



TAR SIKTE MED STJÄRNAN

Att som liten, fristående, tillverkare i Sverige konkurrera med jättekoncernerna i Europa ställer särskilda krav. Man måste ha något unikt att erbjuda.

Vi har följt svenska Kabe under utvecklingen av deras två nya stjärnmodeller för att se hur de tänker nu när de tar upp kampen med tillverkare som Frankia, Carthago, Hymer, Le Voyageur, Rapido, Niesmann+Bischoff och även La Strada.

AV STEFAN JANELD

Svenska Kabe är en av få fristående husbilstillverkare. Deras kärnvärde är de utmärkta vinter egenskaperna. Men hade man enkom levt på goda vinter egenskaper skulle deras saga varit all för länge sedan. Vinterkompetens hittar man idag hos många tillverkare, flera av dem med lägre prislapp än Kabes modeller.

Nej, Kabes framgångar har fler orsaker.

- Man har satsat mer på säkerhet än många andra, särskilt på aktiva säkerhetssystem.
- De är den enda tillverkaren i Europa som erbjuder halvintegrerade bilar med en bredd på 2,5 meter – det ger husvagnsvolym i bilen.
- De är de enda som inte använder klistermärken till bilarnas grafik. De trycker mönstret direkt på plåten. En inte försumbar kvalitetsskillnad.
- De var bland de första tillverkarna att bygga sina bodelar utan träreglar. Med isolering med slutna celler.
- Handlarna. Det viktigaste av allt är nog ändå deras återförsäljare. Väletablerade och välrenommerade.

Ett kliv upp

Kabe är en aktör i premiumsegmentet. Utan tvekan. Men inte i det övre premiumskiktet. Om en ägare till en helintegrerad Kabe vill byta upp sig får han byta fabrikat. Till en Frankia, Niesmann+Bischoff, Le Voyageur eller en Carthago. Även Concorde och Morelo har modeller inom räckhåll för en Kabe ägare som söker att byta upp sig.

Nu när Mercedes lanserat nya Sprinter öppnar sig möjligheten för Kabe att på ett naturligt sätt ta ett kliv uppåt i hierarkin. Att behålla de kunder som vill byta upp sig.

Kabe är väl förtrodda med AL-KO:s chassin och eftersom det blir samma typ av AL-KO chassin till Sprinter som det är till Ducato underlättar det. Samma hjulbaser, samma fästpunkter osv.

Breddar modellutbudet med en van

Som om det inte räcker med att börja bygga helintegrerade husbilar på Mercedes väljer Kabe att samtidigt utveckla en plätis. De ser att marknaden för dessa kompakta fordon ökar i snabb takt och vill inte stå utanför.

Målet är inte att bli en stor aktör i detta marknadssegment. Snarare vill Kabe ha något att erbjuda kunder som har en Kabe men vill byta till en mindre bil utan att ge avkall på vinterkomfort. Även ägare till större husbilar av andra fabrikat kan lockas av en inredd skåpbil med samma kompetens som en stor, lyxig, helintegrerad hus-

bil. Det ser man i Tyskland där marknaden för lyxiga och kompetenta plätisar funnits i många år. Flera av tillverkarna vittnar om att deras kunder kommer från stora husbilar men tröttnat på just storleken.

En egen nisch

Normalt inreder man i Tyskland och England de kortare versionerna av Sprinter. 5,93 meter är den vanligaste längden. Gärna med fyrhjulsdraft.

De som bygger på längre modeller är framförallt tyska CS Reisemobil och sedan i år även Frankia.

Närmaste konkurrenter, sett till planlösning, till Kabes van är CS Encanto och CS Luxor. Men de saknar i grundutförande vinterambitioner.

Tittar man på marknaden har Kabe faktiskt hittat en helt egen nisch av plätismarknaden. Något som inte är helt enkelt eftersom det vimlar av plätisar och åtminstone jag trodde att allt redan fanns.

