

Folkevogn Tidende

Nummer 2
2011



Reklamemaling



Majonesmannen



Bodeswell



VWs i Chile



www.vvwklubb.no

VETERAN VOLKSWAGEN-KLUBBEN

TILLITSVALGTE 2011

Leder:

Vidar Ingebretsen
Tlf: 971 81 977
leder@vwwklubb.no

Medlemsansvarlig:

Alf Bjørnstad
Tlf: 945 41 972
vwwklubb@vwwklubb.no

Kontaktperson for Schwimm og Kubelwagen:

John Wallentin
Tlf: 450 01 809

Nestleder:

Kåre W Johnsen
Tlf: 997 04 490
nestleder@vwwklubb.no

Internettansvarlig:

Pål Thomas Carlsen
Tlf: 982 11 269
webmaster@vwwklubb.no

Kontaktperson for Type 1:

Knut O. Sommerstad
Tlf: 32 76 91 24
knut.sommerstad@bfk.no

Kasserer:

Pål A Fredriksen
Tlf: 32 75 79 38
kasserer@vwwklubb.no

Valgkomité:

Per Fosse
Tlf: 32 87 20 27

Kontaktperson for Type 2:

Per Gunnar Sørensen
Tlf: 33 45 16 34
perguso@tiscali.no

Sekretær:

Dag Sønnes
Tlf: 416 04 111
sekreter@vwwklubb.no

Jan Erik Skau
Tlf: 33 05 57 89

Kontaktperson for Type 3 og 4:

Per Velund
Tlf: 66 90 47 42

Styremedlemmer:

Pål Thomas Carlsen
Tlf: 982 11 269

Petter Faye Wevle
Tlf: 63 84 48 69

Kontaktperson for Ghia:

Kåre W Johnsen
Tlf: 997 04 490
kare.wilhelm.johnsen@
ebnett.no

Svein Kallerud
Tlf: 930 68 803

**Klubblokalet og delelager
Verktøy, reparasjonshånd-
bøker og litteratur:**
Knut O. Sommerstad
Tlf: 32 76 91 24
knut.sommerstad@bfk.no

Kontaktperson i Hedmark og Oppland:

Jens Høystad
Tlf: 61 23 07 41
jehoey@online.no

Redaktør:

Kjell Sverre Hatlen
Tlf: 934 79 612
redaktor@vwwklubb.no

Per Fosse
Tlf: 32 87 20 27

Kontaktperson i Trøndelag:

Kjell Jenssen
Tlf: 72 85 15 82
boblekjell@hotmail.com

Redaksjonskomité:

Knut Yngve Willumsen
Tlf: 906 05 260
knut-yngve@online.no

Forsikringsutvalg:
Knut O. Sommerstad
Tlf: 32 76 91 24
knut.sommerstad@bfk.no

Æresmedlemmer:

Øyvind Langslet
Bjørn T. Fosholm
Lars Jensen †
Knut O. Sommerstad

Knut O. Sommerstad
Tlf: 32 76 91 24
knut.sommerstad@bfk.no

Tor Karoliussen
Tlf: 911 43 636

Oddmund Brattås
Tlf: 990 49 218
oddmu-br@online.no

Lars Johan Einarsen
Tlf: 934 63 604

Børge Thommesen
Tlf: 468 90 606
borge.thommesen@
gmail.com

Per Velund
Tlf: 66 90 47 42

Kjell Jenssen
Tlf: 72 85 15 82
boblekjell@hotmail.com

Forsidefoto: Kjell Sverre Hatlen

Innleveringsfrister for stoff til Folkevogn Tidende:

nr. 1: 1. februar, nr. 2: 1. mai, nr. 3: 1. august og nr. 4: 1. november.

**Veteran VW Klubben
Grobråtenveien 33
1385 ASKER**

**Telefon: 971 81 977
Konto: 7877 06 97521
Org.nr.: 984 883 951**

**E-post: vwwklubb@vwwklubb.no
Internett: www.vwwklubb.no**

*For 250,- kr. i året mottar du
fire utgaver av Folkevogn Tidende
FT er klubbens eget blad*





LEDER'N

Av Vidar Ingebretsen



Nå er endelig sommeren her, og finbilen er igjen på veien og fått sin første luftetur. Årets første treff er allerede gjennomført, hos Høen på Kongsberg, Blikktreffet i Kodal og Ekebergmarkedet. På Ekeberg fikk vi besøk av mange kjente ansikter, men det kom også mange nye som ville melde seg inn i klubben. Det synes vi i styret er gledelig.

I vinter var jeg på LMK's landsmøte. Dette var et godt møte, og det er godt å se at LMK igjen har fått økonomien i balanse og at ting går som det skal. Jeg har full tillit til at det arbeidet LMK gjør i dag er til beste for oss alle. I år skal de forhandle en ny forsikrings avtale for oss. Mer om dette kan dere lese på LMK sine hjemmesider, og litt om det også i dette bladet. LMK's nye lokaler hvor de er sammen med mange andre kulturorganisasjoner er viktig for samarbeid, men også for felles inspirasjon og utveksling av erfaringer.

Vi kan nå bare glede oss til tiden som kommer med mange muligheter til å delta på treff og arrangementer. Det er alltid hyggelig å møte mange Folkevogner på veteranbiltreff. Selv skal jeg på Flåklypa-løpet i år for å få med meg et løp som ikke bare er for Folkevogn.

På årets terminliste har vi lagt opp til et medlemsmøte søndag den 18. september hos Svein Olav Grønvold i Aurskog. Dette er dagen etter høstens Ekebergmarked. Jeg håper at en del langveisfarende setter pris på dette slik at de kan ta en helg i Oslo med Ekeberg på lørdagen og VW-treff på søndagen. Svein Olav har flere fine Folkevogner og god plass, så dette blir et interessant treff.

Vi sees i sommer!
Vidar.

**Veteranbil-/MC-batterier
i sort hardgummi.
Batteriladere spesielt til
motorsykkelbatterier.
Gunstige priser !**



**Telefon: 33 05 57 89
Mobil: 908 29 166**



REDAKTØR'N

Av Kjell Sverre Hatten



Sommeren kom fort i år, og gamle Folkevogner strømmer ut på veiene i hopetall. Redaktøren har igjen undervurdert arbeidsmengden knyttet til ambisjonen om at våre medlemmer skal få et knippe interessant lesestoff i postkassa. Helga har vært dominert av bladets innspurt, ispedd besøk på Ekebergmarkedet og "VW til 1000" litt sørøst for Oslo. Gressenkemann passet bra denne helga...

Rundt midnatt fredags kveld gjorde en snikende depresjon seg gjeldende, dette blir bare altfor mye tid på Folkevogn Tidende. Til tross for at fasit ved solnedgang på søndagskvelden ble akkurat det, er tonen likevel et par hakk mer optimistisk. Mange hyggelige samtaler gjennom helga har gitt et spennende antall nye reportasjeprosjekter hvor flere har uttrykt stor vilje til å bidra. Som forsøkt uttrykt flere ganger før ønskes at mange bidrar med det som for redaktøren vil være svært tidkrevende grovarbeid med å få tak i og forberede allsidig informasjon om ulike vinklinger på temaet Folkevogn. Frykt for at bidrag ikke er bra nok til å komme på trykk har hittil vist seg ubegrunnet. Redaksjonen tar med den største glede på seg mindre eller større "finpuss" for at bladet som helhet skal framstå variert og gjennomarbeidet med en "høy nok" kvalitet. Så kom igjen!

At det er vanskelig å få tak i folk som kan hjelpe til viser resultatet av forrige blads oppfordring til å delta i utformingen av bladet. Heldigvis ikke helt uten respons, men det er absolutt en mulighet at framtidig oppsett blir forbundet med større kostnader enn i dag, som igjen kan bety økt kontingent. Redaksjonsrollen generelt blir det nok verre å kjøpe seg ut av...

En som tok reportasjeoppfordring på strak arm denne gang er Svein Olav Grønvold som rapporterer fra **Blikktreffet i Kodal** som ga en knallstart på klubbens aktive kjøresesong. Medlemsmøtet på Kongsberg i mars ble også svært godt besøkt, og klubbleder Vidar formidler sterke opplevelser derfra. Knut Olav (altså Sommerstad) har ikke kommet kortere enn planlagt med **Okrasa**-prosjektet, men vi har likevel med en liten statusrapport. Dessuten leder Knut Olav oss inn på én av to røde tråder i dette nummeret, at vi har et internasjonalt perspektiv! Temaet er Kongsberg Automobilklubbs tur til **Øland** i fjor sommer. Hovedartikelen denne gang er ikke bare fra Sverige, den er også på svensk – forfattet av **Daniel Löfbom** som vi var så heldig å komme i kontakt med på SCC. Kanskje Nord-Sveriges svar på vår alles kjære storsamler Morten Lund? Med det er vi også inne på den andre hovedtråden i aktuelt FT – Type 2! Fra det nære Sverige drar vi på tur i det fjerne Amerika med Jason Rehm som jeg tilfeldigvis kom over ved å lese kundemagasinet til VW i Sør-Afrika... Artikkelen om Folkevognbussen **Rødskjegg** som snart har vært to måneder på tur innbyr til oppfølgingslesing og bildentyting på internet! Og sannelig har vi ikke et stopp til i Sør-Amerika. Nordmannen Øyvind Olsen i Sør-**Chile** har sendt oss bilder av lokale

gamle Folkevogner og kan bistå i å sende slike helt hjem til Norge. Litt nærmere hjemme igjen blir vi med Børge på **Das Drag Day** som på høsten arrangeres av en belgisk klubb i Tyskland. Vi dveler litt med Tyskland og VW's svært velkomne koordinering av sine veteranbilaktiviteter. Selv om mye er noe uferdig ennå, virker satsingen til **Volkswagen Classic** lovende. I samme åndedrag ser vi igjen nærmere på noen av de 73 VW-relaterte bilene i **Karmanns samling**, som siden forrige omtale nå er overtatt av VW. Så lenge redaktøren ikke får vektige skriftlige innvendinger vil han fortsette med en svak vanninnblanding i VW-omtalen, spesielt nå som VW lanserer **nybiler** med sterke referanser til Karmann og Boble. Hjemme i Norge fullfører vi Type-2-tråden med en fornøylig historie av Kaj Løland (fra 6-voltsgjengen) om gammeldags **bilreklame på Transportere**. I samtaler med

Møller-veteraner stopper vi denne gang opp med **"Teknisk reiseinspektør" Jacob Bøe**. Han har så mye spennende å fortelle fra 60- og tidlig 70-tall at vi denne gangen nøyer oss med en heller grundig historie fram til hans første år hos Møller rett etter at bilsalget ble frigitt. ØYSTEIN ASPHJELL. Gjennom hele 2011 vil vi dessuten markere at **Type 3** har blitt 50 år, og denne gangen forteller Halvard Nørbech om sin fine Variant fra senhøsten 1963. Akkurat den forsterkes av valgt reklame denne gangen, som jeg for noen år siden tilfeldig kom over i en garasje i Sandefjord. Flott sommerstemning bringer den artige historien vi har fått fra Kjell Egerhei på det blide Sørlandet. Ha en riktig god sommer!

Kjell Sverre

Av god familie...

Volkswagenfamilie's nye bil. En bil som er bygget med tanke på familier i vest og andre bilene som er i omgang. Den har rommelig komfort og alle de gode egenskapene som Volkswagen-familien er kjent for. Først og fremst en funksjonsriktig personbil med mer plass for mange og regel. En bil som er med innlegg.

NY VOLKSWAGEN 1500 STASJONSVOGN

Importør:
Harald A. Møller A-S, Stortingsgt. 30, Oslo.
Kjøp bil med garanti med nærmeste VOLKSWAGEN autoriserte.



Medlemsmøte hos Høen på Kongsberg



Torsdag 17. mars fant nærmere 50 medlemmer veien til årets første medlemsmøte, hos Bjørn Thomas Høen på Kongsberg som er en samler av det helt ekstraordinære slaget. I hans kjempestore bygg i Kongsberg sentrum har han samlet biler – spesielt mange Cadillac og Mercedes, bensinpumper, (ca 100!) flipperspill og mye mye mer. Eller hva skal man si til den pansrede Mercedes 600 i lang utgave, som har tilhørt sjahen av Iran? Høen har for øvrig også en kort utgave av Mercedes 600...

Et vidt spekter av andre gjenstander fra 50- og 60-tallet inngår i samlingen. Han har også restaurert en Esso bensinstasjon tilbake til fordums tider. VW er representert med en Splitt fra 1951, og vi har også valgt å avbilde en virkelig raritet: Vespa 125 med sidevogn, samt brannbilen fra New York med 15 liters bensinmotor. Bensinkostnaden for å kjøre den fra Kristiansand S til Kongsberg? 5.000 kr.

En Bjørn Thomas som har mer dilla på å samle enn å restaurere fortalte velvillig og engasjert om sin helt spesielle samling. Vi takker ham for å ha gitt oss mange og sterke opplevelser allerede før vinteren hadde sluppet skikkelige taket.



Daniel från Norrland

Tekst: Daniel Löfbom
Foto: Daniel Löfbom og Kjell Sverre Hatlen



Sitter här i det kalla och vintriga Skellefteå, på samma breddgrad som Mo i Rana. Jag är en VW-entusiast från norra Sverige som kom i kontakt med er klubb under ett väldigt trevligt besök (1:a för mig) på SCC 2010.

Dit körde jag och min vän Stefan Kuus i min Panelbuss från 1965. Bussen inköptes under sommaren 2010 på svenska blocket (liknande som www.finn.no). Det visade sig att bussen haft samma ägare från ny till jag köpte den. Den specialbeställdes som kylbil, med förlängd sidodörr. Bussen levererades till OP majonnäs i deras gröna/gula färg. Den användes till 1974 och har stått avställd till början på 90-talet då den renoverades och användes på mässor som promotion.

