besiktning tog hela 2 timmar att utföra så SFRO är väldigt noggranna och går igenom hela bilen både en och två gånger innan som är nöjda. Tyvärr så fick jag nedslag på bump-steer (hjulens ändrar Toe-vinkeln vid fjädring) på grund av Golf G60 spindlarna så dom fick jag byta ut mot Golf Mk1 spindlar och sen köpte jag ett par adaptrar så jag fortfarande kunde använda 280mm skivorna från



Golf G60. Oken byttes ut mot Golf GTI 16V ok. Efter det så kom besiktningsmannen tillbaka för en efterkontroll och då var allting till belåtelse. Därefter bokades en registreringsbesiktningstid in hos bilprovningen och den besiktningen blev inte heller godkänd, buren saknade avbärare fram samt bullerintyg saknades.

Det blev en vända till hos SFRO för att mäta bullret (SFRO hade missat att informera mig om att jag behövde ha bullerintyg vid omregistrering som ombyggt fordon) sen fick jag äntligen igenom bilen och numera är den godkänd med alla modifieringar!

Totalt så tog projektet ca 1½ år att genomföra på kvällar och helger. Allting var långt ifrån självklart hur man skulle lösa det men som tur är så finns det ganska mycket information på Internet om just 1.8T motorer i Golf/Scirocco så det går att ta en del idéer därifrån.

Till sist så skulle jag vilja tacka min far och min flickvän för all hjälp och att ni står ut.

/ Per Lundin

Länkar: www.sfro.com www.raz.se www.rejsa.nu

Väl Valda Vägar - Zwei

Denna gången tar vi upp ett par vägsträckningar rekommenderade av Richard Hammond, Jeremy Clarkson och James May från BBCs TopGear. De tog varsin bil för att söka igenom Europa för att leta upp den bästa vägsträckan. Utbudet var något kargt, Aston Martin N24, 911 Carrera RS och en Lamborghini Gallardo Superleggera. Nåväl, efter många om och men kom de fram till att ett par vägar var några av världens bästa med faktorerna miljö och kurvor som de två viktigaste. Hänföra bergspassager med kurvor så långt ögat kan nå och en fallhöjd som (för er som gillar metaforer och skidåkning) får puckelpisten "Väggen" i Avoriaz att blekna.

Triaden kom fram till följande:



1. Vägen över St Bernadino Passet - Italien
2. Vägsträckan Davos -Bormio - Stelvio - Schweiz/Italien



Näst efter Carolina Gynning världens tre bästa tv-värdar? F.v. James May, Richard Hammond och Jeremy Clarkson.

2dagaars - Kinnekulle

Fredagen vecka 27, precis innan semestern för många, hade anmällda från mestadels VW GTI Klubben samt Opel sports club förarlicens kurs. Under fredagen skulle det vara teori, och lördag förmiddag praktiska prov. Kursledare Anders Gabrielsson som idag är välkänd som "Mr Radical" men även för sina egna meriter inom Go-kart och div. racing uppdrag. Teori på eftermiddag /kväll efter en arbetsvecka, precis innan semestern låter kanske inte så roligt och det var väl där förväntningarna var också. Mer fel än så kunde man inte ha haft i sina bedömningar och det dröjde inte länge innan man märkte att detta kommer att bli en innehållsrik och lärorik eftermiddag / kväll. Anders valde också ut att fokusera på vissa delar och talade om vad syfte och mening var med vissa kapitel på ett väldigt bra sätt. Tex flaggor diskuterades i detalj regelmässigt samt hur det används i praktiska situa-

"Anders ställde sig på strategiska ställen och betraktade våra körstilar"

tioner, vilket är väldigt bra. Fredagens aktiviteter avrundades med ett skriftligt prov som vi gick igenom innan det var dags att tänka på bygga tält / hitta hotell. För oss lyckliga som stannat på hotell inkl frukost...så började just dagen...hmm...innan man börjat duka fram frukosten... (Vi fick tillslut lite att tugga på innan avfärd!) Då Anders ville utnyttja tiden maximalt, vilket är klokt, började lördagen redan 07:30! Dagen började med att vi fick titta på hur man utnyttjar banans bredd på bästa sätt, först i teorin och sedan praktiskt på banan. Och det blev ganska effektivt när alla körde ut i en lång och tät karavan som stannade mitt i första stora kurvan. Man såg då från första till sista bil hur idealspåret såg ut. Vissa av oss visste kanske om detta innan, men det var ett

