

FÖR RESANDE I KUBIK

Många människor **drömmer om ett fint hus, andra om en superbil** som ska ta dem mot nya äventyr. Att mixa båda dessa drömmar borde således innebära full pott. Eller blir det för mycket kompromissande?

TEXT OCH FOTO: HANS HEDBERG



► Långsamt tempo ger möjligheter till att se nya vyer. Som allén upp mot Roma kloster.



► Husbilslivet innebär även campingplatser med dess estetik och enorma informationsflöde.

► Färdkosten tillreds efter en dag bakom ratten. Hedberg rör om i grytorna. Hur det smakade råder delade meningar om.



Trogna läsare minns när redaktionen drog till fjälls med fyra husbilar (TV nr 15/2009), vi delades raskt upp i för eller mot sätet att resa med ett extra skal på ryggen. Övertäcknad fick starka båttribbar, där äventyrlustan som kan kombineras med eget boende på valfri plats ger många pluspoäng. Vad passar bättre för svensk öluffning runt Öland-Gotland-Fårö för en för tillfället strandad båtsman (jo, segelbåten är såld) om inte en svenskbyggd husbil?

Småländska Kabe är att likna vid husbilarnas Mercedes enligt experterna, och en 7,5-meters pjäs räcker enkelt till vår lilla familj. För att verkligen förstå husbileriet siktar vi mot Kabe i Tenhult, som kan liknas vid Mekka för husvagns- och husbilfantaster. Grundaren Kurt Blomqvist byggde redan 1958 en husvagn till sin familj, men grannen köpte vagnen innan bygget var färdigt. Kurt tvingades bygga en husvagn till. 1963 startades Karosseri AB Elit, resten är historia.

Företaget drivs fortfarande av familjen, men skalan har ökat betydligt. Årsproduktionen är över 2000 husvagnar och 400 husbilar. Detta

innebär att Kabe är Sveriges tredje största biltillverkare, efter Volvo och Saab.

KONSTRUKTIONEN ÄR baserad på ett Fiat Ducato-chassi, och bilarna byggs i olika storlekar och utförande. Närmare 20 versioner finns att välja på, Kabe Travel Master 750 LXL är den mest populära.

Smart layout som kombinerar dubbelsäng, toalett med dusch samt fullstort pentry. Inredningen är uppbyggd i skivmaterial, alla klädda i samma bruna fuskträfanér. Här hade det inte skadat med mer nytänkande, varför inte en mer skandinavisk interiörlook? Konstruktionen på inredningen bygger annars på båt känslan, med stuvutrymmen under soffor. Tillsammans med hyllraderna i huvudhöjd rymms enkelt en veckas semesterpackning. I "garaget" under dubbelsängen packar vi in de obligatoriska hopfällbara campingmöblerna.

Vägen mot Ölandsbron blir inkörningssträcka. Bredden tar tid att vänja sig vid, men semesterlugn bakom ratten och stora vidvinkelbackspeglar hjälper till i hanteringen. Längst upp på aktern sitter den extrautrustade »

backkameran (15 200 kronor) som räddaren i nöden när situationerna blir extra kniviga.

Vi flyr bortom Borgholm, norra Öland är inte lika turisttätt som fågelskådarnas paradiskring Långe Jan. Stränderna i Böda på västkusten är avkopplande. Att parkera över natten är definitivt svårare sommar- än vintertid. Markägare förstår att tjäna pengar och många p-platser har förbud mot uppställning över natten.

JAG BRASSAR på middagsmaten över den fyråriga spisen, frysen har redan producerat is till kvällsgroggen. Bekvämligheten är verkligen på topp, men som alltid i en ny båt... hrm, husbil... tar det tid att vänja sig vid utrymmena. Det tar några dagar att "bo in sig" helt enkelt.

Kabe Travel Master 750 LXL är en så kallad halvintegrerad husbil, vilket innebär att hytt och framdel är oförändrade jämfört med en lätt lastbilshuset. Fördelen är att förarmiljön är korrekt ergonomiskt utförd men samtidigt finns känslan av att köra hyrlastbil ständigt närvarande. De helintegrerade husbilarna är betydligt dyrare i inköp.

Fiat Ducato-förarmiljön är grå men lättanvänd. Dock saknas fler mugghållare, det vet väl alla att det dricks både kaffe och mineralvatten på den vida färden?

Treliters rak Iveco-diesel är kraftfull nog, den sexväxlade manuella lådan går att komplettera med en automat men att spaka själv spar många dyra oljedroppar. Lugnt körd snittar Kaben på dryga litern per mil, inte så pjåkigt med tanke på luftmotstånd och matchvikt på nästan fyra ton.

EU-reglementet innebär att förare med B-behörighet taget före 1996 får köra husbilar

Jag brassar på middagsmaten över den fyråriga spisen, frysen har redan producerat is till kvällsgroggen.

med totalvikt på upp till 4,2 ton.

På långfärd uppskattas farthållarfunktionen och snart angör vi färjeläget i Oskarshamn. Destination Gotlands "Visby" ligger inne och innan vi rullar ombord tvingas vi stänga av gasolen och märka ut var tuberna i bilen är placerade.

Rosornas stad vimlar av fastlänningar och gatorna är trånga. Vi rullar norr mot Norderstrands camping strax utanför ringmuren.