Att jobba med Mercedes

Daimler är kända för att vara mycket rigida som samarbetspartners. Att som husbiltillverkare få ynnesten att handla chassin av dem kräver att man först går igenom en lång process, full av pappersarbete. Det tog Kabe ett drygt halvår att bli godkända.

”Och då hade de ännu inte frågat om vi hade råd att betala chassina.” Säger Mikael Blomqvist, Vice VD, med ett leende.

Förseningar, som alltid

Den ursprungliga planen var att plätisen skulle stå färdig innan sommaren. Men en anställd slutade och den som var projektansvarig för plätisen fick ta över den tjänsten. Han skulle alltså bolla två tjänster samtidigt.

Man saktade därför ner tempot och bestämde sig för lansering till säsongen 2020.

Och det är nog bra. Att stressa fram helt nya produkter är inte en bra strategi. »



▲ Här ser vi förseriebilen på den Mercedes baserade Crown i810 LQB under tillverkningen i Kabes prototypverkstad. Frontens balkar gör att man inte kan använda samma frontmask som till Fiat baserade bilar. Det blir även andra vägghänsor då framhjulena inte är positionerade likadant som på Fiat Ducato. Mercedes Sprinter har sina framhjul längre

fram, ca 1 dm. Det ger bilarna längre hjulbas vilket gynnar komforten och stabiliteten. AL-KO har inte tagit fram några nya fjädringssystem till Sprinter, varken för fram- eller bakaxel. Så Kabe kunder som vant sig vid att ”pimpa” sina chassin vid beställning får helt enkelt avstå detta och använda slantarna till annat husbilsgodis.



▲ Den nya frontmasken skiljer bilen från de Fiat baserade. Grillen är på modernt vis mycket framträdande. Är det inte lite Volvo XC över den?

▲ En oväntad fördel med Mercedes chassi är att det är lättare än Fiats. Och inte bara ett par kilo. En i810 modell är hela 80 kg lättare på Mercedes än Fiat!



◀ ▲ I Crown i810 LQB är det vinkeldinette, vinkelkök, samlat badrum och en stor dubbelsäng bak.

Förarmiljön är största skillnaden invändigt. Den stora displayen känns väldigt 2020. ▼





Kabes första plätis på plats i prototypverkstaden. Man valde att inreda den 6,90 meter långa versionen med högtak. Detta för att få in långbäddar utan att behöva kompromissa allt för mycket med badrum, kök och sittgrupp.

Att bygga tvärbädd var aldrig aktuellt, skåpet är för smalt för att rymma en dubbel-säng i full längd. Det skulle krävas att man, liksom andra tillverkare, breddade skåpet vid sängen. Det ville man inte. Dels för att ett stort hål i sidan alltid är en risk, men också för att man vill ha bästa möjliga isolering, utan köldbrygor.

Som standard är bilen bakhjulsdriven. Men allhjulsdraft går att beställa som tillval.

Den största nöten att knäcka var isoleringen. Plätisar är notoriskt illa isolerade jämfört med vanliga husbilar. Det svåraste är att eliminera kondens och köldbrygor. Förstärkningarna i skåpet ställer till det. Man skulle kunna skumfylla. Men då kablar är dragna i dessa utrymmen är det en dålig idé.

Det är även svårt att dosera skummet så det verkligen fyller utrymmet helt.

Med tanke på Kabes profil som vinterbil var man tvungna att finna en lösning. Och det gjorde man.

De plana ytorna isoleras med samma isolering som i de vanliga husbilarna. Hålrummen fyller man med runda pellets av isolermaterial. Det är fjäderlätt och man använder tryckluft för att packa det på plats. Pelletsen är mjuka och man kan packa dem mycket tätt. De grå kulorna på bilden är dessa pellets.

Tekniken är helt unik i husbilsbranschen och enligt Kabe blir det minst lika välisolerat som i en panelbyggd husbil.

