



DET ULTIMATE BOBLETREFFET

På pinsetreff med 70 Bobler: Fredag og lørdag i Wolfsburg, ”utenomfaglig” søndag i grenselandet mot tidligere DDR og avslutning mandag blant gamle Folkevognbusser i Hannover. Alt i regi av klubben for de aller siste Boblene, Última Edición fra 2003.

Tekst og foto: Kjell Sverre Hatlen

VW Käfer-Club Última Edición e.V. er klubbens fulle navn, og den ble etablert da Bobla i 2003 avsluttet sin karriere som nybil. Av totalt 3.000 Última Edición – ”siste utgave” – fant hele 450 veien fra fabrikken i Mexico til Boblas opprinnelige hjemland. Ironisk nok var det vanskelig å få Última-Boblene typegodkjent i Tyskland, og de aller siste har også noen særkrav til deler og vedlikehold. Gode grunner til egen klubb for å få bilene lovlig på veien, men også som generell støtte til eierne av

Tysklands mange Mexico-Bobler. Etter at Boble-(med-fast-tak)-produksjonen i Tyskland ble avsluttet i 1978, importerte VW selv Bobla fra Mexico til og med 1985. Senere sørget flere mindre importører for en viss Boble-tilflyt fra Mexico. Klubben har særlig omsorg for Boblene av meksikansk opphav, men er likevel åpen for alle Bobler. Viktig for klubben er det å minne offentligheten om Boblas historiske betydning og sørge for en viss tilstedeværelse i trafikken. Hvert år arrangerer

klubben pinsetreff et eller annet sted i Tyskland, og dessuten hosttur i Alpene.

Selv ble jeg kjent med klubbpresident Walter Köhler da jeg for to år siden i FT ville markere at det hadde gått 10 år siden Boblas endelige adjø som nybil. Allerede kort tid etter møttes vi – i Hessisch Oldendorf - hvor jeg blant alle de eldgamle Folkevognene fikk meg en prøvetur med klubb-Bobla fra 2003.

Hyggelig invitasjon om å være med på årets pinsetreff i og ved VW-hovedstaden måtte det bare takkes ja til. Passende bil ville nemlig bli stilt til disposisjon, og venner måtte gjerne inviteres med. Hva med 19 år gamle Nikolai Vestre Dyrkorn fra mine barndomstrakter, med mamma Merethe og pappa Frode? Nikolai ble født med cerebral parese og er avhengig av rullestol. Boble, og spesielt Boble-motorer, er blant hans største interesser. Nikolai er ofte med på tur i sin egen 1303-Boble fra 1973.

Nikolai og Frode tok landeveien med Nikolais T5 Caravelle fra Amdam (Sunnmøre) til treffbasen i den sjarmerende småbyen Königslutter litt sør for Wolfsburg. Etter overfart med Kielfergera plukket de meg torsdag opp på flyplassen i Hamburg før vi tok landeveien til Wolfsburg, bl.a. forbi VWs testbane i Ehra-Lessien. Vi tjuvstartet med et lite besøk på VW-museet rett før stengetid. På Avalon Hotelpark Königshof var de fleste på plass da vi sjekket inn, og det var et imponerende syn utenfor hotellet: Først 12 Ultima-Bobler i fargen ”Harvestmoon beige” og deretter 11 i den andre Última-fargen, ”Aquariusblå”, videre et assortert utvalg andre Mexico-Bobler, og så resten av treff-Boblene. Ikke alle var der da vi kom, og noen var med bare deler av helga, men stort sett minst 60 Bobler på rekke og rad var slett ikke dumt. Spesielt ikke når klubben legger spesielt stor vekt på at de skal parkeres – og gjerne kjøres – samlet, og helst i denne rekkefølgen.

Vi fikk til disposisjon ei helt spesiell Boble, produksjonsnr. 21.529.463 (av 21.529.464). Det store tyske bilbladet AutoBild hentet selv den nest siste Bobla fra Mexico og hadde fram til sist pinse kjørt på den 36.000 km. Da Walter spurte AutoBild om vi fra Norge kunne få bruke Bobla på treffet, var det bare lutter velvilje. I ettertid har både AutoBild og AutoBild Klassik kort omtalt AutoBild-Boblas treffdeltakelse, og spesielt om ”Nikolai aus Norwegen”. Det var med stor ærbødighet jeg tok over



