

# VOLKSWAGEN KUPLAN MUODONMUUTOKSET 1949-60

## Esipuhe

Vanha Volkswagen on siitä metka harrasteauto, että siitä on dokumentoitu mittavasti tietoa kansien väliin, ja tästä syystä entisöiminen helpottuu kummasti. Ongelmana monen omatoimisen entisöijän kannalta vaan on se, että käytännössä kaikki löydettävissä oleva materiaali on vieraskielistä, mikä lienee joillekin kynnskysmys.

Olen vuosia tutkinut 50-luvun Volkkareiden muutoksia, ja tehnyt niistä mahdollisimman tarkkaa listaa omaan käyttööni. Koska ilmeisimmin monet muutkin olisivat kiinnostuneita hankkimistani tiedoista, on mielessäni usein pyörinyt ajatus suomenkielisen simppelein kirjasein tekemisestä. On kuitenkin selvää, että moinen ei löyde leiville taloudellisesti. Kustannukset kun olisivat pienen valtiosuosiudjetin verran, mutta potentiaalinen myyntimäärä tietenkin varsin minimaalinen. Suunnitelmat muuttuivat, ja niinpä kokosin listoistani artikkelisarjan tähän mainioon lehteen, jossa se tullaan julkaisemaan neljänätoista lukuna:

- Valmistusvuosi 1949
- Valmistusvuosi 1950
- Valmistusvuosi 1951
- Tammikuu...lokakuu 1952
- Zwitter: lokakuu 1952...maaliskuu 1953
- 1953 Ovaali
- 1954 Ovaali
- 1955 Ovaali
- Vuosimalli 1956
- Vuosimalli 1957
- Vuosimalli 1958
- Vuosimalli 1959
- Vuosimalli 1960
- Epäselviä muutoksia

Materiaalia on valmiina satakunta sivua, käsittäen noin 500 löytämääni muutosta. Kuka vielä väittääkään, että kaikki Volkkarit ovat

samannäköisiä?

Tietolähteenäni olen pyrkinyt käyttämään mahdollisimman paljon VW:n itsensä julkaisemaa materiaalia. Olen lukenut tarkkaan VW:n varaosakirjat syyskuulta 1950, vuodenvaihteesta 1952/53 sekä kesäkuulta 1956. Minulle on myös ollut suuresti hyötyä 50-luvun puolenvälin suomenkielisestä korjausohjekirjasta, mutta koska se on joiltakin osin puutteellinen, jouduin täydentämään tietoja perusteellisemmasta ruotsinkielisestä versiosta sekä hieman uudemmas- ta 50-luvun lopun saksankielisestä laitoksesta. Lisäksi olen saanut hyvää tietoa VW:n varaosamyyjilleen toimittamasta "Der Berater"-lehdestä, jossa on ollut paljon hyvää paikkansapitävää tietoa. Olen myös tutkiskellut alan kirjoja ja lehtiä - ja olen saanut kosolti pänsärkyä eri kirjoittajien keskenään ristiriitaisista tiedoista. Kaikkein epäselvimmät tapaukset jätin suosiolla pois, ja valitsin vain uskottavimmat muutokset mukaan. Mikäli jonkin muutoksen tapahtumisajankohdasta oli jotain epäselvyyttä, varustin kohdan huomautuksella. Artikkelisarjan loppupuolella on lista muutoksista, joiden tiedän tapahtuneen osapuilleen jossain vaiheessa, mutta en ole saanut selville aivan tarkkaa ajankohtaa. Tutkimustyötä on siis luvassa vielä jatkossakin.

En yritäkään väittää, että listani olisi aivan aukoton, mutta sen voin luvata, että sen kasaaminen vaati mielettömästi työtä, ja että lopputulos on hyvin luotettava ja laaja, kansainvälisestikin. Jos huomaa jonkin virheen ja pystyt sen todistamaan, tai jos sinulla on jotain hyvää tutkimusmateriaalia, kuulisin sinusta mielelläni.