Bussen har ca 10 cm2 (!) plåt utbytt sen ny, och är i dagsläget helt rostfri - vilket är otroligt att den klarat sig så pass bra. Originalmotorn sitter fortfarande i (maching numbers) och kylanläggningen fungerar aldeles utmärkt. Den kan servera kylta drycker på träffar, men då måste jag koppla upp den till 230 Volt. Bussen fungerade inte när jag köpte den, men inom 48 timmar efter hämtningen var det dags för första VW-träffen (Bad Camber, Borlänge i Dalarna) och dit körde jag Bussen för egen maskin!



Jag har Panelbussen parkerad i Rättvik, där Classic Car Week går av stapeln varje år. Detta er ungefär halva vägen från Skellefteå til SCC. Vi fick fortfarande drygt 100 mil totalt med Panelbussen och turen gick bra. Bensinförbrukningen fick jag under resan ned från 1,22 till 0,98. Vilket känns kul. Detta var ju "jungfruresan" med bilen i min ägo. Inga problem, för jag kör ju VW!



Flera VW, många flera....

Själv är jag en riktig VW-entusiast, trots min unga ålder; född 1983. Jag började intressera mig för VW innan jag hade körkort. Medan jag fortfarande körde A-traktor så såg jag en tak-sänkt turkos 63a Bubbla, byggd á la 80-90-tals Cal-look. När jag var 17 köpte jag denna som jag körde i några år. Jag skulle ta startmotorn från en 59a till 63an, men jag fick hela bilen. Detta var starten på mitt samlande. Första Typ 2 köpte jag tre år senare, i 2005, då jag behövde ha något att köra ner till Bug-Run. Bilen – en 68a Kleinbuss hemmabyggt camper som hade stått avställd i åtta år - köptes två veckor före Bugrun. Den kördes till besiktningen, och sedan de 107 milen (1.070 km) enkel väg till Bugrun. Detta gick bra, och JA, det är fint att sova i en Buss och slippa tältet när det regnar tre dagar i sträck under en VW-träff.

På dessa 10 år har jag hunnit samla på mig ett 30-tal VW. Vissa har jag sålt, men de allra flesta finns kvar fortfarande. De bilar jag äger är följande:

Typ 1 från 1950–1965: 50a, 2 st 51or, 56a, 57a, 59a, 60a, 61a som är en 117 color concept, 63a, 64a och 65a. Typ 2 från 1956–1975: 56a, 57a, 65a, 3 st 68or, 2 st 70or, 71a, 4st 72or, 2st 73or, 74a och 75a. Dessa är Panel, Pickup Enkel- och Dubbelhytt, Kombi, Kleinbuss och Lyxbuss blandat. Dessutan Typ 3 Notchback från 1962 och 1965, Typ 4 411 från 1972 och en Passat från 1975. Jag har även en Porsche 356 C T6 från 1965.

Jag har mestadels originalbilar, men gillar även "Old Speed" och har utrustat min 56 Oval med en svensk kopia av Judson, kallad RHM (RosHamns Mekaniska verkstad) kapselkompressor-pump, och så ska jag även montera Porsche 356 A bromsar på denna bil.

Mina bilar har jag bland annat hittat på svenska blocket.se, eller via att fråga vänner och bekanta om de vet av någon VW, eller att ringa till ägaren till bilen jag vill köpa och fråga om de vill sälja. Ibland blir det köp, och ibland får man inte köpa. Redan när jag började med VW hade jag bestämt mig att köpa en Split-Bubbla. Jag hade annonserat och frågat folk, men det gick inte så bra. Jag hittade ingen Split till rätt pris. Men en dag när jag var ute och jobbade, i Kalix i Norrbotten. Där stod den. Den stod hos VW-handlaren Strömbergs Bil. Jag lämnade ett bud, men bilen var inte till salu. Detta är en 1950, tillverkad i oktober, med 4.030 mil på mätaren. Original (matching numbers) motor och alla skärmar, fotstegen och inredningen, helt original! Tyvärr hade Strömbergs Bil lackat om bilen just efter de bytt in den 1968, för att ha den i butiken som ett fint exemplar på de första sålda Bubblorna. Då de lackade om den fick de inte fram original kulör, utan den är tyvärr omlackad i Volvo PV Maronröd...

När jag tre år senare fick köpa denna Split var ju min dröm sann! Problemet var bara att jag inte hade tak över någon av mina bilar, utan 50an blev stående ute när snön kom i november. Inte bra!! Något måste göras, och jag köpte ett gammalt sågverk (sagbruk), tre mil utanför stan. Där har jag 1500 m² tak, så nu får alla bilar stå under tak. Jag försöker renovera igång en-två bilar varje år, vissa säljs, men bara när jag hittat något som är äldre/bättre.

Under de senaste åren har jag årligen köpt tre-fyra bilar och sålt en. Just nu har jag två



bilar som är besiktade och körklara. Jag har två-tre bilar till som är körklara och bara är att åka och besikta. Till denna siffra kommer femti bilar som kan göras körklara med mindre än en två veckors jobb. Fem bilar behöver mycket eller väldigt mycket jobb för att kunna komma ut på vägen, till dessa räknas bland annat en Split från -51 och en Pickup från -57. Dessa bilar behöver flera hundra, kanske till och med tusentals timmar innan de är körklara.

Patinerade originalbilar ligger mig varmt om hjärtat, och därför har jag en riktig favorit bland mina bilar och det är en 60a, som är keramikgrön. Den har jag byggt som "rallybil" och är den första bilen jag gjort i ordning själv. Denna hade stått på en loge (läve) sedan tidigt 70-tal. Sista året med 30-hästare, och så har jag monterat massa härliga tillbehör som gör att jag gillar denna extra mycket. Även Majonnäs-bussen gillar jag mycket.

Tillbehör är något som jag är väldigt fascinerad av, och samlar på. Jag har två olika splitradios i min samling och även en 30 hk Judson. Även litteratur och tidningar från 1938 och framåt finns i min samling. Jag är fascinerad av oldspeed, och hoppas kunna trimma en 1600 dp med 70-tals trim, tillverkat av Sauer and Sohn. Till denna trimmotor saknar jag endast avgassystemet som de tillverkade. Annars har jag både Sauer ventilkåpor och förgasare med "SS" insugen.

Jag har vissa bilar "på gång" som jag vill vara lite hemlig med, men en Cab pre 63 står högt på önskelistan och även en körbar Barndoor. För något år sedan blev jag erbjuden en 55a Cab, körklar, för 55.000 SEK. Jag avstod, något som jag ångrar idag.... Någon dag står förhoppningsvis ett par Barndoors och en 50-tals Cab i mitt garage, även ett specialbygge, t.ex. Hebmüller, Dannenhauer und Stauss.



Inte bara VW...

Jag jobbar som lastbilschaufför, men är just nu arbetslös. Så jag hinner fixa lite med Folkvagnarna bland annat. Senast har jag jobbat på en firma som lägger asfalt, där jag både kört lastbil, lagt asfalt och kört grävmaskin. Och om ni vet av något jobb i Norge vintertid är jag kanske sugen ;) Jag har jobbat som chaufför de 8 åren jag jobbat, sedan jag gick ut skolan. Under vinter/våren tillverkar jag även ved som jag säljer i 1m3 säckar.



VW-träffar. I sommar har jag planerat in en tre veckors resa till Tyskland, Nederländerna och Belgien, besöka Wolfsburg-museet, en träff i Nederländerna som heter Budel, besöka BBT i Belgien och åka på Bad Camberg.

Flera som åker luftkylda VW's her i Skellefteå? Ja faktisk ett 30-tal. Du kann lesa mer om mig og mina bilar/renoveringar/resor/fynd/träffar mm. på mitt blogg: 50split.wordpress.com Och kanske vi ses i sommar?

Förutom VW så håller jag på med mopeder, och jag har ett tiotal mopeder som också behöver översyn. Jag har tre stycken Saabar, två 2-taktare och en V4 av första årsmodell. Men, Renault 5 är min sväger (systers man) som äger. Han har denna som reservdelsbil till den han kör. Jag har ju plats att förvara även kompisar/familjs bilar.

Skellefteån är staden där jag bor, med ca 35.000 personer. På vintern är det hockey som gäller, Skellefteå AIK som spelar i elitserien, och på sommaren tar vi hand om alla norska turister. Staden delas av älven, Skellefteälven.

Men litet VW även slutligen

Jag gillar verkligen att åka på veteranmarknader för att söka delar till mina projekt. Jag åker över stora delar av Sverige på marknader och





VELKOMMEN TIL VW VETERANDELER



VW Veterandeler ble startet i 2007 og har spesialisert seg på restaurering, ombygging og reparasjon av VW boble fra 1957 og fremover. Som forhandler for Paruzzi og TMI Interiør skaffer vi det meste av det du har behov for.

I vår nettbutikk kan du søke, finne og bestille deler til både boble og buss. Rustdeler, skjermer, dører, interiør, motor, skruer og duppeditter er noe av det vi kan hjelpe deg med.

Finner du ikke det du søker? Synes du bilen din virker litt sliten? Vi har et godt utvalg av brukte og nye originaldeler. Et opphold hos oss vil få folkevognen i form.

Har du spørsmål kan vi betrygge deg med kunnskap fra over tredve års erfaring. Vi er behjelpelig med veiledning, råd og tips.

Kom gjerne og besøk oss!

Vi har lokaler i Fon, Vestfold, ca 25 km nord for Tønsberg i kort avstand fra E18.

VW VETERANDELER

HOLTUNG, FON

+47 901 48 565

post@vwveterandeler.no

Kvalitet gir fornøyde kunder

TEKNISK - Okrasa del 2



Tekst og foto: Knut Olav Sommerstad

Siden den forrige artikkelen har jeg fått mange henvendelser og forespørslar om hvordan det går med Okrasa-prosjektet. Noen mener det er dårlig kvalitet og tilpasninger på Okrasa-delene, mens andre er spent på resultatet. Nå må jeg nok skuffe dere litt... Jeg har satt sammen motoren, men ikke fått den inn i bilen. Delene passet perfekt, og jeg hadde ingen problemer med monteringen. Man kan selvfølgelig se at forgasserne er noe mer grovstøpt enn originalene, men totalt sett synes jeg alt er fint laget. Jeg har startet motoren, og den går upåklagelig. Forgasserne ser ut til å fungere bra så langt. Så får tiden vise om delene holder over tid. Jeg hadde planer om å sette inn motoren i påsken, men jeg ble syk og lå i fire dager. Så det ble ikke noe av. Motoren kommer inn i løpet av våren, men våren er en traveltid. Det er også så mye annet som skal gjøres. Når motoren settes inn har Oettinger følgende anbefalinger for innkjøring:



0-500 km:	Maks turtall 3.000 o/min
500-3.000 km:	Maks 3.500 o/min, maks oljetemperatur 90 grader
3.000 - 6.000 km:	Maks 4.500 o/min, maks oljetemperatur 100 grader
Fra 6.000 km	Maks 5.200 o/min i korte perioder, maks 4.000 til 4.500 over lengre tid og maks oljetemperatur 115 grader

Det blir nok ikke aktuelt å "tyne" motoren til de øvre grensene. 30 hk-motoren er vår for høye turtall. I neste artikkel skal dere få høre hvordan motoren har oppført seg i bilen. Da skal jeg ha kjørt en del og kan gi en fylldigere beskrivelse av hvordan dette fungerer.





64-modell 1500 N Variant – laget høsten 1963

Tekst og foto: Halvard Nørbech

I 2002 fikk jeg en henvendelse om en Variant som var til salgs. Bilen skulle være fra tidlig 60-tall. En "kortsnute" Type 3 stasjonsvogn hadde lenge stått på ønskelisten min, og da denne muligheten kom så slo jeg til og kjøpte bilen.

Sammen med Ketil "Fommern" Langlo ble bilen hentet på Kløfta. Bilens første eier hadde bodd på Gran på Hadeland, og etter hans bortgang hadde nevøen overtatt bilen. Dog hadde nevøen verken tid eller mulighet til å sette den i stand og fant ut at det var best å selge bilen. Jeg ble litt "redd" da bilen stod under en presenning, da dette sjelden er god lagring i det lange løp. Men frykten var ubegrunnet. Bilen

så meget frisk ut i karosseriet, og kilometerstand på under 70 000 km var flott! En annen potensiell kjøper hadde lagt inn bud, men mitt bud 1.000 kroner over dette avgjorde salget, og bilen ble min!

Vel hjemme i Ski (like sørøst for Oslo) ble vognen inspisert grundig, og behovet for nye bremseser, samt "maskinist", ble raskt konstatert. Den gamle motoren stod delvis demontert på en pall i bakre bagasjerom (det er god plass i en Type 3 – bagasjerommet er 1.200 liter...). Det er som nesten alltid mange negative overraskelser med å "dra en gammel bil til gards" som ikke har vært brukt på 15-20 år, men dette var altså en nesten "rustfri" Type 3.

Nye bremseser (hjulskyndere, slanger, og nesten alle bremseser) måtte til. Foran er bremsene på 64-65 spesielle, og deler til dette fant jeg i Sverige. Det er vel nesten bare hovedskynderen som ikke er byttet. Denne hadde "greid" seg! Bremsesystemet er fortsatt 1-krets og skal fortsatt være slik...

Bilen - som i følge fødselsdagsbeviset fra Wolfsburg - er produsert i november 1963, ble levert som en varebil med stålplater der sidevindueene normalt sitter (ved baksetet og bakre bagasjerom), samt forsterket fjæring. Da jeg kjøpte bilen var sideruter for lengst kommet på plass. Trolig kan dette ha skjedd allerede på slutten av 60-tallet. Det er en "mustasjelist" samt sidelister på bilen som tyder på en viss oppgradering underveis. Som ny hadde nemlig ikke denne bilen (N-versjonen) sidelister eller kromlisten foran på panseret!

Baksetet som satt i var et "provisorisk" skum-

gummisete med finerbunn. Har du et riktig baksete i gråhvite striper til overs så ring meg gjerne! Jeg har i skrivende stund funnet et sete i Hallingdal, men dette er det litt rifter i.