Plätisen får liksom övriga Kabe modeller Aldes vattenburna värme. Det höga taket gör att man kan bygga in ett dubbelgolv i vilket den vattenburna golvvärmen dras.

Utmed väggarna konvektorer. Inte mindre än tolv meter konvektorer! Det måste vara rekord i en knappt sju meter lång husbil.



Varje meter konvektor avger ca 400W. Mellan konvektorerna är det rör som avger ca 50W per meter.

För att kunna utnyttja värmarens fulla potential om 9 kW värmeeffekt kompletteras systemet med värmeboosters. Fläktförsedda konvektorpaket som kan placeras där man behöver extra värmeeffekt, som under en framstol.

I förarhytten hindrar ett invändigt isolertäcke kallras från rutorna. Jag hade förväntat mig ett utvändigt täcke. Men på Kabe har man gjort tester och funnit att även om ett utvändigt täcke isolerar bra och flyttar ut nollan utanför bilen så är komforten för personerna ombord högre med invändigt täcke. Två saker avgjorde:

- Det utvändiga täcket kläms fast i bilens framdörrar. Det skapar ett kallras då dörrarna inte längre tätar helt i överkant.
- Med nakna glasutor in mot bilen blir det



strålningskyla som minskar komforten och får det att kännas kallt när man sitter i framstolarna.

Vilken värmekälla bilen skulle ha var något jag pratade en hel del med Kabes VD, Alf Ekström, om. Jag förespråkade dieselvärmare, för att det ger mer frihet när man är ute i Europa än vad en gasdriven värmare gör.

Men Kabes profil är vattenburen värme. Den är tyst, effektiv och luktfri. Tre områden där dieselvärmaren förlorar stort. Och så här i efterhand är min känsla att de gjorde ett korrekt val. Man kan ju alltid montera en fast gasoltank och fylla den vid LPG pumpen under Europatrippen.

Även bakdörrarnas vara eller inte vara diskuterades. Utan dörrar kan man inreda mer ombonat. Men man förlorar flexibilitet. Dörrarna fick vara kvar.

Ett problem med skåpbilar vintertid är att de kyls ur när man ska skifta gasolflaska. Dess plats är innanför bakdörrarna och öppnar man dem försvinner snabbt värmen ombord.

För att hindra detta har Kabe designat en värmegardin som aktiveras när dörrarna



▲ Badrummet är vad vi på tidningen kallar trolleribadrum. Antingen dusch eller toalett. Även här testas mått och funktion i modell av trä. När man vet exakt hur det ska vara görs utrymmet i rotationsgjutet plast.



öppnas. Som på ett varuhus där det blåser varmluft vid entréerna.

Detta är en avancerad teknik. Först lekte man med tanken på en lucka in till gasolutrymmet på bilens sida. Men det var svårt att få till då kjolpaketet ställde till det.

Under utvecklingen av bilen gjorde man en fullskalig modell av inredningen. På bilden syns den bredvid bilen. I denna modell testades alla lösningar innan man valde de slutliga.

Exempelvis testade man tre olika köksmoduler. En hade lådor som kunde öppnas såväl inifrån bilen som utifrån. Men den valdes bort.

Att långbäddarna skulle kunna bäddas ihop bestämde man sig för på ett tidigt stadium. I modellen testar man funktionen. Ena bädden är uppfälld. Den andra har breddningen halvvägs ute.

Allt görs i trä under utvecklingsprocessen. I produktionen kommer det vara aluminiumramar istället. □



▲ En tidig ritning som visar måtten för sittgruppen, badrummet, köket och sängarna.

” Att isolera Mercedes skåpet lika effektivt som en vanlig husbil var största utmaningen! ”

En datoranimerad skiss på den färdiga bilen. Tidningen behövde gå till tryck innan bilen var helt färdig. Vi återkommer när bilen är helt färdig. ▼