Fredag

12 beige, 11 lyseblå + over 40 Bobler til i flokk og følge til Autostadt i Wolfsburg, til parkeringsplassen vanligvis reservert på vei ut for de som henter nybiler. Vi ble delt opp i grupper med ulike omvisninger i VWs spektakulære opplevelsespark Autostadt, busstur til VW-museet et par kilometer lengre øst, busstur til omvisning i VW-fabrikken og båttur på Mittellandkanal et stykke vest og øst for fabrikken. Ekstra bonus med norske Elin Røhme (FT 4/2013) som guide på båtturen. Nikolai spurte henne om det var mulig å få bli med i styrehuset, og det var det! Vi ble samlet til felles lunsj og avslutningsvis også ettermiddagskaffe i et av Autostadts mange spisesteder - ”Stadtcafe”. Også tilbake til Königslutter greidde vi å kjøre i bortimot samlet flokk, til aspargesbuffet om kvelden. Mai og juni er aspergestid i Tyskland, ikke minst i Niedersachsen, som altså er delstaten sør for Hamburg – med VW som største arbeidsgiver...

nøklerne og tok første lille prøvetur før kveldens velkomstmåltid med niedersaksisk buffet. Rett før midnatt var også Merethe og min egen May Irene på plass, via fly til Berlin.

Pinsetreffet var planlagt og ble gjennomført med tysk grundighet som gjorde at vi fikk særdeles mye ut av langhelga. Vi hadde rikelige muligheter til å treffe flere spennende og hyggelige mennesker enn klubbssjef Walter og hans Christine, som Eva Maria fra Spania, Jij fra Luxembourg som hadde laget omfattende bok om modell-Bobler, norgesvennen Jörg og den pensjonerte bedriftslederen Hans-Dieter med flere tiår i Latin-Amerika. Erwin mistenker vi for å være steinrik, basert på andre biler i hans samling (www.erko-classics.de)... En liten kuriositet er at fem av deltakerne var benevnt med sin ”Dr.”-tittel. Tyskerne er nøye med slikt. Andreas May, én av redaktørene i AutoBild, var med på lørdagen med sin Boble-cabriolet. Flere fra Volkswagen Classic og Autostadt var med hele tiden, og de stilte også med noen biler – som Mille-Miglia-Bobla ”fra 1956” som Nikolai også fikk seg en tur med. Lørdagskvelden fikk han seg også en tur med treffets eldste, ei Boble fra 1946 som har tilbrakt det meste av livet i DDR. På søndagen fikk den dessverre motorhavari. Walter planlegger å ta med seg rundt 10 Bobler til en ukes tur til Norge kommende juni. Da satser vi på gjensyn med Nikolai på Sunnmøre, og kanskje vi får til møter med norske Boble-venner også andre steder. Men nå må vi selvsagt fortelle litt mer fra pinsehelga:



Lørdag

På ny tur til Wolfsburg, og nå fikk vi slippe inn på fabrikkområdet og kjøre i kolonne foran fabrikkfasaden som fortsatt er lett å kjenne igjen fra de 33 årene det her ble produsert 11,5 millioner Bobler. Selvsagt strengt forbudt å ta egne bilder, men klubbens nestleder hadde fått særskilt tillatelse i tillegg til at Autostadt stilte med egen fotograf. Etter fabrikkseansen fikk vi kjøre på nok et forbudt område, forbudt for biler vel å merke: Gang- og sykkelveien på sørsiden av Mittellandkanal, med den imponerende utsikten mot VW-fabrikken og Autostadt. Der hadde vi også avtalt møte med norske Elin Mentoft (FT 4/2013) og hennes Gunnar. Deretter fikk våre damer ”bilfri” noen timer, bl.a. med besøk i det store Designer Outlets (med over 60 butikker) like ved. De aller fleste av oss fortsatte derimot til det som for meg var ”rosinen i pølsa” – det store depotet til Autostadt i landsbyen Vorsfelde. En diskret bygning fra utsiden, men snakk om innhold! Her er

de sirlig oppstilt, alle bilene til Autostadts bilmuseum ZeitHaus, selvfølgelig bortsett fra de som til enhver tid er utstilt i ZeitHaus. Alt fra vanlige produksjonsmodeller som nå har blitt svært sjeldne, til eneste gjenværende av mulige og umulige prototyper. Mens ZeitHaus i utstillingen legger vekt på å vise en langt større bredde enn egne konsernmerker, så viser samlingen i Vorsfelde at det tross alt er Volkswagen & Co som dominerer. Minnebrikka gikk litt varm under oppholdet her, og det er en viss sjanse for at bilder fra denne lørdagsettermiddagen kan komme til å prege en og annen artikkel i et senere FT. Det gikk også an å fantasere litt om hva et nytt og bedre tilrettelagt Volkswagen-museum kunne hatt å bety. Dagens museumssjef har offentlig ytret slike tanker. Den tragiske utslippsskandalen gjør nok at det blir lenge før et nytt VW-museum igjen blir et viktig tema... Etter Vorsfelde var det kaffe og kaker i Autostadt og litt tid til å se seg om der på egen hånd. Individuell retur til Königslutter og påfølgende grill-buffet.