Mange av gummipakningene på bilen er byttet. Gamle originale Type 3 dørpakninger er gjerne i svært dårlig stand, og denne bilen har fått byttet den ene mot en bra reprotogave. Teppene i bilen var mørkne, og nye er monteret. Dog er dette litt feil i fargen, og jeg vurderer å kjøpe fra Tyskland et annet som ligner mer.

Etter å ha slipt ned overflaterust som det var noe av på det innvendige gulvet, så begynte det å bli "tynt" et par steder under baksetet. Av den grunn måtte det legges i et par felt (50-øre-størrelse). Dette er ikke mulig å se i dag, og bilen ser usveiset ut! Under er Varianten Owatrol-behandlet, samt at litt tynn Tectyl (ML) er lagt på i hjulbuer og hjulhus.



Undertegnede er mer mekaniker enn karosserimann, og planen videre er å overhale den originale 45 hk's enkeltforgassermotoren. Denne står lagret, og deler til den er under sanking. NOS-sylindersett har jeg kjøpt, og jeg har det meste ellers. Men jeg mangler en "forvarmingsreguleringsventil". Tips om ny mottas med stor takk! Fremdriften er i dag besørget av en 1500 S toforgassermotor, og elanlegget er fortsatt 6-volt. Ny simmerring samt overhalte forgassere hjalp stort på både olje- og bensinforbruk. Bensinforbruket ligger på ca 0,8 liter på mila, og det synes jeg er bra. Synkroniserte forgassere, samt hovedspjeld uten slakk, er meget lurt å ha!

Å kjøre en tidlig "tight" Type 3 er en litt annen opplevelse enn "Bobla" fra samme tidsperiode. Forstilling/bakstillinger opphengt i gummiforinger, samt en noe annerledes motorlyd, gjør at man får en litt annen ferd enn i en Type 1. Akselerasjonen er vel ikke blendende, men vel oppe i fart er man ingen sinke i dagens trafikk.

Planen videre er å holde bilen driftssikker og tidsriktig. I garasjen har jeg "på vent" en 62 Type 2 og en sen 72 Type 3 til, samt en 61 Renault Dauphine, som venter på at eieren kanskje engang får bedre tid...



Selv er jeg 68-modell fra Tingvoll på Nordmøre, men bosatt på Siggerud ved Ski. Jeg er gift, har to barn og er utdannet trelasttekniker og økonom, og jeg selger trelast (Key Account Manager) for Moelven. Grunnen til min interesse for gammel VW og øvrige gamle hekkmotorbiler kommer vel fra min oppvekst. Min bestefar kjørte den gamle "Renån" og kjøpte en 73 1300 S da "franskmannen" begynte å bli sliten av klimaet på Nordvestlandet. Jeg var ikke gamle karen da jeg raste rundt på gårdsplassen med begge disse bilene. Før jeg fikk førerkort eide jeg selv to Bobler, og min første på skilt ble en 73 1303 S. Det var en "grom" bil til langt ut på 80-tallet. Så fikk jeg en 67 Type 3 1600 Variant av en nabo, og så videre. På begynnelsen av 90-tallet ble jeg eier av en 72 Variant (den jeg har lagret) o.s.v. før jeg hadde 8-10 års VW-pause under studietiden. Men så kom jeg med i Follo VW Klubb, i 1998 mener jeg å huske...og etterpå har jeg igjen brukt mye tid på VW og blant annet vært leder for Follo-klubben i en årrekke. I et senere nummer skal jeg fortelle mer om klubben og fra trefet vi bruker å ha rett etter vårens Ekeberg-marked. God sommer!





Firmabilreklame på gamlemåten

Tekst og ett foto; Kaj Løland. Øvrige foto fra Haugers arkiv

For meg er det å oppsøke folk på ulike steder med gode historier en viktig del av veteranbil-hobbyen. Årsaken er kanskje at jeg gang på gang blir overrasket over hvor mye og spennende som dukker opp hvis man bare tar seg bryet med å lete og grave litt. Gamle bilder og historier er med på å gi bilene en porsjon sjel og plass i samtiden. Det er vel derfor jeg også synes det er synd hvis alle spor av at bilen har vært i bruk blir borte under en totalrestaure-ring.

Det var rent tilfeldig at jeg fikk snusen i at Bård Hauger bar på en slik spennende historie. En døv grafisk designer på jobben var akkurat ferdig med en poster, og det begynte å haste med å få skrevet ut. Men hva gjør man hvis man er døv, har dårlig tid og skal ringe til tre ulike firmaer for å be om pris? Jo, da spør man en kollega. Og, som dere sikkert skjønner, kollegaen var meg. Etter masse feking og fingerspråk dumpet jeg over hjemmesiden til Hauger skilt og bilreklame, der jeg bet meg

merke i et lite svarthvitt bilde av en Type 2 fra tidlig 60-tall med en diger tobakksreklame på siden. Noe jeg naturligvis ikke kunne unngå å legge merke til. Senere skulle jeg få vite at dette firmaet stod bak mange av de håndmalte reklamene som var å finne på firmabiler i Oslo på 50-, 60- og 70-tallet.

Den aller siste skiltmaler?

Faktisk er Bård den siste i Norge, med et mulig lite forbehold om en dame på Hamar, som har svennebrev som skiltmaler. Etter at Bård fikk svennebrevet sitt ble faget fjernet. Skiltmalere av den gamle skolen jobbet med malerstav, såkalt stanjol (tinnfolie), 1:1 arbeidstegninger og glyserin (fett). Og for de av dere som lurer på hvor disse arbeidstegningene er i dag, så kan jeg dessverre røpe at alle Haugers tegninger forsvant i en brann for få år siden. Noe av det som forsvant var blant annet originalene med fargekoder til Oslo Lysverker. For et stort tap! I dag løser også Bård de fleste oppgaver

ved hjelp av PC, printer og folie, men det betyr ikke at han helt har glemt gamle kunster. –"Vil du absolutt ha Oslo Lysverker med det gule lynet på døra skal jeg fikse det, men større tre-dimensjonale arbeider vil jeg helst styre unna", sier Bård. Egentlig ikke særlig overraskende å høre, da Bård Hauger kanskje er en smule ute av trening. Men er det så rart da? Kundene står neppe i kø for å betale mer enn nødvendig bare for å få malt reklamene sine på gamlemåten med malerstav og stanjol.

Skiltmalerne i Oslo

Skilt ble naturligvis ikke malt bare på biler. På 50- og 60-tallet var det likevel bare tre til fire ulike skiltmalere i Oslo. Faren til Bård, Willy Hauger, var én av disse. Han startet for seg selv i svært kummerlige lokaler, nærmere bestemt i en kjeller på Tøyen, i 1958. Willy malte mange reklamer for Bertel O. Steen og Volvo, Oslo Lysverker, Kristiania Transportbyrå, Norgesfrukt og mange andre. Skiltmaleren som





utførte flest oppdrag for Harald A Møller het Storm Jørgensen. "Jørgensen var forresten en spesiell fyr de fleste kunne kjenne igjen på lang avstand. Han gikk alltid i svart dress med sløyfe og alpelue. Dessuten var han fryktelig glad i lilla. Hehe, jeg er sikker på at alt ville blitt lilla hvis han fikk bestemme selv", forteller Bård.

Reprodusere?

En tanke jeg har hatt i hodet helt siden jeg første gang så bildene til Bård Hauger, er at de flotte tobakksreklamene en gang var en del av bybildet alle kjente til. Alle sammen ble sikkert overmalt når bilene senere ble solgt videre, for hvem vil vel kjøre med en gammel reklame på bilen sin? Den nye reklamelovgivningen som trådte i kraft 1. juli 1975 satte heldigvis også en naturlig stopper for tobakksreklame. Kanskje nettopp derfor er det av historisk interesse for ettertiden hvis noen i dag tar seg bryet med å søke om dispensasjon fra reklamelovgivningen for å få reprodusert én av disse flotte reklamene på en av klubbens biler. Velger man et produkt og firma som ikke lenger eksisterer, er det kanskje også et lite håp om å få innvilget søknaden?



Rødskjegg: T2 med tre på tur, lang lang tur



Tekst: Kjell Sverre Hatlen, foto: Angela og Jason Rehm

14. august 2009: Ekteparet Angela og Jason Rehm – begge 71-modeller – og sønnen Bode på fire forlot huset som hadde vært hjemmet deres de 10 siste årene. De forlot San Francisco med Rødskjegg – en Westfalia Folkevognbuss – som også var født i 1971, og uten noen fast returdato. De er fortsatt på farten, og stadig lengre bort fra California.

Jason har doktorgrad i luftfartsteknikk og hadde i en årrekke hatt krevende lederposisjoner innenfor luftfartsforskning. Hans lege hadde nettopp informert ham om livstruende høyt blodtrykk da Bode blåste ut lysene på kaken i sin fireårsdag. Bodes ønske: "At pappa ikke må reise på jobb hver dag!". Jasons livslange interesse for VW bidro videre til at en heftig drøm faktisk kunne bli virkelig. Innkjøp av Type 2 "Bay" i Westfaliautførelse, omfattende restaurering, grundige forberedelser, salg av masse eiendeler og utleie av huset – bye bye San Francisco.



Fortsatt innenfor byens grenser deltok de på det første av en rekke VW-treff underveis – en skikkelig BusFest. Turen gikk først øst- og nordover, og de opplevde at det var mye uoppdaget selv i den delstaten som hadde vært deres hjemstat så lenge. Folkevognbus-

sen viste seg fra første stund å være et godt hjelpemiddel for å komme i kontakt med folk underveis. Utrolig hvor mange som har et forhold til denne bilen! Lengre nord møtte de mange liknende biler og etablerte en teori om at hvis de først møtte en T2, så tok det ikke lang tid før de så også en tredje T2!

Det ble en svipptur til fjellområdet British Columbia i Canada før vinteren tvang dem tilbake til USA, de krysset kontinentet til New York City fortsatte sørover østkysten hvor de ei natt hadde selskap av 50 andre camperende Folkevognbuser. Via Florida kom de til begge familier i Texas hvor de feiret jul. I januar 2010 var de på treff ("Buses by the Bridge") med 300 andre Folkevognbuser i Lake Havasu på grensa mellom Arizona og California. Se bildet av gigantbussen på neste side, den kan faktisk kjøres!

I februar fikk eventyrreisen en ny dimensjon.

Over til Mexico og Latin-Amerika. Først nedover den 1.250 km lange halvøya Baja California, og deretter mest langs eller ved Stillehavskysten. Et skikkelig drømmeland for luftkjølt Folkevogn, og her kan vi bare nevne et stort VW-party i Guayabitos og Volks Brothers i Guadalajara. Påska feires sterkt og fargerikt i latinske land, og karneval er også en sterk latinsk tradisjon som Rehm-familien har lært å sette pris på. I Mexico ble det også to uker med spansk-kurs, og det tok nesten fire måneder før de tidlig i juni kom til neste land: Guatemala.

De sentralamerikanske landene Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica og Panama er ganske små i forhold til Mexico. Likevel kom de ikke i land i Sør-Amerika før fire måneder seinere. Disse landene har mye flott natur, rikt og spennende dyreliv, fargerike kulturer og masse kulturminner å by på. I San Salvador (El Salvadors hovedstad) ble de tatt

med på en skikkelig VW-karavane med den lokale klubben. Det tok 11 måneder før første innbruddsforsøket i Rødskjegg, i Granada i Nicaragua. Ett år på farten ble feiret i Costa Rica. Grensepasseringa mellom Costa Rica og Panama var av de mindre byråkratiske og tidkrevende, men spennende nok på en smal nedlagt jernbanebro (bilde av det også på neste side). Det var nemlig viktig å finne lang nok pause mellom motgående trafikk av enorme banantrailere. Hovedveien Panamericana er ikke gjennomgående mellom Panama og Colombia. Dermed måtte Rødskjegg fraktes i container over til Cartagena i Colombia. Ikke billig!

I Colombia ble det plutselig igjen store avstander og langt høyere fjelloverganger. Medellin er kjent for kokainkartell, men viste seg å være en tiltalende storby. Rett før desember krysset de grensa til Ecuador, men da ble det en måneds "juleferie" med fly hjem til familien i Texas. Bodes besteforeldre krevde det! Tilbake igjen fikk de et kjempe tilbud på fly til Galapagos, og der gikk det enda en måned.

I midten av februar kom de til Peru hvor de tråklet seg sørover landet med en fantastisk blanding av strandferie på kysten og hef-





tige avstikkere inn i Andesfjellene og også i grenselandet mot jungelområdet øst for de høyeste fjellene. De har flere ganger vært over 4.000 meter, og det høyeste hittil er vel 4.900 meter. Tittelbildet er fra et ørkenområde sør for Lima, og kort tid før dette ble skrevet besøkte familien en av Latin-Amerikas mest kjente turistattraksjoner – inkaruinene Machu Picchu. Da jeg sendte epost for å få korrekturlest artikkelutkastet, hadde de akkurat krysset grensa til Bolivia og hadde slått leir 10 meter fra bredden av verdens høyestliggende seilbare innsjø. Lago Titicaca på 3.812 m.o.h., i en liten flott by som heter Copacabana!



Of eventyret fortsetter. For den nysgjerrige er denne lille artikkelen bare som en liten aperitif. Hele eventyret er forbilledlig dokumentert på www.bodeswell.org ofte med mer enn 20 blogginnlegg hver måned, eller sortert på land eller tema om man vil. Sterkt anbefalsesverdig for den som verdsetter latinamerikansk reiseskildring fra et Bay-vindu! Det skader heller ikke at familien både har to dyktige skribenter og fotografer. Se også deres kreative – men på ingen måte påtrengende – tiltak for å samle økonomisk støtte til videre reise. Selv donerte jeg 30 USD nærmest som kompensasjon for å få tilgang til denne flotte reiseskildringa, og det var før jeg hadde tatt epost-kontakt med dem og ante noe om jeg fikk bruke materialet i FT. Men så har jeg et spesielt forhold til både gamle Folkevognbuser og Latin-Amerika.