väldigt bra komplement till den inledande teorin. Efter att vi stannat på ett antal ställen körde vi ut gruppvis för att känna på banan under mindre stressade former. Anders körde först och styrde därför tempot då syftet inte var att få något varv rekord på dessa varv. Efter att vi kört ett par omgångar åkte vi ut 8-9 bilar åt gången i en mer "fri" körning där tempot skruvats upp lite. Inget konstigt, men det kan vara väl stressande för vissa. Anders ställde sig på strategiska ställen runt banan och betraktade våra körstilar, och även förvånad över den höga kvalitén som kursens elever visade. Varje omgång körde 5-6 varv och det var lagom uppvärmning för bromsar, däck och motor. Det gjorde att man hann kolla däcktryck etc innan det var dags för nästa pass!

Sista uppdraget var praktisk test av start vilken var en intressant upplevelse då detta är ett moment vi aldrig har på våra tränings körningar.

Vi fick tillsist våra papper påskrivna, stämplade och inlämnade till en representant från VW GTI Klubben och OSC. För vår del fick alldeles nytilträdde Fredrik Borbos hemuppgift att stämpla och skicka in licenspapper till SBF.

Vi tackar alla deltagare samt Anders och Rebecka för en mycket trevlig kurs!

/ Mikael Lundin





Ingemar stoltserar vid sin Scirocco, 1975

Portrait Sabine Schmitz

*"Fear disturbs your
concentration."*

Sabine Schmitz, en av motorvärldens snabbaste kvinnor har ett intressant jobb. Hon kör taxi. Dagarna i ända. Mellan 1000 och 1200 turer per år brukar det bli och då är resmålet det samma, varje dag, varje tur, depån på Nürburgring. Idag driver Sabine "Sabine Schmitz Motorsport" där hon kör betalande besökare ringens 20,8 km och erbjuder även en avancerad körteknisk utbildning. Sabine har sedermera blivit känd som "världens snabbaste taxichaufför". Och det ligger lite ju lite i det.

Sabine Schmitz, föddes 14 maj 1969 i Adenau. Och enligt intervjuer med Sabine var hennes första varv runt ringen då hon var dryga 6 månader gammal, i hennes fars baksäte. Hon körde sitt första varv själv vid 17 års ålder, då utan körkort i hennes mors bil, utan mors vetskap så klart. Två år senare, 19 år gammal satte hon Nordschleifes varvrekord i en Ford Sierra Cosworth, 8'16".

Efter många varv med familjens bilar kring banan var både hon och hennes två äldre systrar sysselsatta med motorsport. Sabine, yngst i familjen och är även den som hållit kvar i racingen. Hennes kunskap bakom ratten gör ingen besviken, inte minst Sabine. Hon har vunnit många segertitlar inom CHC, VLN och VLN Endurance Racing Championships. Idag är Sabine den enda kvinnan i världen som kan titulera sig som dubbel vinnare av ett stort 24-timmars race, 24 hour Nürburgring, 1996, 1998. Båda gångerna i en BMW M3.

Hennes popularitet växte och 2004 bjöd BBCs motorprogram TopGear (S5-A9) in henne för att slå Jeremy Clarksons rekord i en Jaguar S-Type diesel på hennes hemmaplan. Vilket hon självklart gjorde. Med smått blygsamma 47 sekunder, 9'12". Hon tillade samtidigt att hon kunde "slå Clarksons tid med en Van!"

Följande säsong utmanade TopGear fröken Schmitz på en revansch (S6 A7). Clarkson överlämnade då nycklarna till just en Van, en Ford Transit Diesel som hon nu skulle försöka slå hans "Jaguar-tid" med. Under inspelningen av varvet hann filmteamet inte med utan fick tillförlita sig till Jaguars testpilot Wolfgang Schubauer som fick jaga Sabine med en Jaguar S-type R. Resultatet? 10'8". Sabine uttryckte sig sedan, "-This is as fast as it goes." Vi tror henne!