Kokosin myös reilun kuuden vuoden ajan listaa Suomesta löytyvistä VW-vanhuksista. Aluksi listasin

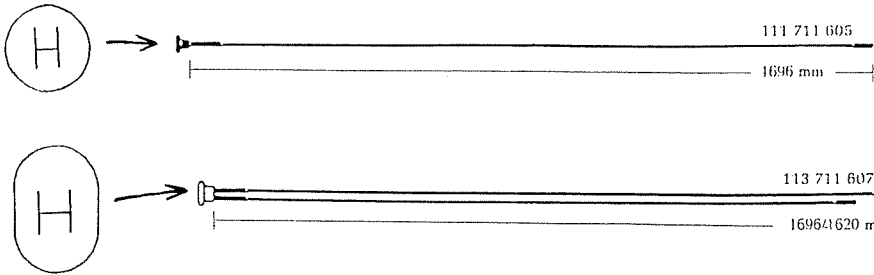
vain 1957 ja sitä vanhempia Kuplia, mutta myöhemmin siirsin ikärajan kattamaan myös vuosimallit 1958-60, mukaanlukien Transporterit ja Karmann Ghia. Tätä kirjoittaessani olen löytänyt ko. ajoneuvoja pyöreästi 400 kappaletta. Luvussa on kaikenkuntoisia autoja, myös runsain mitoin toivottomia harvoja ja varaosa-autoja. Noin viidesosa autoista on (lähes) ajokuntoisia, ja näistä jokunen on museokatsastettukin. Vanhaa Volkkaria ei voitane pitää harvinaisena - mutta loistokuntoista sellaista kylläkin. Toivottavasti artikkelisarjani ansiosta sellaisia saadaan lisää?

Helsinki, 01.11.95

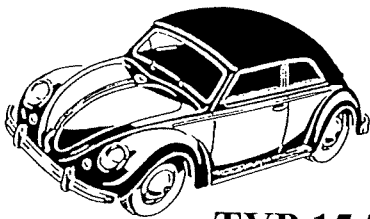
**Pasi Hakala**

Puh. (90) 34 736 43  
940 546 4977

# VALMISTUSVUOSI 1949

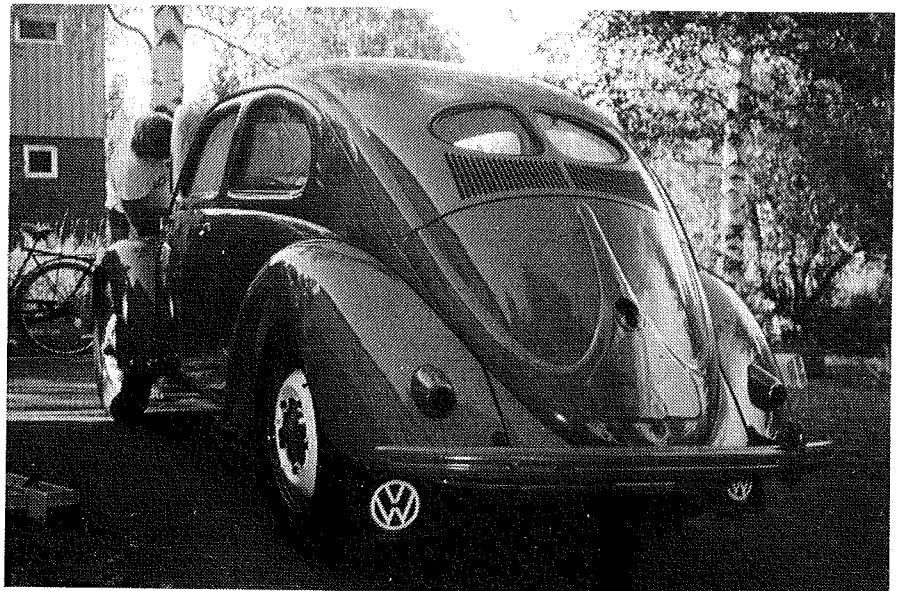


Uusi lämmityslaitteen vaijeri valmistenumeroista 091 914 alkaen (tai mahdollisesti vasta n:sta 093 270?).



TYP 15A

Ensimmäisessä Karmannin valmistamassa VW Cabrioletissa on valmistenumero 099 906 (maaliskuu 1949). Tiesitkö muuten, että vain kahdella autonvalmistajalla on ollut tuotannossa nelipaikkaisia avomalleja? Se toinen merkki on Rolls-Royce.



1-0 103 067, vielä hieman keskeneräinen, vuonna 1991. Huomaa takaluukun kantikas kohouma, joka jätetään pois valmistenumeroilla 1-0 111 054.