Den gamle Folkevognbussen har hatt sine utfordringer underveis, og de var ikke kommet så langt av gårde før hele motoren måtte byttes. Støtdemperne har hatt en lei tendens til å løsne, bare for å nevne noe. Jason er selv i stand til å fikse mange utfordringer, men kombinasjonen av internett-tilgang og lokale VW-klubber har vist seg uvurderlig. Generelt uttrykker de generell overraskelse over folks sjenerøsitet og de mange hyggelige folkene de blir kjent med underveis. Mer spesifikt er de svært takknemlig for de mange fantastiske personene i den store VW-familien. Disse har vært til stor hjelp og fått dem til å føle seg hjemme i de ulike landene. "Jeg greier bare ikke å innbille meg hvordan denne turen hadde vært om vi hadde kjørt i en annen bil."





VWeteranbiler i Chile

Tekst og foto: Øyvind Karlsen

For de fleste er Sør-Amerika ikke bare en del av verden som er langt, langt borte, men også noe med helt andre kulturer, språk og interesser enn i trygge Norge. Sannheten er at likhetene gjerne er flere enn forskjellene, og interessene ofte de samme. Slik er det også med interessen for veteranbiler, både for å reparere, eie og å kjøre rundt for å vise frem det unike kjøretøyet.

Jeg flyttet til Chile i 2006 og la straks merke til at her nede er det et relativt stort utvalg av interessante veteranbiler som kjører rundt på veiene, deriblant svært mange VW-biler, både Bobla og andre. Det er mye tysk avstamning i Chile, både fra midten av 1800-tallet, og fra rett etter den andre verdenskrig. Det er status det meste som har med Tyskland å gjøre. Jeg bor i Puerto Varas i sørlige Chile, en liten by ved bredden av innsjøen Llanquihue 100 mil sør for hovedstaden Santiago, med norsk-chilensk kone og tre barn. Her nede i Sør-Chile er klimaet ganske likt Vestlandet, men med mindre kalde vintre. Naturen er nesten som den norske; fjorder, øyer, fjell, innsjøer og elver med mye laks og ørret.

Klimaet i resten av Chile favoriserer levetiden og kvaliteten på bilene; med det mener jeg at det er tørt, slik at rustproblemene ikke er så store. Vinteren er kort og uten salte veier. Sentral- og Nord-Chile blir som fra Frankrike til Sahara, om vi skal sammenligne med mer kjente områder.

Jeg startet nylig mitt eget firma her i Chile med bl.a. salg av veteranbiler fra Chile til Norge, og interessen er upåklagelig. Jeg tilbyr dermed til potensielle kunder i Norge veteranbiler som er tilgjengelige og til salgs i Chile. Det er svært gode transportforbindelser fra Chile til Europa inklusiv Norge. En 20 fots container (6 meter – én bil) koster ca 15-17.000, og en 40 fots container (12 meter – to biler) ca. 25.000 (kroner altså!).

For nærmere informasjon og ønsker om hjelp til å finne frem til en VW fra Chile, vennligst kontakt meg på eksport.import.chile@gmail.com og Facebook "Veteranbiler fra Chile". Jeg har konkrete Folkevogner – både Bobler og Busser - å gi informasjon om, men her i Folkevogn Tidende må jeg nøye meg med bilder. Den du ser mest av her må vel karakteriseres som en riktig godbit. Eieren påstår i alle fall at det er en "delvis" 44-modell!





Veteranbiltur til Øland

Tekst og foto: Unn Iren og Knut Olav Sommerstad

Kongsberg Automobilselskap (KAS) har i mange år arrangert flotte turer for gamle biler. Klubben har vært i England, Danmark og flere turer til Vestlandet før Sverige stod for tur sommeren 2010. Det fantastiske med disse turene er, foruten selve turopplevelsen, at det hvert år deltar mellom 30 og 40 biler. Turene er nøye planlagt og profesjonelt lagt opp. Det var fire VW'er med på turen, og bare to av dem var mine... Unn Iren og jeg kjørte vår Karmann Ghia fra 1958, men i tillegg lånte vi bort Campingbussen fra 1959 til gode venner som hadde fått problemer med egen bil. Dessuten var det med en 73-modell 1303 Cab og en 68-modell Roadster-Boble.

Turen startet med ferge fra Oslo til København torsdag kveld, så over til Sverige via Øresundsbroen på fredag. Første landfaste overnatting var i Karlskrona. På lørdag var vi på Nostalgiafestivalen i Ronneby, ca. 1200 biler var samlet der. Et par i vårt følge vant to gjeve priser for sin tidsriktige påkleddning og for fineste bil, det var en Terraplan - ikke en VW.

Etter Nostalgiafestivalen dro vi til Borgholm på Øland, der var vi i to dager og nøt det fine været og alle severdighetene vi rakk over. På hjemveien var det lagt opp til besøk på et vinslott, hvor vi fikk servert en fortreffelig middag med slottets vin til. Vi var også innom et motorhistorisk museum.

Hjemveien gikk også via København og med ferge tilbake til Oslo. To overnattinger på båten, og resten på hotell. Hele uka hadde vi strålende solskinn, vi kjørte nedcabbet hele tiden!



Over til høyre: Soliden, svensk kongens sommerslott på Øland.

Under til høyre ble det forberedt middag til oss på ekte svensk vinslott.





Fra Nostalgi-festivalen



Fire cabber på vei hjem



NYE MEDLEMMER



Navn	Etternavn	Adresse	Postnr./sted
Alex	Gidas		0259 Oslo
Eivind	Moen		1181 Oslo
Malin Kjensli	Ryen		1484 Hakadal
Sigurd	Skjerve		1555 Son
Stig Olav	Dælen		1930 Aurskog
Bjørn Arne	Østnord		2072 Dal
Trond	Jernberg		2130 Knapper
Steven James	Woods		2164 Skogbygda
Lars	Berger		2550 Os i Østerdalen
Erland	Nyhus		2693 Nordberg
Jan Ole	Karlsen		2750 Gran
Jasdeep	Jasdeep		3040 Drammen
Roy	Grelland		3142 Vestskogen
Liv Orene	Helgerud		3150 Tolvsrød
Børre	Øverby		3520 Jevnaker
Stine	Thorsdal		3612 Kongsberg
Ole Borgar	Nykås		3677 Notodden
Karl Fredrik	Riis		3850 Kvitseid
Annlaug	Maridal		4008 Stavanger
Lars Erik	Larssen		5259 Hjellestad
Geir	Brodahl		5268 Haukeland
Stian Skarvatun	Mandelid		5637 Ølve
Anja Eileen	Skipnes		6690 Aure
Astrid Fridheim	Karijord		8661 Mosjøen



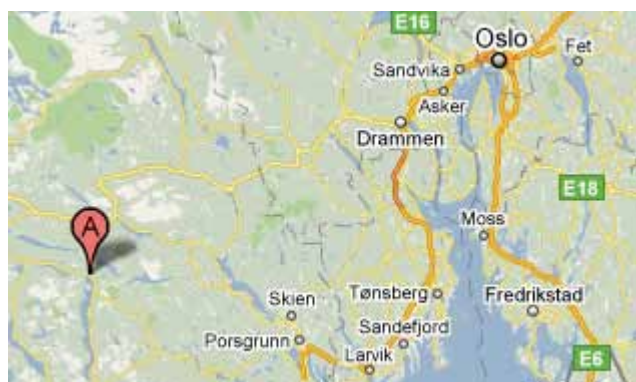
Høsttur 2011

24.- 25. september

Årets tur går til Vrådal. Vi skal bo på Quality Straand Hotel & Resort i Vrådal er et av Telemarks fremste fullservice hotell. Straand Hotel er viden kjent for et allsidig aktivitetstilbud og et velrenommert kjøkken. På turen dit legger vi turen innom Morgedal her ligger det flotte opplevelsessenteret Norsk Skieventyr.

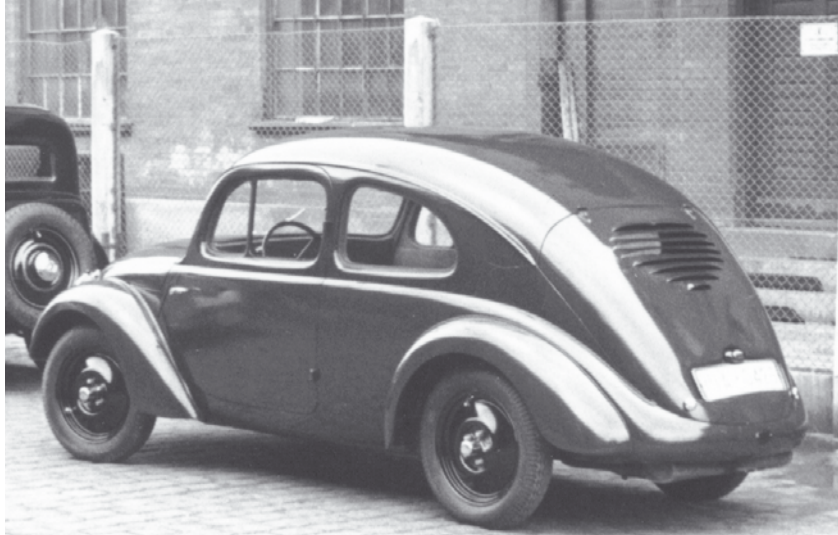


Her fortelles historien om hvordan skisporten har utviklet seg, og her er utstillinger om polarekspedisjoner og om De Olympiske Leker. Den olympiske ild har blitt tent i Morgedal ved tre anledninger; til lekene i 1950, 1964 og 1994. På kvelden blir vi servert en 3 retters middag og vi deretter blir det sosialt utover kvelden.



Enkeltrom pr person kr. 1120,- Inkl. frokost og middag.
Dobbeltrom pr person kr. 890,- Inkl. frokost og middag.

Klubben har reservert et antall rom. Påmelding gjør dere ved å ringe hotellet på 35 06 90 00 og nevne høstturen til Veteran VW klubben. OBS! rommene er reservert til og med Fredag 12. august så det er lurt å melde seg på før den tid.



Tekst: Kjell Sverre Hatlen

Allerede ved Herbert Kaes' tiltredelse 5. februar 1936 finner man dokumentasjon på at det var planlagt tre nye prototyper som oppfølging til de to bilene fra 1935 – og at én skulle ha firesylindret firetaktsmotor og alle skulle ha torsjonsfjæring.

I juni 1936 var de tre understellene til V3 ferdig, og i slutten av juni eller tidlig i juli var to av bilene ferdige. Den første av disse var V3/1 som hadde blekk-karosseri, men med selve ramma av tre. I motsetning til V1 og V2 var det imidlertid ikke lenger brukt treverk i gulvet. Den andre bilen som trolig ble ferdig i juli var pussig nok ikke V3/2, men V3/3! Begge disse kommer vi tilbake til i mer detalj i årets to siste utgaver av FT. Bildene på denne siden er utelukkende av V3/1 som ble den første Bobla med den nye E-motoren. Karosseriene til VW 3 kom alle fra Daimler Benz.

I juni hadde nemlig Porsche-konstruktøren Franz Xaver Reimspiess klar en helt ny motor: E60-motoren, firesylindret luftkjølt firetaktsmotor på 985 ccm og 23,5 hk ved 3.000 o/min. Dette var den første motoren som oppfylte den opprinnelige forutsetningen om å kunne kjøres i lengre tid med full gass på Autobahn. Denne E60-motoren hadde lavere stempelhastighet, lavere oljeforbruk og lavere belastning på veivaksellagene enn de tidligere motorene. Porsche holdt imidlertid lenge på A-motoren (tosylindret dobbeltstempelt totaktsmotor) som sin favoritt og hadde gjennom utviklingsarbeidet med V3 fått utviklet en A6-motor som hadde bedre grep enn forgjengerne på utfordringene med kjøling og jevn gange over turtallsregisteret. Med 27 hk var den også kraftigere enn den nye E-motoren. Siden A6 ble dyrere å produsere enn E60 måtte den likevel vike i det videre utviklingsarbeidet.

V3 manglet varmeapparat, men det ble utviklet en såkalt katalyttvarmer som under høstens testprogram ble brukt til å holde i alle fall deler av frontruta noenlunde duggfri. Instrumenteringen var begrenset til speedometer med kilometerteller, kontrolllys for oljetrykk og batterilading og



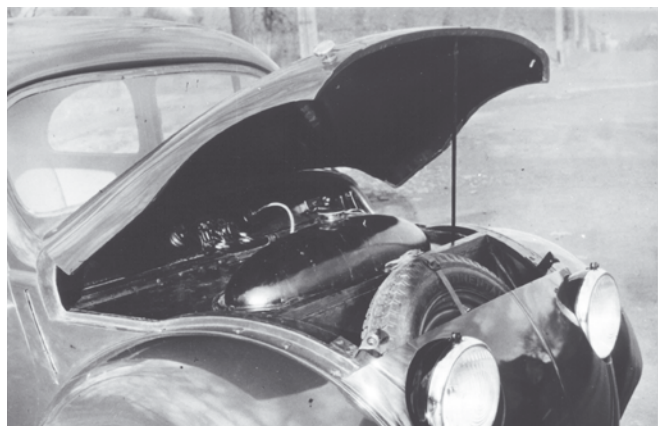
For 75 år siden

fjernlys, samt nødvendige brytere. Sikten bakover var minimal, gjennom vinduet mellom kupe og motorrom og videre gjennom luffterillene i motorlokket. Heller ikke hadde V3 speil, verken inne eller ute. V3/1 hadde større åpning til bagasjerommet enn V1 og V2, og bakfra kan V3/1 identifiseres med åtte horisontale luffteriller samlet i hjerteform.