*Never enter Karussell when on the
brakes! I have gone round there on
the roof, I know what I'm talking
about."*

Övriga kvalifikationer

Diplomerad sommelière

Helikopterpilot

Hotellägare - Hotell Tiergarten

Restaurangägare - Restaurang Fuchsröhre i Adenau efter en sektion av banan

Favoritsträckor av banan

Schwedenkreuz och Fuchsröhre



Passat CC



Nu har världspremiären av Volkswagen Passat CC ägt rum, en bil som den senaste tiden varit en av de hetare bland spionfotografierna. Bilen är tänkt att erbjuda samma linjer som Mercedes CLS, men till ett betydligt lägre pris.

Nya Volkswagen Passat CC, som även gjort sig känd under namnet Passat Coupé de senaste månaderna, bygger på samma plattform som vanliga Passat. Men de båda bilarna skiljer sig ändå åt på de flesta punkter. Inga karosdelar är desamma på Passat CC som på vanliga Passat. CC är Volkswagens första bil som tar de sköna linjerna från en coupémodell och blandar det med smidigheten hos en fyrdörrars sedan. Trots de slanka linjerna ska bilen enligt Volkswagen kombinera sportighet med rymlig interiör. Bilen är dessutom strikt fyrsitsig. Jämfört med vanliga Passat är Passat CC cirka tre centimeter längre och mäter 480 centimeter från front till akter. Den är 186 centimeter bred vilket är drygt tre centimeter mer än hos sedanmodellen. På höjden är CC-versionen fem centimeter lägre för att ytterligare förstärka bilens sportiga framtoning.

Även om bilarna vid en första anblick ser ut väldigt lika ut så har Volkswagen arbetat mycket för att få

till en slankare profil. Bland annat är grillen större och mer dominerande än på någon annan tidigare VW-modell. Under grillen finns tre stora luftintag och en, som VW kallar det, sportbilspoiler som ger bilen ett lägre luftmotstånd och förbättrad väghållning. Cw-värdet ligger på 0,29. Baktill har bilen fått en helt egen utstrålning med stora bakljus och en diskret liten ving som sägs ge bättre väghållning.

För att få känslan av en riktigt rymlig kupé kan man beställa till ett elektroniskt panoramaglastak som är 75 centimeter långt och 112 centimeter brett. Det täcker alltså hela takytan från A till B-stolpe. I bakkant kan glastaket höjas tre centimeter för att få in lite frisk luft. Förutom glastak finns det en hel rad andra nyheter att välja till Volkswagen Passat CC.

Lane Assist håller koll på bilens riktning och kan styra tillbaka om den oavsiktligt byter kurs. En kamera placerad framför innerbackspegeln håller koll på vägmarkeringarna och gör systemet möjligt.

Park Assist som aktiveras genom ett knapptryck. Därefter guidar systemet föraren till en lämplig parkeringsficka. Föraren behöver inte styra vid själva parkeringen, utan enbart kontrollera gas och broms.

Adaptive Cruise Control (ACC) med Front Assist liknar

det system som bland annat Volvo och Mercedes redan introducerat. Bilen bromsar och gasar automatiskt inom det hastighetsområde som föraren har angivit och håller rätt avstånd till fordonen framför. Radarsensorn mäter avståndet till framförvarande och försätter bromsarna i beredskapsläge om en krocksituation uppdragas.

Dynamic Drive Control blir standard i bilarna som säljs i Sverige. Systemet ska ge bilen optimal komfort och väghållning genom att anpassa stötdämpare och servostyrningens karaktär. Tre programval finns – normal, sport och komfort. Vid normalläget är systemet ändå aktivt genom att kombinera de två övriga lägena. För den som mest använder sportläget kan det kanske vara en idé att välja till 18-tumsfälgarna i stället för de 17-tummare som sitter på som standard.

Andra nya detaljer är ventilation i sätena, som tidigare bara erbjudits till lyxbilen Phaeton, och radio- och navigationssystemet RNS 510 som innehåller pekskärm och navigation med hårddisk. Tillsammans

med backkamera ser man dessutom området strax bakom bilen på skärmen.

Bilen har så klart antisladd (ESP) och upp till åtta krockkuddar för att inte göra bort sig på säkerhetssidan.