Søndag

To store poster på ”hviledagen”, først en halvtime østover til Gedenkstätte Marienborn. Dette var den mest benyttede grenseovergangen fra den lange perioden med delt Tyskland. Kontrollpunktet på motorveien mellom Hannover og Berlin ble etablert rett etter krigen og stengt først like før DDR ble historie i 1990. Bare de siste 15 årene ble rundt 35 millioner reisende kontrollert her, og kontrollstasjonen hadde opptil 1.000 ansatte! Vår meget kompetente omviser evnet å gi oss et godt innsyn i triste hendelser fra den kalde krigen. Her fikk vi en sterk påminnelse om den umenneskelige effektiviteten knyttet til Jernteppet mellom øst og vest.

Neste hovedpost var det store sluseanlegget Rothensee ved storbyen Magdeburg, en halvtime videre østover motorveien mot Berlin. Her er det østlige endepunktet på den 325 km lange Mittellandkanal som ble så viktig for plasseringen av Volkswagenwerk. Kanalen ble bygget i mellomkrigstiden, og planen var å forbinde den med Elbe-Havel-kanal med sammenhengende vannvei til Berlin og lengre østover. Andre verdenskrig hindret denne sammenknytningen, og båttrafikken måtte ta en tidkrevende omvei gjennom mange sluser og via elva Elbe for å komme seg videre fra Mittellandkanal. I 2003 ble det ferdigstilt en 918 meter lang kanalbru over Elbe som endelig fullførte de opprinnelige planene. Vi fikk oppleve dette anlegget på nært hold med et ”åttetalls” båtcruise med Grosser Kurfürst i sluser ned og sluser opp, under og på kanalbro, på Elbe og over Elbe, på Mittellandkanal og på Elbe-Havel-Kanal. Imponerende og avslappende, og turens beste vær!



OVER: AutoBild-Bobla med ”perfekt bakgrunn”.

UNDER: Treffet er over, og jeg haiket til Hamburg med Wolfgang og Christina – hovedpersonene i tysk TVs innslag om treffet.



Mandag

Etter italiensk buffet og et omfattende kveldsprogram lørdag, hvor også Nikolai var framme på scenen og fikk takket treffkollegaene med et klart og tydelig ”Vielen Dank”, ble treffet avsluttet i Hannover. Vi kjørte mye landeveier vestover mot delstatshovedstaden, hvor vi besøkte Folkevognbussfabrikkens egen bilsamling og restaurasjonsverksted - som ble grundig omtalt i forrige FT. Ny innsikt fikk vi også ved dette besøket, bl.a. at man heller ikke der nødvendigvis er 100 % originaltro når biler pusses opp fra grunnen av. Da er nemlig det vanlige at også de aller eldste blir utstyrt med skrivebremses, og en normal effekt på motorer som bygges er ikke på 30, 34 eller 44 hk, men på mer trafikk sikre 65-70 hk. Etter lunsj blant gamle Folkevognbuss var avskjedens time kommet, og godt fornøyde med ei fantastisk langhelg skilte vi lag i alle retninger – noen helt til Sunnmøre!



Autostadt stilte med fire Bobler, bl.a. denne 56-modellen.



Fra depotet til Autostadt i Vorsfelde.



AutoBild-Bobla med følgebil.



Ikke bare VW i Vorsfelde, men i bakgrunnen er aller siste Boble.



Fin torsdagskveldsstemning i Königsutter.



Nikolai gleder seg til kjøreturen i Autostadts Mille-Miglia-Boble



Omvisning i Autostadt.



Kjekk parkeringsplass i Autostadt på fredag.



Bobler møter Folkevognbusser, siste punkt på et strålende treffprogram.



På vei inn til det strengt bevoktede fabrikkområdet lørdags morgen.



Treffets eldste, fra 1946. Dessverre fikk den motorhavari senere på dagen.



Treffet er over, og Nikolai er tilbake i Caravellen med retning Hamburg, sammen med Frode, Merethe og May Irene.



ZeitHaus i Autostadt.