Allerede i juli begynte uttestingen av de to ferdige bilene i området rundt Stuttgart, og til og med en lengre tur til Hitler på hans feriested Obersalzberg ved Berchtesgaden. Porsche mente da at 1.200 RM var en realistisk pris, men Hitler holdt fortsatt beinhardt på at den skulle koste under 1.000 RM, samme hvor utopisk det syntes for alle andre. Hitler reagerte ellers positivt på bilene – bortsett fra at han ikke likte fronten. Den var for framtung. Dette fikk betydning for prototypserien som skulle komme året etterpå. Porsche hadde hentet Erwin Kommen-da fra Daimler Benz som sin karosserikonstruktør, og han fikk også beskjed om å ta hensyn til Hitlers innvendinger i det videre arbeidet. RDA (riksforbundet for den tyske bilindustrien) fikk i juli nok av hele prosjektet og trakk seg mer eller mindre ut fra samarbeidet, men de fikk ikke "lov" til å trekke seg helt ut...



Herbert Kaes foran VW 3/1 i Schwarzwald



das drag day #8

18 > 19 SEPTEMBER 2010

Das Drag Day i Bitburg

Tekst: Børge Thomessen Foto: Børge Thomessen og Tuomo Tuominen

Den belgiske klubben Der Autobahn Scrapers (DAS) arrangerer dragracestevne en gang i året. Siden det ikke finnes all verdens gunstige fasiliteter for dragracing på belgisk jord, avholdes stevnet på en ubrukt flystripe på en nedlagt amerikansk flybase i Bitburg i Tyskland. Turbussen (til Tuomo og meg) har flere ganger gjestet stevnet, trygt parkert på campingområdet, så også i 2010.



Turen til og fra treffet – som også i fjor ble arrangert rett etter midten av september - ble som vanlig tilbakelagt non-stop uten for mye ferjebruk. Avreise fra Oslo med bilen normalt bestykt for langtur i form av matpakke, kaffe på termos og godt humør. To timer etter avgang kjørte vi over Svinesundsbroen inn i Sverige. Etter en tankstopp med oljepulling i nærheten av Göteborg tok det ikke mange timene før de skånske flatmarker var tilbakelagt og kunne så vidt skimtes i bakspeilet på vei over Øresundsbroen. 15 mil senere kjørte vi ombord i ferjen til Puttgarden. Etter en tre kvarters overfart med en matbit og den nødvendige taxfree-handlingen (som ikke er så veldig taxfree innen EU, men likevel til behagelig prisnivå sett med norske øyne) kjørte vi inn på tysk jord og satte kursen for Bitburg.

Medbragt hadde vi ekstra bagasje i form av et baksete til en Barndoorbuss. Dette hadde vi med fra en norsk entusiast som hadde solgt det til en franskmann. Greit å bistå med logistikutfordringer når vi likevel skulle den veien, og setet ikke var til allfor stor sjenanse.

Hovedattraksjonen for vår lille norske delegasjon var å følge Jøran Larssens ferd langs banen på jakt etter gode tider. Team Berserk med sjåfør Jøran og mekaniker Stian Flåta var for anledningen utvidet med Johnny Steiro og

Turbussens mannskap, Tuomo og Børge. Vårt største bidrag var nok fantasi, forslag til kreative løsninger og skyvehjelp. På forhånd hadde arrangørene lagt ned forbud mot bruk av stinger, det vil si eksosanlegg uten eksospotte - bare en stor hul trompet. Fordelen med en stinger er at det reduserer motstanden i eksosanlegget og bidrar til litt økt effekt. Ulempen er at det bråker noe infernalsk når man drar motoren opp i 8-9.000 omdreininger. Vi hadde valgt å være snille gutter og følge oppfordringen. Jøran hadde til og med lagt igjen stingeren hjemme for å ikke la seg friste. Da det etterhvert likevel var en og annen Boble med stinger som fikk kjøre på banen begynte de små grå å kverne på høyt turtall.

Jakten etter de siste ti- og hundredels sekund var i gang. Først ble det gjort en del iverdige forsøk på å motivere sjåføren til ekstra innsats. Hør på motoren, se på shiftlightet og vær rask og bestemt i giringen. Shiftlightet var ikke til mye hjelp viste det seg siden lyspæren, som skal aktiveres når forhåndsprogrammert turtall er oppnådd, var sprengt. Etter litt meka-

nisk aktivitet ble savnet etter en stinger for stort. Her var gode råd dyre. Etter en kreativ meningsutveksling og diskusjon i depot med humlenæring fant vi det for godt å shimse ut det originale eksosanlegget med ekstra muttere. Det viste seg å være like vellykket som det var et brudd på reglementet. Vi lot det stå til og tenkte det var lettere å få tilgivelse enn tillatelse. Så lenge andre storkanonener kjørte med stinger burde en viking på berserkergang slippe unna med et halvhjertet forsøk. Og Jørans tider, de bedret seg noen hakk etter vår kreative bypassoperasjon!

For å feire det gode resultatet gikk ferden bortom det velutrustede matteltet hvor tyske spesialiteter kunne kjøpes for en relativt billig penge. For en gangs skyld ble ikke campinggrillen benyttet, og vi satset i stedet på de lokale spesialitetene i matveien. God og billig kraftkostfrokost i tillegg til et ganske omfattende mattilbud fra arrangørene gjorde susen. To kopper kaffer til frokosten er ikke meg imot og en grei start på en lang dag med dragracing.



"Berserk":

1960 modell med 2387ccm Type 1 motor.
 Cogbox girkasse.
 Wiseco stempler, Mahle sylindere og JPM ventilfjærer.
 CB044 topper preppet av JPM.
 52mm Gene Berg forgassere
 1:4 Pauter vippestell, FK89 kam
 Kompresjonen er satt til 12.4:1
 Yter trolig rundt 250 hk når den kjøres på E85.
 Bilen gikk jevnt på lave 11- sekundere på kvartmila i fjor, med 11.10 (SCC) og 11.11 (Das Drag Day) som beste tider.

Da kjøringen var unnagjort, og dagen gikk mot kveld, var det tid for festlig lag hvor DAS-klubben var et fortreffelig vertskap. Et av medlemmene med fransk tilhørighet diskuterte opp med en enorm og velsmakende pølsegrøt hvis oppskrift fremdeles er en gåte. Festlighetene fortsatte ut i de sene nattetimer, selv om enkelte tok til fornuft og krøp til køys i rimelig tid. Gradestokken truet med å krype under frysepunktet, og basert på tidligere erfaringer var det gunstig å ta med seg en sovepose til å holde varmen. Etter utallige overnattinger i Turbussen har man lært seg et og annet triks.

Sengetøyet som er fast inventar i dobbeltsenga holder sommerstandard og ved enkelte hustrige sommertreff har det vært en guffen opplevelse å hutre seg gjennom natta. Godt innpakket i en norsk vintersovepose med komforttemperatur tilpasset arktiske ekspedisjoner burde det ikke være noe problem å drømme seg bort på en tysk flyplass. Men selv om komforten var upåklagelig tålte jeg tydeligvis ikke den lokale ganefryden. Maten var sannsynligvis utmerket tilberedt siden de øvrige matjes-

tene stort sett unngikk nattlige utfordringer. Jeg merket imidlertid etter noen minutter på rygg at magen ikke var helt i vater. Etter en liten time i fosterstilling var det ikke til å unngå å tenke at dette måtte det bli en slutt på. Helst en lykkelig sådan. Ferden fra horisontal positur i retning en låst førerdør med håp om å få smertene overstått uten å forstyrre de medreisende søvn kan ikke beskrives i ord. Etter å ha planlagt operasjonen i detalj var det bare å iverksette.

Soveposen ble grasiøst forlatt og på bare bein, ikledd en boxershorts av kjent merke, ble føttene forsøkt stokket slik at man unngikk å trække i kjølebokser, ølbokser eller ta med seg campingstoler og annet rask som var sirlig plassert mellom seng og framseter. Med en låsesmeds dyktighet ble førerdøren låst opp, håndtaket dratt forsiktig i, og hodet brukt som rambukk for å få tilgang til friskluft og fri flyt. Den opprinnelige planen var å sparke fra og springe som Usain Bolt i egnet retning. Denne planen falt i fisk og resten på gresset. Jeg skjønnte umiddelbart hva tannlegen med

bakgrunn som skytebas omsunget og hyllet i en av Vinskvettenes viser mente med utsagnet "Det er godt å få det ut". Etter en ekstra tannpuss og vel tilbake i soveposens lune favntak var det bare å lukke øynene, puste lettet ut og kjenne velværet spre seg i kroppen. Det er den beste nattesøvnen jeg har følt på aldri så lenge.

Dagen etter våknet vi til strålende solskinn, inntok en stor frokost, svelget unna to kopper kaffe og begynte forberedelsene for siste dags kjøring på stripa og hadde allerede begynt å tenke på hjemmeveien. Ny personlig rekord for Jøran avsluttet en vellykket helg og vi takket hverandre for et usedvanlig vellykket treff. De nødvendige og til dels obligatoriske memorabilia i form av dash-plaque og treff-t-skjorte ble pakket ned i kofferten og nesene vendt mot nord. Et knapt døgn etter parkerte vi Turbussen og begynte å gjøre klar for vinterlagring. Sesongen 2010 ble avsluttet med et smil om munnen, og det var nesten trist å tenke på at et halvår i vinterdvale lå foran oss før vi igjen kunne legge ut på entusiastiske og begivenhetsrike langferder.

Blikktreffet i Kodal 30. april

Tekst og foto: Svein Olav Grønvold



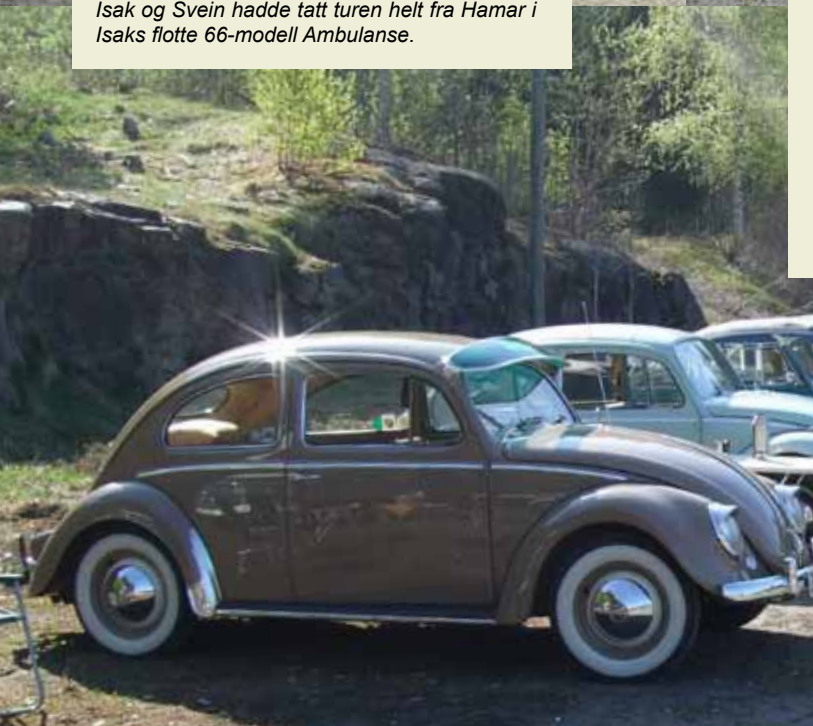
Isak og Svein hadde tatt turen helt fra Hamar i Isaks flotte 66-modell Ambulanse.

Veteranklubbens tradisjonsrike Blikktreff i Kodal ved Sandefjord ble også i år en suksess med stort oppmøte og flott vær. Selv har jeg deltatt på dette treffet de siste 13 årene og to ganger også før det, både som selger og kjøper. I løpet av disse årene har det vokst til å bli ett av de største VW-relaterte delemarkedene i Norge. Flyttingen til nåværende sted ved Vonheim Ungdomslokale har blitt en ubetinget suksess både når det gjelder plass og vær.

Siden jeg ikke skulle selge noe i år, lot jeg Type 2 stå hjemme, kjørte fra Aurskog med 1302-Bobla og plukket opp Morten Lund på Lier-toppen. Det var rundt 20 deleselgere med mye bra deler, og rundt 60 Folkevogn utstilt. Veldig mange flotte biler!

Min egen tur på ca. 17 mil hver vei bleknet helt etter å ha truffet Egil Nyheim fra Sogn (omtalt i FT 4/2010) som hadde kjørt 50 mil over fjellet. Riktignok med noen andre ærend på turen og ikke i Folkevogn, men likevel...

Stor takk til Oddmund Brattås og alle de andre involverte for et flott planlagt og gjennomført treff. Her var alle ingrediensene som skulle til for å ha en hyggelig dag; de flotte bilene, de hyggelige menneskene, den gode handelen, den gode samtalen, den velsmakende maten og det gode været!



Finn Pederstad med frue og Harald Fossum hadde med seg mye deler. Lasset hjem ble noe mindre.





TIL SALGS
 73 no. 13035 k116 000
 NYE DELER
 PÅ KOSTET CA 30 000.
 HAR KVITT PÅ DET MESTE
 SELGES FOR
 43 000.
 TEL 47129024

Kåre Jan Larsen fra Risør hadde fylt opp hengeren med deler og kjørte 1303 S - som også var til salgs.



På hjemturen lot vi oss friste til å kjøre (et stykke...) etter tre Splitt-Bobler fra Skien. Artig å se disse gamle bilene i bruk!

Ny forsikringspartner?

For deg med - eller som skal søke om - en LMK Forsikring på ditt motorhistoriske kjøretøy, kan det jo være interessant å lese landsmøtets vedtak fra mars i år: "LMKs landsmøte gir styret fullmakt til å forhandle frem - og inngå - ny forsikringsavtale, siden eksisterende avtale opphører 31.12.2011."