Motorerna, som du kan läsa mer om nedan, är fem till antalet. Tre bensinare och två dieselpannor. Bensinmotorerna klarar kraven för EU4 medan dieslarna klarar de kommande EU5-kraven som träder i kraft under 2009. Effektsiffrorna sträcker sig från 140 till 300 hästkrafter, så där finns nog något att välja för alla intresserade. Man kan välja mellan sexväxlad manuell växellåda eller den nya sjuväxlade DSG-lådan med dubbelkoppling. Toppversionen av Passat CC, den med 3,6-litersmotor, har fyrhjulsdriften 4Motion och DSG-låda som standard.

Vilka motoralternativ som blir aktuella i Sverige är ännu inte känt, ej heller prissättningen.

Under andra kvartalet av 2008 sker lanseringen av Volkswagen Passat CC i Europa.

Effekt (hk)	Vrid (Nm)	Toppfart (km/h)	0-100 km/h (s)	Förbrukning (l/mil)	
1,8 TSI	160	250	222	8,6	0,76
2,0 TSI	200	280	237	7,6	0,79
3,6 FSI	300	350	250	5,6	1,01
2,0 TDI	140	320	213	9,8	0,58
2,0 TDI	170	350	227	8,6	0,6



Test: Tiguan

Ingen har väl kunnat undgå SUV trenden och vi har sett åtskilliga SUV:ar spottas ut från olika tillverkare.

Allt från mindre och lite mer normala till extravaganta som har allt plus lite till.

Jag har själv testat flera olika och därför var det med spänd förväntan på VIP och Sverige premiären för Volkswagen Tiguan jag fick se den första gången.

För att snabbt göra klart vad Tiguan är så kan man säga att det är en SUV avsedd för stadsbor eller kanske för dem som inte tänkt åka på bilsemester bredvid vägen. Just i detta segmentet är konkurrensen idag stenhård. Japanska och Koreanska tillverkare har redan bilar på marknaden.

Åter till Tiguanen. Tiguan erbjuds i ett antal olika grundkonfigurationer. Trend & Fun (kommer juni 2008), Track & Field och sist Sport & Style. Motorerna som erbjuds är på bensinsidan TSI 150*, TSI 170 och TSI 200. *TSI 150 innebär Volkswagens belönade teknik med kompressor och turbo i en liten motorvolym. TSI 170 och TSI 200 är 2.0 Turbo motorer. (Sista som tex Golf GTI) Diesel alternativen är TDI 140 & TDI 170 vilka båda är mycket trevliga motorer. Alla Tiguan säljs i Sverige som fyrhjulsdrivna till skillnad från vissa andra marknader. Jag fastnar direkt för Sport & Style utförandet och det aktuella exemplaret är svart med panorama glastak. Det ger kupén rymd och ljus vilket kan behövas i vårt mörka land. (Vintertid i alla fall) Första intrycket är att bilen inte bara ser robust ut, den känns också robust vilket är otroligt viktigt. På vanligt SUV maner sitter man lite högre och har bra sikt från förarplatsen. Jag noterar också att det finns rikligt med fack, många inställningar till stolen samt smarta justeringar för tex baksätet. Baksätet går att justera rygglutning samt skjuta det fram och tillbaka. Praktiskt om man har passagerare med korta ben

och vill få mer lastutrymme. Min provbil har ---TSI 150--- motorn dvs den minsta och det skall bli kul att se vad den levererar. Detta är troligtvis det vanligaste alternativet och funkar för de flesta. Det första intrycket är att bilen är tyst, ovanligt nästan skrämmande tyst faktiskt. Detta bekräftas också senare när jag kör på motorväg. Som trogen Volkswagenkund känner man igen sig bakom ratten. Allt sitter där det ska och det känns riktigt ombonat och fint. Stolarna känns också bra likaså transmission / koppling. Inga konstigheter här inte! De första kilometrarna tänker man inte på