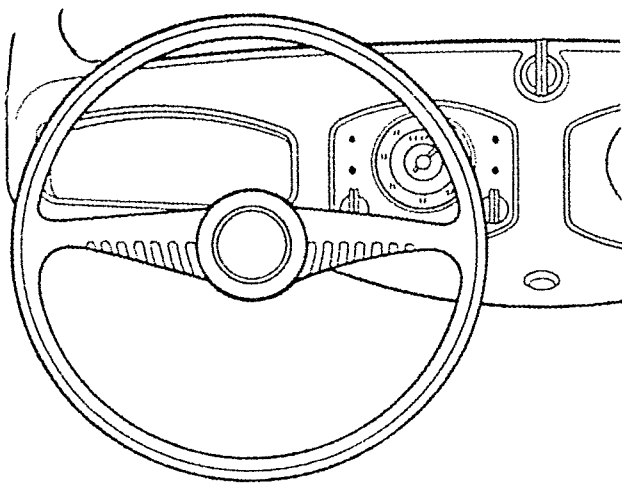
Kuvan auto museorekisteröitiin syksyllä 1994. Kuva omistajan (Ari Kokko).

## valmistenumerot:

## moottorinumerot:

tammikuu		...	094 461		...	125 337
helmikuu	094 462	...	097 061	125 338	...	128 157
maaliskuu	097 062	...	100 236	128 158	...	131 440
huhtikuu	100 237	...	102 888	131 441	...	134 135
toukokuu	102 889	...	1-0 106 438	134 136	...	1-0 137 650
kesäkuu	1-0 106 439	...	1-0 110 248	1-0 137 651	...	1-0 141 520
heinäkuu	1-0 110 249	...	1-0 114 530	1-0 141 521	...	1-0 145 750
elokuu	1-0 114 531	...	1-0 119 196	1-0 145 751	...	1-0 150 342
syyskuu	1-0 119 197	...	1-0 123 876	1-0 150 343	...	1-0 154 934
lokakuu	1-0 123 877	...	1-0 128 754	1-0 154 935	...	1-0 159 789
marraskuu	1-0 128 755	...	1-0 133 615	1-0 159 790	...	1-0 164 739
joulukuu	1-0 133 616	...	1-0 138 554	1-0 164 740	...	1-0 169 913

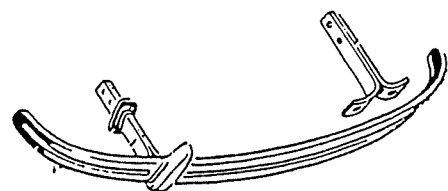
<b>päivä- määrä:</b>	<b>valmiste- numero:</b>	<b>muutos:</b>
05.01.49	091 914	Kaksihaarainen lämmityslaitteen vaijeri (ennen yksi vaijeri).
18.01.49	092 270	Uudenlainen lämmönvaihtimen alaosan läpän saranointi.
18.01.49	092 879	Bensiinihanan tiivistemateriaali on nyt Thiokol-nimistä ainetta (ennen korkkia).
tammikuu 49	093 879	Uudenlainen pohjapeltien muoto, pohjanumerosta 098 705 alkaen. Huom! Pohjalevyn numero on eri asia kuin valmistenumero – tuohon aikaan pohjapelleissä oli oma numeronsa. Uudet kynnyksoteloiden matot.
25.01.49	093 834	Uudenmuotoinen etupenkin selkänoja.
25.01.49	093 834	Uusi kaasuvaijeri.
helmikuu 49	094 470	Takatavaratilaan lisättiin kaksi L-kirjaimen muotoista peltikiskoa.
helmikuu 49	094 554	Imusarjan ja kampikammion välille lisättiin tukirauta.
maaliskuu 49	097 580	Tuhannessa kokeiluetuakselistossa alhaalla viisi lehtijousta ja ylhäällä neljä (ennen oli juuri toisin päin). Etuakselistojen numerot 106 047-107 046.
17.03.49	098 000	Vaihdelaatikosta numero 108 553 alkaen, vaihteistoon laitetaan vaihdettaessa uutta öljyä 2,5 litraa (ennen 3 litraa).
maaliskuu 49	099 906	Ensimmäisessä Karmannin valmistamassa 4-paikkaisessa Cabriolet-Kuplassa on tämä valmistenumero. Ko. auto valmistui 06.06.49, ja se esiteltiin yleisölle heinäkuun alussa, 1949.
huhtikuu 49	101 322	Etuakselistossa ylhäällä neljä lehtijousta, alhaalla viisi. Tähän asti lukumäärät olivat juuri toisinpäin, paitsi edellämämainituissa kokeiluetuakselistossa (kts. 097 580).
huhtikuu 49	101 902	Moottorista 133 131 alkaen pakoventtiileiden varret karkaistu, paitsi mootto-reissa 1-0 133 634 ... 1-0 133 668.
huhtikuu 49	102 026	Vaihdelaatikon kuoret ovat nyt electronia (ennen magneesiumalumiinia), vaihdelaatikosta 112 521 alkaen.
huhtikuu 49	102 383	Uusi 2-puolainen ohjauspyörä ja vaaleat kojelautanupit? Vai tulikohan tämä muutos sittenkin vasta 1-0 106 636 alkaen?
29.04.49	102 537	Poljinasetelmaan lisättiin rasvanippa.
huhtikuu 49	102 848	Sulakerasia sijaitsi ennen kojelaudan alla, nyt etutavaratilassa bensiinitankin vieressä.