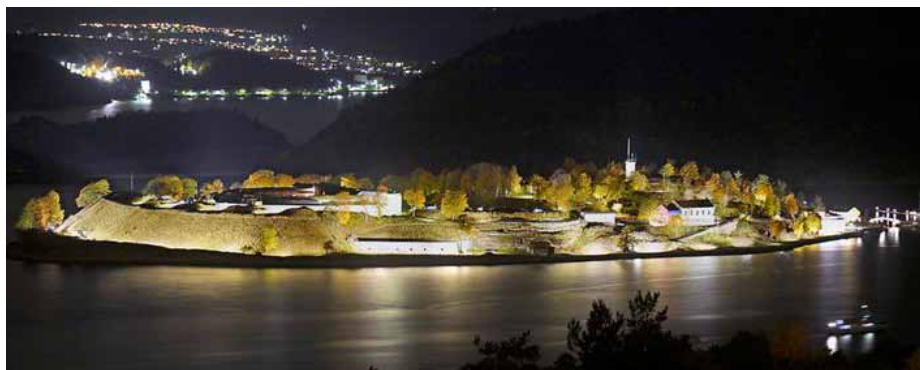
LMK har allerede hatt møter med flere forsikringsselskap, men dette betyr ikke automatisk at vi skifter ut Tennant med et annet. Tennant skal jo være med i en "anbudsrunde" på lik linje med de andre selskapene. Dersom det likevel innebærer et bytte av forsikringsselskap, vil du ikke merke annet enn at du i 2012 vil få premieinnbetalinger fra avsenderen "LMK Forsikring i samarbeid med NN". Vilklårene - uansett om det er hus, båt eller bil - vil være de samme. Skulle det være forskjell i vilkår i en av dine forsikringer, så kan det eventuelle nye selskapet selvfølgelig gjøre noe med akkurat det. Når det gjelder selve premiene for både andre skadeforsikringer og de motorhistoriske LMK-forsikringene, vil de være de samme - eller lavere enn det du betaler i dag. Det vil komme mer informasjon om dette når det nærmer seg deadline for forhandlingene, som er 30. juni.

Grunnen til at et eventuelt bytte kan skje på en smidig måte som beskrevet, er at LMK og klubbene "eier" sin egen portefølje. Det betyr at vi kun behøver å ta porteføljen ut av Tennant med ett grep, og sette den inn i det andre selskapet. Selvfølgelig vil alle forsikringstakere selv kunne bestemme at de av ulike grunner - uansett like vilkår og eventuelle lavere premier - vil være i Tennant selv om dette betyr at LMK mister godtgjørelsen.

Klubbene ble på landsmøtet i mars behørig informert om fremdriften og hvordan eventuelle rutiner gjøres ved en overgang, og ga styret fullmakt til å fortsette arbeidet. Det vil bli gitt god informasjon til alle som har én eller flere forsikringer i Tennant via LMK fra både klubben og LMK dersom det velges et nytt selskap.

Grenseløst samarbeid

LMK og de 19 andre organisasjonene i Kulturvernforbundet var helgen 9.-10. april på Oscarsborg representert for å oppsummere den nasjonale kulturbevarende virksomhet.



Å være på Oscarsborg festning (som senket Blücher 9.4.1940) selveste 9. april var spesielt for mange siden det på dagen var 71 år siden dette skjedde.

Nyutnevnt direktør Anne Åsheim i Norsk Kulturråd (som årlig deler ut 1,2 milliarder kroner til norsk kultur) informerte om nye ordninger. Hun skulle gå tett på Kulturdepartementet for å synliggjøre at rammene for bevilgninger til blant annet hva LMK driver med - skal økes. For budsjettet 2012 kunne Åsheim ikke se at det var rom for å tildele støtte til nye søkere, og at det først fra 2013 kunne være på tale om dette dersom det kom et politisk vedtak om økte rammer.

Foruten Danmark - men med Åland - var de nordiske land til stede for å diskutere en ytterligere satsning på samarbeid med utgangspunkt i Norden, eller om vi skal se mere mot resten av Europa. Det var en sterk vilje til å finne frem til noen felles nordiske møteplasser fremfor rene europeiske. Kulturminnedagen (som også er en europeisk dag) i september var alle enige om som en meget god nordisk møteplass der man kan samarbeide om fremtidige tema.

LMK hadde oppdraget med å oppsummere debatten, og møtte ingen motstand mot å trekke det så langt at det i løpet av et år skal kunne vises til konkrete samarbeidsresultater på det overordnede, nordiske nivå.

Informasjonsfolder om klubbene og LMK

LMK har laget en noenlunde "tidløs" informasjonfolder som er et A4-ark som brettes to ganger slik at det blir en liten og praktisk trykksak. Klubbene har lenge ønsket å ha noe de kan dele ut på sine lokale arrangementer til både deltakere og tilskuere i forbindelse med løp, og til besøkende på messer, utstillinger og stands/boder på f.eks. markeder. Folderen inneholder informasjon om klubbens og LMK's virksomhet på bl. a. områder som forsikring, arrangementer, myndighetskontakt m.m. på en kort og informativ måte.

Det er allerede sendt ut foldere til noen klubber som har sendt den ut til medlemmene via klubbmagasinet. På landsmøtet 12.3.2011 var det lagt opp til at delegatene kunne ta med seg foldere hjem til sine klubber/magasiner, og mange benyttet seg av dette tilbudet. Denne folderen kan fungere som et verktøy for rekruttering, i tillegg til at den kan gi informasjon om LMK's virke til eksisterende medlemmer.





Unneberg bil

-din partner innen klassiske bilhold



Vi selger nye og brukte deler til eldre VW og engelske bilmerker

Nyhet: Kurs i bruk av Engelskhjul, Sikk/Fals, Pullmax
Sveising tynnplate. (Tig, Mig, Actylen/Oksygen)
+ Vinterlagring av Bil og Motorsykkel.
+ Vi tar også vårklargjøring med oljeskift og smøring.



Sjekk ut gode tilbud
på vår webshop

unneberg-bil.no

Unneberg bil

Telefon: 33 33 06 06 • deler@unneberg-bil.no
Basbergveien 82 • 3114 Tønsberg

Volkswagen Classic & VW Classic

av Kjell Sverre Hatlen

Snakker vi ikke om det samme da? **Volkswagen Classic** ble etablert av Volkswagen rundt 2006 for å koordinere VW's stadig økende fokus på egen bilhistorie. Med en ny internettportal har dette fokuset blitt synlig for flere og viser at VW i større grad tar gamle Folkevogner på alvor, og dermed også de mange av oss andre som er gira på slike biler. **VW Classic** da? Et nytt frittstående halv-årlig høykvalitetsmagasin som gir dybdeinnsikt i klassiske VW, på tvers av grensene mellom luft- og vannkjølt. Mer om bladet til slutt i denne artikkelen.

30. mars, under den store veteranbilmesse Techno Classica i Essen, lanserte VW Classic en kraftig oppgradert internettportal: www.volkswagen-classic.de. Fra pressemeldingen sakser vi at VW her skal tilby eiere og venner av klassiske VW en spennende miks av et online-magasin og et interaktivt VW-samfunn med blanding av tidligere upublisert fotomateriell, ny info og omfattende faktamateriale om hele VW's produkthistorie mellom 1949 og 1999. Dessuten blir alle historiske VW-aktiviteter samlet under ett tak: Ulike arrangementer, salg av originaldeler og historiske bilsamlinger.

En viktig del av portalen er Volkswagen Classics offisielle magasin, som er fullstendig internettbasert. Her loves det eksklusive reportasjer om klassiske VW. Hver utgave (det sies ikke noe om "utgivelsesfrekvens") har sitt tema, og det første hovedtemaet er Golf Cabriolet. Neppe noe tilfeldig valg, heller viser det hvordan bilhistorien kan gi en ekstra dimensjon ved lansering av nye VW. Her offentliggjøres det hittil hemmeligholdt fotomateriale fra utviklingsarbeidet på slutten av 70-tallet og intervju med personer som arbeidet på prosjektet. Et par bilder har vi tatt med i frimerkestørrelse tre sider lengre bak i bladet.

Det skrytes av "VW-samfunn-sidene" ("Community") hvor man registrerer seg som medlemmer, lager en personlig profil og bruker dette som plattform for å komme i kontakt med likesinnede. Også klubber skal få god plass innenfor disse rammene. Så langt jeg har kunnet se så er ikke denne funksjonaliteten på plass ennå.



Volkswagen Classic

Magazin | Modelle | Classic Parts | Automobilia | Unternehmensarchiv & Sammlungen | Termine | Clubs

En helt sentral del av Volkswagen Classic er en pool av klassikere som også skal ut på veiene og delta både i veteranløp og på utvalgte treff. Her er jeg selv usikker på om man i poolen inkluderer biler fra samlingen til AutoMuseum Volkswagen, VW-bilene til Autostadt og den nylig overtatte Karmann-samlingen (egen artikkel om denne etter neste side). Totalt er det tale om over 300 biler, men mange av disse er nok ikke klare for billøp... Ikke nevnt i hele tatt er "Folkevognbussene" til VW Nytektekjøretøyer. Bare det er bortimot 100 biler!

Det pekes på viktigheten av å knytte sammen fortid med nåtid, at innovasjon, holdbarhet og ansvarsfølelse har lang tradisjon hos VW, og at Volkswagen Classic skal arbeide tett sammen med AutoMuseum Volkswagen, Autostadt, Volkswagen Classic Parts Center og avdelingen for historisk kommunikasjon til VW.

Dette høres jo suverent ut, men én mangel er åpenbar. Så godt som alt er på "hjemmespråket" tysk! VW-interessen er ikke akkurat begrenset til det tyskspråklige området, og selv i et land som Norge med språk i nær slekt med det tyske hindrer nok språket de langt fleste VW-interesserte i å bli aktive brukere av en slik internettportal. Til et senere blad skal det undersøkes hvilke engelskplaner som finnes for Volkswagen Classic. Uansett vil vi oppfordre til en liten gjennomgang av nettsidene. Forhåpentligvis kan likheten med norske ord i de ulike fanetitlene stimulere til litt utforskning. I det følgende gir vi litt veiledning – vel vitende om at i alle fall deler av den kan være utdatert når vi er kommet til midten av juni.

Magasinet

Special er i skrivende stund fullstendig dedikert den åpne Golfen, med artikler om modellhistorie, intervju med utviklingspersonell, en tysk skuespillers tur gjennom München

med en åpen ener-Golf, og fire artikler til. **Report** forteller om en egen tysk annonsekampanje for Volkswagen Classic – for eksempel Splitt-motivet som vi har med her. **Meilensteine** (milepæler) forteller om Formel E. **Events:** Techno-Classica-rapport hvor Volkswagen Classic var spesielt synlig med bl.a. flere åpne Folkevogner. Dessuten det som i skrivende stund er planlagde aktiviteter: 1.600 km lange Mille



Miglia i Italia (Brescia/Bologna/Roma) med deltakelse av to Bobler 12.-15. mai. Bare 10 dager senere: Kitzbühler Alpenrallye med flere biler, bl.a. én av prototypene til Karmann Ghia Type 34 Cabriolet. Neste løp er også i Alpene, men vestover i grenseområdet Sveits/Italia/Liechtenstein/Østerrike: Silvretta i Montafon 7. til 10. juni med bl.a. VW Porsche 914. Så er det pause til 18.-20. august og Sachsen Classic med storbyene Dresden og Leipzig som endepunkt. Her vil spesielt 50-årsjubileet til Type 3 bli markert. En spesielt snobbete litt uventet Volkswagen Classic-oppfinnelse er Bensberg Classics ved et slott utenfor Köln 16. til 18. september, som i år blir arrangert for tredje år på rad. **Design** har intervjuer med tre VW-designere, i all hovedsak fra vannkjølt periode.



Mein Volkswagen er korte fortellinger om (fem) eiere med spesielle forhold til sine VW – bl.a. én som har hatt en Westfalia-Buss siden den var ny i 1978. **Kompakt** har korte reportasjer. Maikäfertreffen i Hannover hvor Volkswagen Classic deltok med en Karmann Ghia fra 1974 som hadde gått kun 200 km og en "Lufthansa"-dekorert Folkevognbuss fra 1965. Type-4-bildet er derfra. Fra introduksjonen av Beetle i Shanghai i april, hvor utviklingssjef Ulrich Hackenberg også hadde tatt med seg en "ekte" Herbie. Bildet av den har vi tatt med for å myke opp "vannkjølt"-siden lengre bak.

Modeller

Her finnes først og fremst mye faktainformasjon om de viktigste seriemodellene fra 1949 til 1999 ved å bevege seg på en sterkt VW-illustrert tidslinje – f.eks. brosjyrer for Hebmüller-kabrioleten. Her tror jeg det kan være mye spennende å finne for den som har litt tid. Her står det også om Volkswagen Classics bilpool, som ut fra denne omtalen virker ganske så beskjeden.

Volkswagen Serienmodelle von 1949 bis 1999



Classic Parts

Her står det meste av informasjon om Classic Parts Center (grundig omtalt i FT 3/2010) som har et meget stort sortiment av originaldelar til VW. I motsetning til senterets egne hjemmesider, er det her ikke noe på engelsk. En skikkelig nyhet for meg er det som kalles for "Classic Competence Center". Seks utvalgte VW-forhandlere (pluss én til) som tilbyr reparasjoner og service til klassiske VW – endatil restaureringsarbeider. Informasjonen om det på deres egne nettsider er imidlertid høyst variabel. Classic-støttepunktet nærmest Norge, i Winsen rett sør for Hamburg, sier f.eks. absolutt ingen ting om dette tilbudet.

Classic Competence Center



Automobilia

Her står det litt om utvalgte bøker, tidsskrifter og modellbiler – inkludert en liten Volkswagen Classic Collection i skala 1:43.