“smått förvånad om inte det står en Tiguan utanför ridklubben”

att det är en 1,4 liters motor, den känns precis som Golf GT stark på låga varvtal och har förvånansvärt mycket ork. I motorvägsfart känner man dock att den är svagare än tex Passat 2.0T-FSI som jag normalt kör men det är ingen dum motor. Man har svårt att tro att det är 1.4 liters volym... För att testa hur den beter sig på lite kurviga (läs:roliga) vägar beger jag mig ut på landsbygden och väl beprövade asfaltsstråk! Eftersom ljudnivån i Tiguan är extremt låg märker man inte riktigt vilken hastighet man har, men den är imponerande följsam och bjuder inte på obehagliga överraskningar. Älgtestet skulle den klara galant med guldstjärna som bonus. Åker vidare och ser hur den fungerar i stadstrafik där många kommer att rulla. Lagom i Lördagsrusningen passar jag på att åka in i centrala Göteborg och det känns riktigt bra. Man ser också gladare miner från trottoarerna än om man svischat förbi i en Range rover Sport eller kanske en Cayenne Turbo. Risken är väl kanske att man slipper SUV aktivisterna som gillar släppa ut

luften på parkerade SUV bilar... Nåväl, parkerar vid Götaplatsen och går bort en bit och genast dyker det upp nyfikna som vill titta på bilen. Godkänt alltså av stadsbor får man väl dra som slutsats från detta ovetenskapliga test. Sista provet blir "off road", ja inte någon motorcross bana utan kanske packad jord/gräs som det kan vara på landsbygden. Ger mig söderut och hittar en perfekt "väg". Det slirar lite, men man kommer fram utan problem. Det här är väl egentligen gränsen för vad man skall köra "off road" men det fungerar om man tex har en liten avlägsen sommarstuga. Åker till sist ner till ett stall eftersom det säkerligen kommer finnas en del "hästfolk" som köper Tiguan för sin generösa släpavgift. I alla fall med de större bensenmotorerna samt diesel alternativen. Där är max släpavgift 2200kg! Jag frågar genast en tjej som parkerat en äldre herrgårdsvagn med släp om man får störa en liten stund. Det går bra

och jag presenterar bilen och det dröjer inte länge innan halva stallet (inte hästarna) sitter i bilen. Den verkar gå hem hos dessa tjejer och jag påtalar bla max släpavgift att det kan vara ett alternativ om man kör hästsläp. För att göra historien kort så skulle jag vara smått förvånad om inte det står en Tiguan utanför ridklubben inom ett par månader... (Får man provision?) Summa summarum så är Tiguan en otroligt trevlig uppstickare på marknaden. Det var mindre roligt att behöva lämna ifrån sig nycklarna, men jag hade i alla fall en riktigt trevlig bekantskap med Tiguan. Vi trivs ihop och även om det var slut denna gång så kanske det kan bli vi två i framtiden?

Tack till Din Bil i Kungsbacka för förtroendet och vänligheten att bidra med denna provkörning för våra medlemmar.

Text / Foto: Mikael Lundin



Volkswagen Individual GmbH

Efterfrågan styr utvecklingen

Efterfrågan på specialbyggda bilmodeller ökar mer och mer. Därför beslutade Volkswagens ledning 2003 att bilda Volkswagen Individual GmbH. Som namnet låter individualiserar de Volkswagens prestigemodeller för att ge dem lite extra krydda. Detta bidrog till en merförsäljning till kunder med aptit på speciella fordon. Samtidigt gav det avkastning då deras högteknologiska avdelning nu även kunde specialbygga och utveckla fordon åt polisen, militären, ambulansverksamheten.



Idag står V.I GmbH också för Volkswagens R serie, vilka vi känner igen bland andra R32, R36 och nu även R50. Men V.I. GmbH utvecklar även high end produkter såsom Phaeton Lounge, en unik exklusiv förlängd version av Volkswagens flaggskepp. Bredvid utvecklingen av exklusiva fordon som vi kan beställa direkt från återförsäljaren utvecklar även avdelningen eftermarknadsdetaljer. Urvalet erbjuder fälgar, exklusiva exteriörfärger, flerfärgade läderinteriör delar, designade stylingpaket, och underhållningssystem. Idag kan du hitta Individual tillvalen till din Golf, Jetta, Eos, Passat, Sharan, Phaeton och Touareg.

Design impulser

Volkswagen Individual GmbH utvecklar emellanåt ett komplett projekt, exempel på detta är Golf GTI Edition 30 och Polo GTI Cup Edition. Gruppen utvecklar även Wolfsburgskontorets crossovermodellerna CrossPolo och CrossGolf. Självklart får du specialbehandling av ett speciellt supportteam ifall du är Individual kund. Svaret på dina frågor är aldrig långt borta med ditt nya specialtelefonnummer.