Som husbilsnybörjare får man bjuda till lite när det ska parkeras korrekt och möblemanget plockas fram, åskådarblickarna från många-åriga campare är långa och intensiva i röken från kvällsgrillandet. Det blir lite si och så med ordningen, men en kvart senare står i alla fall nattlägret klart.

OMBORD FINNS tre system för kraftförsörjningen i bodelen. 12-voltssystemet är i gång vid körning men så snart man stannar går kyl/frys och värme över till 230 volt alternativt gasol-drift. På campingen kopplar vi upp oss med "landström" för att inte slösa gasol i onödan.

Vattentanken rymmer 95 liter, räcker enkelt några dagar så länge man håller sig ifrån långduschningar. Avloppet – det så kallade "gråvattnet" – töms med fördel på serviceplattorna som finns på campingplatser eller

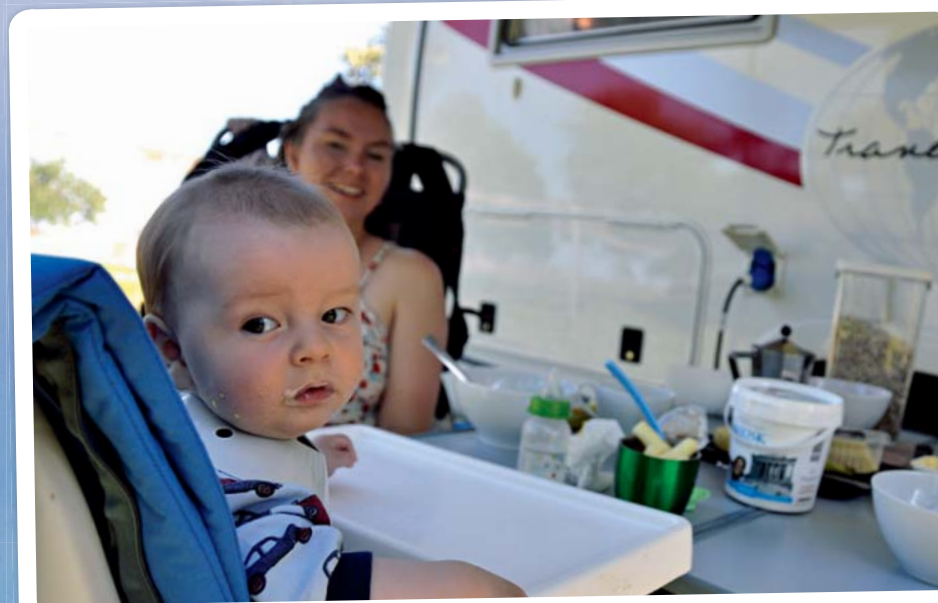
större truckcenter. Inte i dagvattenbrunnar eller längs landsvägen som man ibland kan se långrandiga spår av.

Värre är det med toalettens tömning efter förättat värv. I en separat kassettdel som ser ut som en färgglad rullkabinväska ser man män – det är alltid mannen i husbilshushållet som gör detta skitgöra – gå iväg för att tömma innehållet.

Vi färjar oss över det smala Färösund och styr norrut via ett stopp för några crepes på vårt favoritvattenhål Kutens Bensin. Slutmålet för resan är Sudersand. Den som inte varit där har något kvar att upptäcka. Vita stränder, avslappnad stämning och oftast fint väder gör att man har svårt att lämna ankar redan efter en natt.

Resten av Färö följer nästan samma mönster. Lugnet är härskande så länge du håller dig undan juli månad och de Bergmantokiga utlänningarna som febrilt söker inspelningsplatser bland raukar och snåriga buskage.

Husbilslivet är soft, inget snack om saken. Fördelen med att ha hotellrummet direkt bakom ryggen övertygar på de flesta plan. Många ser samma rum som ett ok och börjar snacka om att "man får många hotellnätter för en miljon kronor". Men valfriheten att själv välja utsikten från sviten är ändå oslagbar. ☉



► Komforten och flexibiliteten med att slå nattläger lite varstans tillhör fördelarna med husbil. Uppskattas även av unga hungriga på nya mål.

TEKNISKA DATA

KABE TRAVEL MASTER 750 LXL

Pris: från 1014 000 kronor.

Motor: Diesel. 4-cyl rak tvärmonterad, 1 överliggande kamaxel, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 19,0:1. Borrning/slag 104/96 mm, cylindervolym 2 999 cm³. Max effekt 157 hk (115 kW) vid 3 500 r/min, max vridmoment 400 Nm vid 1 400 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, framhjulsdrift. 6-växlad manuellt alt automat.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak stel axel.

Styrning: Kuggstängstyrning med servo. Vändcirkel 14,3 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak. Läsningsfritt system.

Hjul: Fälg 6 tum, däck 225/75 R16.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 404, längd 752, bredd 235, höjd 286, spårvidd f/b 181/179. Tjänstevikt 3 140, maxlast 1 110, max släpvtikt 2 000. Tank 90 liter.

Fartresurser*: Toppfart 155 km/h.

Bränsleförbrukning*: Blandad körning ca 1,0 l/mil.

Garantier: Nybil 2 år.

Skatt: 5 018 kronor per år.

* Enligt tillverkaren.



► "Man ska ha husbil". Vackra vyer och unika miljöer tillhör vardagen för den kreativa. Som här lugna Ekeviken på norra Färö.