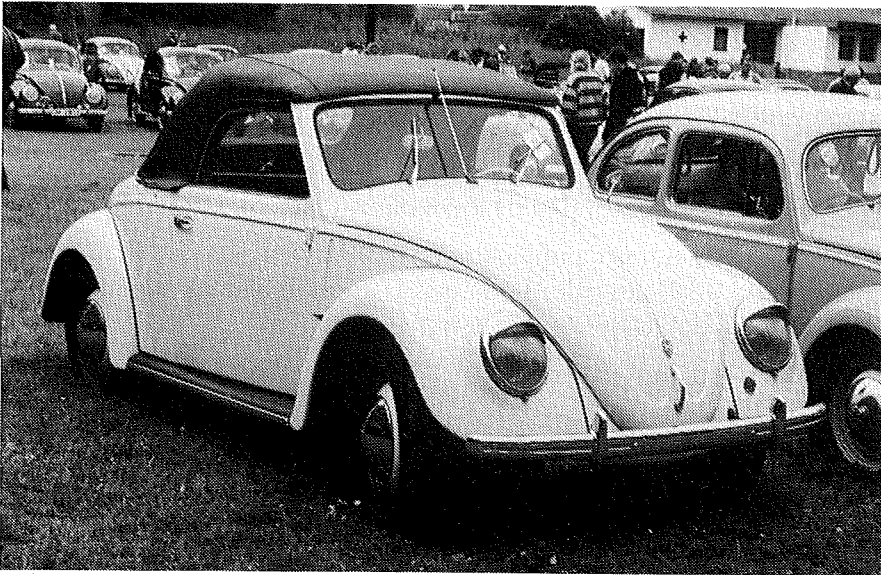


Uusi 2-puolainen ohjauspyörä. Samaa rattia käytettiin heinäkuuhun 1955 asti (Standardeissa mahdollisesti pitempäänkin?), sillä poikkeuksella, että äänimerkin painike ja ratin väri vaihtuivat lokakuussa 1952.

Kojelaudassa on nyt kello vakiona (ei Standardeissa). Niitä valmisti kolme alihankkijaa, VDO, Mausche ja Viegel.