Välkommen som VIPkund hos Volkswagen. För mer information, kika in på deras hemsida www.volkswagen-individual.de



Redaktionen har ordet

Efterlysning av artiklar

Vi vill ännu en gång efterlysa artiklar, och det är omöjligt att få ihop material om ni inte skickar in material till oss. Vi satsar mycket på att skapa en intressant tidning för våra medlemmar och ju mer material vi får in desto oftare kan vi få ut tidningen och ju matigare blir innehållet. För insatsen att skicka in en text så ger vi er något från klubbshopen som tack för hjälpen. Våra reportage kommer i första hand vara om era bilar, och har du en bil som du vill ska komma med i tidningen så är du välkommen att höra av dig till oss på redaktionen.

Material skickas till: vw@gtiklubben.nu

Medlemsavgiften

Nu börjar det snart dra ihop sig för att betala in medlemsavgiften igen.

Årsavgiften som är 250:- Det är viktigt att man anger namn och medlemsnummer som referens.

Medlemmar som inte betalar in avgiften faller automatiskt ur medlemsregistret

Tävling

Skicka in din bästa bild på din tidigare/nuvarande bil/bilar och var med och tävla om en chans på tolv att medverka i GTI klubbens medlemskalender. Bilden behöver inte från första början vara högupplöst men du måste ha tillgång till den. Maila in din bild och sedan kommer de bästa 12 bilderna att röstas fram, behöver vi säga att bilden bör vara en VW? Märk mailet med "fototävling". Efter att de 12 bilderna valts ut kommer alla insändare att underrättas och då önskar vi bilden högupplöst innan tryck. Vi önskar din bild senast 31/5. Redaktionen kommer att skapa en tråd i medlemsforumet där angående kalendern. Där-efter kommer vinnarna att publiceras. Så lycka till med fotograferingarna!

Annonsering

Önskar ditt företag annonsera i vår medlemstidning tag kontakt med vår redaktion. vw@gtiklubben.nu

/ Steffen & Ludde



Snart dags att ta fram sommarbilen ur idet igen. Bilden är tagen ur Volkswagens "Jubileumsboken".

Genève 2008 - Årets bilmässa



Miljön i fokus bland Volkswagens premiärer

Volkswagen bekräftar nu officiellt att den stora nyheten på Genève-salongen, är nya Scirocco. Men man ska också visa upp Golf Variant med fyrhjulsdrift, Passat TSI Eco Fuel som kan köras på biogas, samt en BlueMotion-modell av familjebussen Sharan som bara drar 6,2 lit/100 km. Som tidigare meddelats blir det också premiär för Golf TDI Hybrid - märkets första dieselhybrid.

4 nya Volkswagen 2008

Totalt blir det fyra internationella premiärer för Volkswagen i nästa vecka, då Genève-salongen först slår upp sina portar för media och senare i veckan öppnar för publik. Juvelen i kronan för Volkswagen är nya sportmodellen Scirocco, som föddes för 34 år sedan men som varit utan i ett antal år. Några bilder bjuder inte VW på men berättar att det blir fyra modeller att välja på vid lanseringen, både bensin och diesel, med effekt från 122 (?) till 200 hk. Varför någon skulle vilja ha en Scirocco med 122 hästar är svårt att förstå, men Volkswagen har säkert gjort sin hemläxa och undersökt marknaden noga.

Golf TDI Hybrid har vi berättat om förut och det är Volkswagens första dieselhybrid. Ännu så länge bara ett koncept, men receptet ser apptilligt ut med en förbrukning på bara 3,4 lit/100 km och bilen kan köras enbart på elmotorn när så behövs - eller så används både förbränningsmotor och elmotor ihop vid acceleration. Start-stop-automatik ingår och bilen har en sjuväxlad DSG-låda.

Även Passat TSI EcoFuel är en modell som vi kunde berätta om för mer än ett år sedan. Det är en ny "gasbil" som kombinerar den smarta TSI-motorns laddning med både kompressor och turbo. Fördelen med överladdning från kompressor är att man får en mycket snabb gasrespons, som med en sugmotor. TSI EcoFuel kan köras biogas eller naturgas och förbrukar då 5,2 kilo gas per 100 kilometer. Effekten är 150 hk och Volkswagen anger första leverans till "slutet på året".