Foretaksarkiv og samlinger

Her er det overordnet informasjon om AutoMuseum Volkswagen i Wolfsburg og om Karmann-samlingen i Osnabrück (som vi kommer tilbake til på neste side), samt om VW's

VW Classic

Til slutt noen ord om det gjennomarbeidede magasinet VW Classic som jeg sikret meg utgave nr. 2 av i Stockholm. Narvesen har det ikke, men de har fått vite om at det finnes! Svakheten er også her at det er på utelukkende tysk. Bladet utgis av Delius Klasing forlag som blant mye annet også utgir VW-tidsskriftet Gute Fahrt og har svært gode forbindelser til VW. Fra innholdet i dette bladet kan jeg nevne en flott fotoreportasje med ulike biler i Karmann-samlingen fra Karmann-fabrikken i Osnabrück før VW startet opp produksjonen av ny Golf Cabriolet, Folkevognbuss på New Zealand, prototypmuseet i Hamburg med egen Boble-prototypstilling, Litauen-38-modellen, VW Porsche 914, stor Formel-V-reportasje og om en spesielt fin VW 1600 TL. Dessuten mange små historier om folk/vogn i "Litt om mangt"-forma. Vi låner litt faktainformasjon fra dette bladet til artikkelen om Karmann-samlingen på neste side. Anbefales på det aller sterkeste for de som har et overkommelig forhold til tysk språk og samtidig kan tolerere vannkjølte VW-klassikere!

www.vw-classic-magazin.de

egen omfattende historiske dokumentasjon. Herfra kan det faktisk lastes ned f.eks. en bok om Ivan Hirst. Dette er så vidt jeg har kunnet se den eneste delen av portalen med mye innhold på engelsk. For øvrig pussig at det ikke sies noe om ZeitHaus i Autostadt (selv om de rett nok også har mye annet enn VW) og VW Nyttekjøretøyers store samling.

Terminer

Her er kalender over viktige kommende arrangementer, i all hovedsak i Tyskland. Det mangler fortsatt mye her, og det kan bl.a. nevnes at det tok sin tid før Bad Camberg-treffet kom på lista. I tillegg til den generelle kalenderen skilles det mellom begivenheter, utstillinger og messer og rene treff.

Klubber

Her er det en fyldig liste over et utall tyske VW-klubber. Interessant å se hvordan man har delt klubbene opp i ulike kategorier.



Karmann-samlingen i Osnabrück

Tekst og foto*: Kjell Sverre Hatlen

I mars ble det igjen liv i det som var Karmanns tradisjonsrike bilfabrikk. Etter at Karmann mellom 1979 og 2002 produserte mer enn 600.000 åpne Golfer, ruller det nå igjen nyproduserte Golf Cabriolet fra produksjonshallene i Osnabrück. VW investerer kraftig og sysselsatte allerede ved produktionsstart 1.250 personer, hovedsakelig tidligere Karmann-ansatte. I tillegg til Golf Cabriolet planlegges framstilling av Porsche Cayman og Boxster. Samlet ble det produsert over 2,5 millioner "Karmann"-VW i Osnabrück + knapt 200.000 Audier og 35.000 Porscher. Sterke VW-tradisjoner!

Derfor er det ikke en stor overraskelse at VW var interessert i Karmanns egen bilsamling. Av den totale samlingen på 130 biler har VW kjøpt ut 73 biler, ikke uventet de som har med VW og de andre konsernmerkene å gjøre. Disse får fast base i Osnabrück og omfatter biler som den aller første prototypen av Karmann Ghia fra 1953, en lang rekke seriemodeller og spennende studier, og også mange eksotiske biler fra VW og Karmanns felles brasilianske historie. Biler fra Karmann-samlingen var lånt ut til VW-museet i Wolfsburg i samband med 50 års jubileumsutstilling for Karmann Ghia i 2005, og bildene her stammer fra da og ble vist i FT 1/2010 for å markere museets 25-års-jubileum. Nå viser vi dem på nytt og supplerer med informasjon hovedsakelig fra VW Classic. Om, og evt. Når, Karmann-samlingen blir allment tilgjengelig for publikum vet vi dessverre ikke om...



Åpen og lukket utgave av Karmann Ghia Type 34 ble presentert side om side på bilutstillingen i Frankfurt for 50 år siden. Cabriolet-karosseriet fikk Karmann imidlertid ikke tilstrekkelig avstivet, og Wolfsburgs opprinnelige produksjonsordre på 150 biler ble trukket tilbake. Samlet produksjon ble 16, og seks av disse lever fortsatt. Denne hvite fra 3. desember 1962 er en av de eldste og har 80.000 km på kilometertelleren. *Foto: Knut Olav Sommerstad, Hessisch Oldendorf 2009

Karmann Ghia Type 14 fra ende til annen. Den hvite første prototypen fra 1953, og én av de aller siste fra 1974 mens Scirocco var med å lede VW over i en annen tidsalder.



Karmann Ghia 145 TC, basert på Type 14, ble den første sports-Folkevogna i serieproduksjon som ble utrustet med praktisk stor bakluke. Men VW-ledelsen ville ikke ha den – i Europa. Daværende Brasil-sjef, og senere konsernsjef, Rudolf Leiding ville derimot ha den. Mellom 1970 til 1974 ble det laget drøyt 18.000 slike brasilianske Karmann Ghia. Den blå utgaven ble registrert i Tyskland i 1975 og har gått mindre enn 19.000 km.



Giorgio Giugiaro er blant verdens mest kjente bildesignere, og aller mest kjent er han nok for å ha gitt Golf I sin velkjente profil. Også Audi 80/Passat og Scirocco stammer fra ham. VW tok over "innmaten" i Karmanns virksomhet, mens de noe senere, i fjor, kjøpte hele designelskapet til Giugiaro – Italdesign. Og faktisk har den legendariske bildesigneren prøvd seg på luftkjølte VW også, og to synlige bevis på dette går gjennom Karmann. Den første av disse er hans forslag til Karmann Ghia Type 1 fra 1965, med tynne, men kraftige, sidebøyler og mykt rulletak. Sikkert for moderne for sin tid, da det ble med denne ene bilen.



Et annet Giugiaro-forslag er denne VW Cheetah kabriolet fra 1970 som var basert på et forkortet understell fra en 63-modell Karmann Ghia Type 1, bare 3,88 meter lang og 1,25 meter høy. Den ble utstyrt med en 1500-motor på 44 hk. Etter at VW takket nei, overtok Fiat konseptet og lot Bertone utvikle den videre til X1/9. Produksjonsvolumet på Cheetah ble også begrenset til den ene.

Nye vannkjølte med luftkjølte aner

Av Kjell Sverre Hatlen



Aller første prototype, fra 1976

Kun én prototype ble laget av Golf II Cabriolet



I alle fall brukbar luftkjøling for passasjerene når det nå kommer åpen Golf igjen, og for første gang helt åpen – uten veltebøyle. Åpen Golf kom første gang i mars 1979 og ble produsert sammen med åpen Boble hos Karmann i nesten ett år. Utrolig rart at VW i 2002 ga slipp på merkevaren Golf som åpen bil, trolig for å gjøre det lettere å være New Beetle Cabriolet da den kom året etterpå. Så kom Eos med avtakbart metalltak, uten at den tok av.

I forhold til vanlig Golf har kabrioletutgaven fått en vesentlig flatere frontrute. Bagasjevolumet på 250 liter (uavhengig av om taket er nede eller oppe) er brukbart. Det går an å legge ned baksetet og ha en åpning til bagasjerommet på 52 x 38 centimeter. Selve bagasjeromsåpningen er begrenset. Bakseteplassen er ikke akkurat gedigen, men skal være akseptabel for voksne personer i alle fall når taket er nede... Alle motorene er med turbo, vellykkede bensinmotorer på 105, 122,

160 og 210 hk, samt 105 og 140 hk diesel. Selv den minste bensinmotoren vil gi en god porsjon kjøreglede, så nå spør det hvordan prisene settes. Skal vi håpe på nærmere 300.000 enn 350.000 kr?

Men den har ett stort problem. De første bilene kommer til tyske kunder i juni, men her til lands introduseres den i september! Det kan vel ikke være veldig smart? Og til sommeren 2012 er ikke nyhetens interesse like stor lenger... Selv for en ny VW fra "Karmann".



Heller ikke på VW Beetle – som avløser New Beetle – er timingen imponerende. Nærmere jul introduseres den i Norge. Ikke akkurat tidspunktet for å lage festligheter i selskap med bilmodellen den skal knytte assosiasjonene til.

Selv om New Beetle til tross for en viss opphussing ikke ble det helt store i Norge eller Europa generelt, så ble den heller ingen fiasko. 1,2 millioner biler på 11 år er greit nok det. Halvparten gikk til USA, og tyskerne tok en tiendedel av produksjonen fra Mexico. Likevel er nok VW litt misunnelige på hva BMW har fått til med Mini og Fiat med 500, og ønsker tydeligvis å relansere Retro-Bobla med en mer sporty tilnærming.

VW Beetle ble introdusert i Berlin og New York den 18. april, og i Shanghai den 19. (altså med Herbie). Den skal fortsatt produseres utelukkende i Puebla i Mexico, hvor dens to "forgjengere" her er forevige i fabrikkens administrasjonsbygning.

Den nye ser mye lavere ut enn den gamle, men forskjellen er bare 12 millimeter. Lengden er derimot økt med 15 cm og bredden med over 8 cm (den er faktisk bare 1 cm

smalere enn Passat). Selv om den nå er hele 26 centimeter bredere enn den ekte Bobla, så er førstetrykket at dette ligner litt mer på sin inspirasjonskilde enn hva man kunne si om forgjengeren. Blomstervasen er borte fra interiøret, men derimot er (tilnærmet) loddrett hanskeklakk på plass. Og det er mulig å få deler av instrumentbordet og øvre del av dørene innvendig i bilens utvendige farge. Nostalgi holdes også i hevd med holdesløyfe for baksetepassasjerene, og det skal til og med bli en mulighet med forkrommede hjulkapsler. Bagasjerommet er økt fra alt for små 209 liter til akseptable 310 liter. Bakseteplassen skal være noe bedre, men fortsatt mindre enn ønskelig. Motorprogrammet var ikke mye å skryte av på New Beetle, men nå blir det skikk på sakene – med nesten samme motorutvalget som på nye Golf Cabriolet (minus 122 hk bensin). Og nesten best av alt, den skal prisen en del lavere enn Golf. Ikke bare Folkevogn, kanskje til og med litt folkevogn!

En bitteliten epilog ved siste finpuss av artikkelen. "auto motor und sport" nr. 11/2011 er akkurat innkjøpt, med et 16 siders reklameinnstikk fra VW. Seks sider om Beetle og åtte sider om (den ekte) Bobla (pluss to sider om konseptbilen Bulli).



Erstehlingsverwand der Marke Volkswagen Dr. Ulrich Hackenberg präsentiert gemeinsam mit Herbie das neue Beetle.



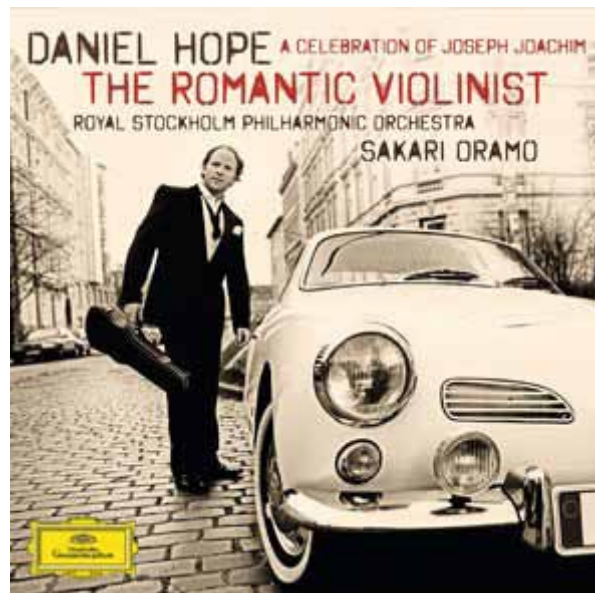


Vi har i tidligere FT blitt kjent med Boble-DVD'en "Folkebil" og dens skaper Vidar Frøysaa. Nå har Mange Bævre og Kåre Johnsen sett filmen grundig, og vi lar dem fortsette:

Denne filmen imponerer! Godt at noen orker å sette i gang med dette, og ta sjansen på å forklare tekniske ting, forandringer etc. som alle innenfor hobbyen har meninger om. Men flere viktige forhold burde likevel vært tatt med når det omtrent oppfordres til å kjøpe seg Boble. 6 volt opp til 67-modell og deretter 12 volt. Skivebremser foran fra 67/68-modell. Man burde også muligens ha nevnt noe om at 67-modellen er spesiell på flere områder og at mange deler til denne er litt annerledes enn på alle andre årsmodeller. Likevel: Imponeerende bra film for nybegynnere som ønsker seg en Boble, men også for alle med interesse for luftkjølt VW. Vi forstår at det er en nesten umulig oppgave å komme fram med alle detaljer om Bobles forandringer gjennom tidene. Derfor er forumdelen meget viktig. Gjennom forum vil man få hjelp til det meste. Møller-delen er fin, som handler om historien om importen til Norge. Vi skal heller ikke glemme klippene fra USA, dette er landet som virkelig har VW luftkjølt som en stor hobby. Der kryr det av klubber, deleselgere etc. etc. Det gjør det faktisk i Norge også. Alt om dette finner man enkelt på forumet VW Norge, her er det bare å spørre hvor nærmeste klubb eller deleselgere befinner seg. Historien om Der Wiger Coupe er også svært interessant. Det tar en god stund før man begir seg ut på sånne prosjekter, da regnes man som proff bilbygger. Vi har imidlertid ikke vurdert musikken på filmen da musikaliteten er heller dårlig hos oss. Stor takk til Nina og Vidar som har laget en proff film om Bobla. (Men ikke noe om Karmann Ghia, !?!, Kåre til slutt...)
DVD'en koster 200 kr, www.mbmproduction.net eller kontakt på telefon 988 77 816.



Siden vår nestleder Kåre Johnsen ikke er musikalsk, blir han kanskje heller ikke trøstet av den britiske fiolinvirtuosen Daniel Hope's nye plate hvor han spiller romantiske stykker med Stockholms filharmoniske orkester. Men platecoveret må han like! Innspillingen på Deutsche Grammophon er en hyllest til en tidligere fiolinist og inneholder bl.a. musikk av Brahms og Dvorak. Den fikk nylig karakteren "5" av Aftenposten.