En ny modell som vi inte visste

om sedan förut är att även familjebussen Sharan ska komma i ett snålt BlueMotion utförande. Basen är en 140 hk TDI-motor men Volkswagen har lyckats trimma ner förbrukningen med 0,7 lit/100 km och den är nu 6,2 lit/100 km. Koldioxidutsläppet har minskat från 177 till 159 g/km.

Sista bildmodellen som Volkswagen nämner i sin pressepressrelease (nä, vi kan inte heller få ihop det till sju nyheter) är Golf Kombi - som nu ska kunna utrustas med Haldex fyrhjulsdraft. Det blir i kombination med den "lilla" dieselmotorn på 105 hk, vilket räcker till en acceleration 0 - 100 km/h på 12,9 sekunder. Topphastigheten är svindlande 185 km/h men man kan glädja sig åt att förbrukningen stannar vid måttliga 6,0 lit/100 km. Välkommet är att Golf Kombi 4Motion är godkänd i Tyskland för en släpvagnsvikt på 1.500 kilo, vilket kanske får en del hästägare att lystra lite extra.

Medlemsförmåner & samarbetspartners

Vid förfrågan uppge namn, adress och ditt medlemsnummer. Kom ihåg att ta med ditt medlemskort när du anlitar eller köper tjänster från följande företag. OBS! Var aktsam om våra samarbetspartners.

Din Bil Stockholm Norr, Akalla

Medlemmarna i VW GTI Klubben har rabatt på reservdelar hos Din Bil i Akalla. Rabatten varierar mellan 10-30% beroende på varugrupp och ges mot uppvisande av giltigt medlemskort. Tel. 08-633 06 00 alt. www.dinbil.se

PEAN Sweden AB

PEAN Sweden AB är svensk generalagent för bl.a. Red Dot sportbromsbelägg och värmebehandlade skivor i olika utföranden.

PEAN Sweden erbjuder medlemmar i VW GTI Klubben 10% rabatt på Red Dot's sortiment av sportbromsar vid direkt beställning från PEAN Sweden (rabatten innefattar ej Red Dot bromsuppgraderings-kit).

Mer information om PEAN Sweden och produkterna de representerar hittar ni på deras hemsida: www.peansweden.com alt. info@peansweden.com alt tel. 0370/76650.

Roto-Tech

Medlemmarna i VW GTI Klubben har 10% rabatt på renovering av G-lader och 10% rabatt på nytt remhjul. Förfrågningar och beställning görs på: [sverige@g-powertech.com](mailto: sverige@g-powertech.com). www.g-powertech.com

MH Styling

MH Styling erbjuder kvalitetsprylar från Bonrath, Dietrich och Mattig. Butiken finns i Göteborg. MH Styling lämnar 10% rabatt på sortiment som passar Volkswagen.

www.mhstyling.se, Tel. 031-40 55 22

Wheelbase

Se tidigare utsända blad eller: home.swipnet.se/wheelbase
Alternativt Tel. 0707-33 47 22

Dalhems

Dalhems erbjuder säkerhets-utrustning, datorstyrd tändning och insprutning, luftfilter, styling och bromsdetaljer. Dalhems lämnar 10% rabatt på sitt sortiment.

Tel. 0346-207 35 alternativt www.dalhems.com

Stötdämparexperten

Mellan 10-20%
Tel. 08-650 10 07 E-post: stotdamparexperten@telia.com
www.stotdamparexperten.nu

Bilsport & MC Specialförsäkringar

Nu kan VW GTI Klubben i samarbete med Bilsport & MC Specialförsäkringar erbjuda medlemmarna särskilt klubbpris på Hobby / Entusiastbilsförsäkring.

Björstig

Medlemmarna i VW GTI Klubben har rabatt på reservdelar hos Volkswagenåterförsäljaren Björstig. Rabatten varierar mellan 10-30% beroende på varugrupp. www.bjorstig.se

Är ditt företag också intresserat av att bli vår samarbetspartner? Kontakta fredrik.borbos@gtiklubben.nu

Vill du annonsera här?

Kontakta oss på redaktionen, vw@gtiklubben.nu