Bertel O. Steens paradeforhandler Autostern ved Ullevål Stadion inviterte den siste aprilørdagen til klassisk weekend. En flott samling klassiske Mercedes + utvalgte nye stjernebiler, Benedicte Adrian var konferansier, og Gino Valente serverte hamburgere. Mercedes-klubben var til stede, og redaktør Kjetil Tveitan fortalte om tidligste bilminner fra ei Oval-Boble. Leder i Oslo-avdelingen, Thor Denstad, mintes vinteren før han fikk lappen. Da kjørte han Trondheim-Mosjøen tur-retur hver fjortende dag, i en Karmann Ghia. Vårt bilde til høyre viser en 36-modell, fra den gang Daimler Benz var tvunget til å hjelpe Porsche med å realisere Folkevogna.



Jeg kom tilfeldigvis over et bilde av min første bil, VW 1302, NN 10319 kjøpt brukt i Porsgrunn i 1973 (Grenland Auto, Vallermyrene). Denne hadde jeg til 1977 da den ble overtatt av min søster. Senere (1990) donerte hun Bobla som russebil til min datter, og min sønn brukte den også som russebil et par år senere. Den tilbragte noen år hos min datter/svigersønn i Oslo inntil jeg ca. år 2000 kjøpte den tilbake som påtenkt veteranbil av nostalgiske grunner.

Vedlagte foto med tittelen "Dagdrømmer" er tatt i 2004 her i Lyngdal (Vest-Agder) hvor jeg nå bor. Mitt kjære barnebarn Kamilla ligger drømmende på taket. Min svigersønns søster Maiken Andersen fra Sandefjord har tatt bildet som jeg synes er ganske fint og sommerlig og burde passe godt i sommernummeret av "Folkevogn Tidende". NN 10319 har det fortsatt bra; den "sviver som ei klokke", men trenger nok en oppshining snart.





Hvem er nå denne Finn Willumsen fra Bodø som for drøyt 40 år siden sendte inn dette bildet til Kjør Bedre? Han har vel ikke en sønn som heter Knut Yngve ?

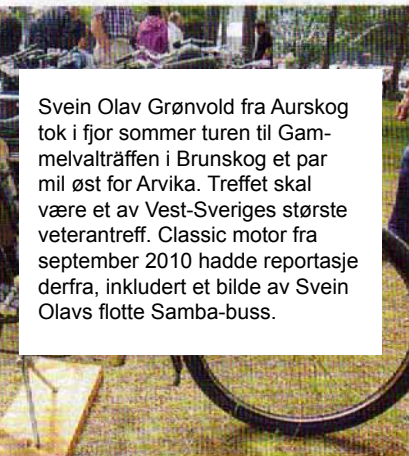


Her er to bilder som kanskje kan være av interesse for Kjør Bedre. Bildene er tatt for fjorten dager siden utenfor kontrolltårnet på Bodø flyplass og viser 9 parkerte biler — derav 8 Volkswagen. Dette er ikke noen avtalt oppstilling, men kun en tilfeldighet. Jeg har selv mitt arbeide i kontrolltårnet (værtjenesten) og møtte på vakt kl. 7 en morgen og da sto allerede 7 Volkswagen der før jeg kom (jeg kjører selv en 1300 mod. 66). Jeg kan fortelle at på 7-tiden om morgenen arbeider det ca. 10—15 personer i bygget, og det er ganske morsomt at så mange av dem kjører Volkswagen.

Med vennlig hilsen
Finn Willumsen.

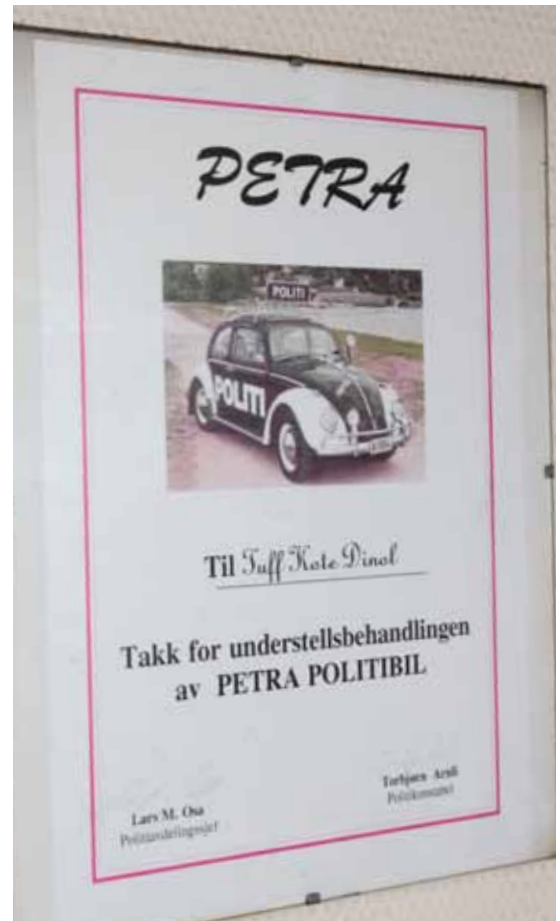


Ingen Boble da Veteranklubben som vanlig hadde stand på vårens Ekeberg-marked, 7. mai. Isaks stilige ambulanse var imidlertid et effektivt trekkplaster og sørget for kontakt med mange medlemmer, og mange som ble medlemmer. Folloklubben rett over veien hadde heller ikke Boble, men T2 og Varianten som Halvard presenterer i dette bladet. Follo reklamerte for VW til 1000 på Tyrigrava søndag 8. mai. Et vellykket treff som får fyldig omtale i et senere FT!



Svein Olav Grønsvold fra Aurskog tok i fjor sommer turen til Gammelvaltråffen i Brunskog et par mil øst for Arvika. Treffet skal være et av Vest-Sveriges største veterantreff. Classic motor fra september 2010 hadde reportasje derfra, inkludert et bilde av Svein Olavs flotte Samba-buss.

elt vanlig Ragne från 1935. **Bosse Bildoktorn** skötte snacket, här med en VW lyxbuss.



På et rustbehandlingsverksted i Bærum kom vi over dette på veggen. Innehaveren fortalte om en entusiastisk politimann som hadde fått satt i stand denne Bobla og brukt den aktivt i trafikkopplæring, helt til han selv flyttet til Stavanger trolig allerede på 90-tallet. Nå skal den i lengre tid hat stått gode lagret hos Asker og Bærum Politikammer.



Tidlig krøkes de som gode VW-mekanikere skal bli. Tvillingene Mathias og Tobias Kvan Rygh har nå blitt to og et halvt år gamle, og her hjelper de farfar Hans Anders med service på en VW-motor fra 1952. Mathias er eldstemann og har førsteretten til å bli den 11. brukeren av den eldste slektsgården i Holmestrand, Kvan Gård.

kjøp - salg - bytte

Boble 62 modell fin originalstand selges til høystbydende fra dødsbo.

Borghild Halvorsen
Tlf : 37 27 18 49
05.05.2011

Jeg har en 1971 VW 1302 oppussingsprosjekt/delebil til salgs til høystbydende over vrakpant. Jeg lev inn skiltene i '93 og har hverken tid el plass til bilen lenger. Den går derfor til "høggern" om ingen er interessert. Det er masse deler til bilen, dog ingen nye. Det er heller ingen motor i bilen.

Helge Lindbergsengen
Mob: 934 13 958
10.04.2011

Har to bobler til salgs. Resturerings prosjekter, en 1964 1200 model, ikke regestret siden 1982. Ny kanal H side. Sidepanel må svises utvendig (ca 3 cm oppover på siden). Bak panelet inne i bobla er det pent og ikke noe rust. Litt rust V side i A stolpen en plass jeg fant en rusten kopp bunen av A stolpen. Inner skjermer ikke noe rust. Har framskjermer. Bak skjermer er dårlig. Mangler støtsfangre og stigtrinn. Motoren som står i er en 1300. Innterør og seter i dårlig stand (slitent)

Har er 1966 model 1300. Lite rust på vanlige plassene som støtsfangerfeste bak ved batteriet. Siste registrerte veteran skilt var T-16671. Førersetet er slitent. Selges til en eller to som vil resturere boblene, så de komme ut på veien igjen. Boblene står i Møre OG Romsdal
Jan Inge Rød
Mob 950 66 281
21.03.2011

SE FLERE RUBRIKKANNONSER PÅ WWW.VVWKLUBB.NO

Har 5 felger med dekk som passer til VW 1303 S
Terje Thorstensen
Mob: 907 00 281
11.05.2011

Ønsker og kjøpe vrak/delebil/opprustede biler, da jeg kunne trengt noen delebiler til mine prosjekter. Prisklasse: 1500-2500kr, jeg henter bilene. Kom med tilbud og evt. bilder
Christoffer Mikalsen
Mob: 40622048
01.05.2011

Jeg ønsker å kjøpe 50 talls eller tidlig 60 talls Boble i original og helst kjørbare stand. Send helst mail med forslag i første omgang.
Kjetil Petersen
Mob: 456 64 878
28.02.2011

Ønsker å kjøpe ei gearkasse som passer til oval – trenger ikke være original så lenge den har akslinger og alt fungerer.
Må befinne seg i østlandsområdet.
Jørgen Nygaard Andreassen
Mob: 48106199
01.05.2011

Er det noen der ute som har eller vet om en kjørbare 1600-motor til 1303S-73 mod. Gjerne en som er litt "vassere" en originalt.
Arnt-Roger Iversen
Mob: 943 24 833
28.02.2011

Trenger venstre forskjerm til 67-mod type 3.
Har du en som er i god stand, og er villig til å selge den.
Håkon Storhaug
Mob: 905 27 698
28.02.2011

VIKERS BILDELER

Org. Nr. NO 983 956 130 MVA
Næringsveien 30 - 1820 SPYDEBERG
Tlf. 69 83 66 10 - Fax. 69 83 66 11

Brukte deler til:

Karmann Ghia	56-59	Audi 90	84-97
Boble	54-75	Audi A4	95-99
Variant	63-73	Polo	75-02
411/412	69-75	Audi 100	77-94
Transporter	65-03	Caddy	83-02
Golf/Jetta/Vento	75-03	Audi 80	79-95
Scirocco	83-88	Passat	75-00

Nye og brukte deler til VW og Audi Vi har flere gode prosjektbiler!

Biler som hugges nå:

7 stk. 1600TL + TLE + Variant + Notchback	70-73
10 stk. Transporter-Coach-Dobbel Cabin-Syncro	80-91
8 stk. Boble 1200-1300-1300S-1500	68-73
3 stk. Boble 1302-1302S	70-72
4 stk. Variant 411 LE + 412S	70-72
2 stk. Boble 1300	65-66
5 stk. Boble 1200	60-64
7 stk. Transporter - Dobbel Cabin - Pick-up	68-79
7 stk. VW 1303S	73-74
1 stk. VW 1500 Notchback	63
1 stk. VW 1303S meget spes. stilet	74

Åpent: mandag-fredag 08-16
torsdag 10-19

STADIG BILER TIL HUGGING!

[Se alle våre produkter på www.vvwklubb.no](http://www.vvwklubb.no)

Produkt: Steinsprutskjerm
Pris: 500 NOK per stk.
Merknad:
Nyprodusert skjerm til
Type 1 opptil 1967 modell,
selges komplett med fester
og leksan skjerm.
5 mm. skruer er ikke med.



Produkt: Stoffmerke
Pris: 30 NOK per stk.



Produkt: Pins
Pris: 25 NOK per stk.



Produkt: Krus m/hanke
Pris: 60 NOK per stk



Produkt: Pledd (2m x 1.30m)
Farge: Beige
Pris: 210 NOK per stk



Produkt: Fritidsjakke
Farge: Rød, Blå, Mørk Blå,
Grønn og Sort
Størrelse: S, M, L, XL og XXL
Pris: 550 NOK per stk.
Merknad: Bestillingsvare.



Produkt: T-skjorte
Farge: Herre - Blå
Dame - Rød og lyseblå
Størrelse: S, M, L, XL og XXL
Pris: 110 NOK per stk.
Merknad: Damemodellen er med
innsving. Samme merke som
tidligere bak.(kun herre)



Produkt: T-skjorte
Farge: Mørkeblå
Størrelse: S, M, L, XL og XXL
Pris: 110 NOK per stk.
Merknad:
Bildet nr. 1 viser forsiden-
og bildet nr. 2 viser baksiden på t-
skjorten.



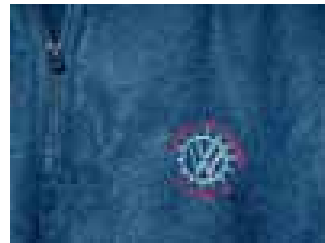
Produkt: T-skjorte
Farge: Lyseblå
Størrelse: S, M, L, XL og XXL
Pris: 110 NOK per stk.
Merknad:
Bildet nr. 1 viser forsiden-
og bildet nr. 2 viser baksiden på t-
skjorten.



Produkt: T-skjorte
Farge: Grå
Størrelse: S, M, L, XL og XXL
Pris: 110 NOK per stk.
Merknad:
Bildet nr. 1 viser forsiden-
og bildet nr. 2 viser baksiden på
t-skjorten



Produkt: Fleecegenser
Farge: Mørkeblå
Størrelse: S, M, L, XL og XXL
Pris: 300 NOK per stk.
Merknad:
Fleecegenseren har lange armer og
glidelås i halsen.



Produkt: Fleecejakke
Farge: Mørkeblå
Størrelse: S, M, L, XL og XXL
Pris: 300 NOK per stk



Produkt: Cap
Farge: Mørkeblå med hvit kant
Rød inni.
Pris: 140 NOK per stk.
Merknad: En størrelse, men justerbar

B-BLAD

RETURADRESSE:
VETERAN VW-KLUBBEN
GROBRÅTENVEIEN 33
1385 ASKER

post@folkevogn.no
Tlf. 69 82 51 00
Grav Ind. område
1860 Trøgstad

HOT SHOP

Volkswagen Products



Nå på lager igjen!

Stålfelg std. utseende,
men bredde 5,5".

Leveres i 4 bolt og 5 bolt,
sølv eller krom.

Fra kr 750,-



folkevogn.no

Design: www.jkdesign.as