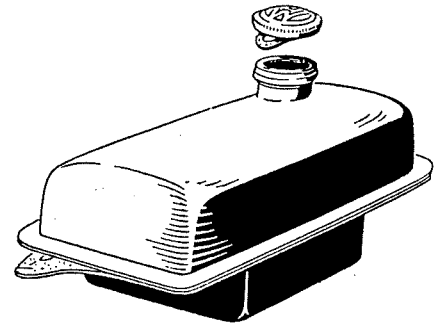
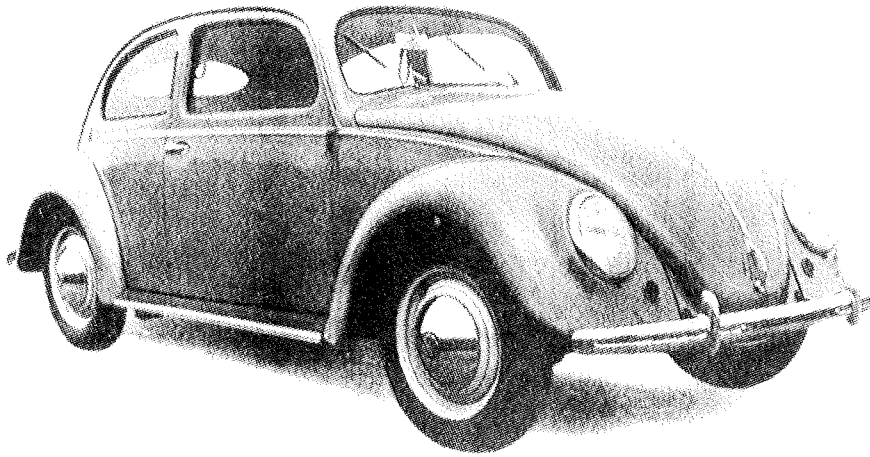
1-0 102 948 alkaen uudet uramalliset puskurit ja uudet puskuritolpat (ennen puskurissa ei ollut uraa ja tolpat olivat banaanin mallisia). Huom! Tammikuussa 1949 kahdessa USA:aan viedyssä Kuplassa oli jo nämä puskurit. Taisivat jo tuolloin tietää, että pian kaikissa Kuplissa tulee olemaan nämä uudet puskurit.





*Beige Hebmüller. Vilkut on asennettu jälkikäteen, ja oikeanpuoleisesta etulokasuojasta puuttuu pyöreä ritilä. Tuulilasi ei ole vaihtokelpoinen Karmann Cabrioletin kanssa (14A:ssa suurempi kuin 15A:ssa). Bad Camberg 1991.*

- toukokuu 49 1-0 102 948 Valmistenumeron alkuun lisätään "1-0". (Myöhemmin tuotantoon tulevien "kak-kostyyppien" valmistenumerot alkavat vastaavasti "20-0".) Samoin moottorin numeron alkuun lisätään "1-0". Mittarin viereinen neliömäinen alue, jossa on (ollut) VW-logo, ei ole enää peltiä, vaan tilalla on bakeliittilevy, jonka poistaminen mahdollistaa helpon radion asentamisen. Etuluukun voi nyt avata sisältä käsin vaijerin avulla (ennen etuluukussa oli samanlainen L-kirjaimen muotoinen kahva kuin takaluukussakin). Uusi etuluukku ja uusi etuhelma (em. muutoksen vuoksi). Uramalliset puskurit ja uudet puskuritolpat (ennen sileät puskurit ja banaaninmuotoiset puskuritolpat).
- 06.05.49 1-0 103 039 Lämmityslaitteen vaijeriputkien päihin lisätään kumitulpat estämään lian putkeen pääsemistä.
- 09.05.49 1-0 103 168 Pahviset hansikaslokerot (ennen peltiä).  
Huom! Toisen tietolähteen mukaan muutos olisi tapahtunut jo maaliskuussa 1949, kolmannen mukaan vasta valmistenumeroista 1-0 106 636 alkaen.
- 02.06.49 1-0 106 636 Tähän asti Kuplaa oli valmistettu vain yhtä, sangen spartaanista mallia kerrallaan. Nyt alettiin tehdä rinnakkain kahta mallia, joista vaatimaton Standard oli lähes kuten tähänastinen "perusmalli", ja uutuutena esitelty Export-malli taas oli huomattavasti aikaisempaa Kuplaa "vauraampi". Export-malli esiteltiin yleisölle 01.07.49., samoihin aikoihin kun markkinoille tuli myös Karmannin valmistama 4-paikkainen, ja Hebmüllerin valmistama 2-paikkainen Cabriolet-malli. No, tässä Export-mallissa oli paljon kromiosia, kuten puskurit, puskuritolpat, ajovalojen kehykset, takaluukun kahva ja pölykapselit - nämä osat olivat Standardissa vakiohintaan maalattuja (joskin Standardin saattoi tilata myös tietyillä kromiosillakin). Exportissa oli alumiiniset kylkilistat (Standardissa maalattu kylkiviiva), ja Exportin astinlaudat oli varustettu alumiinilistoin myöskin. Export-mallissa oli uusi suorakaiteen muotoinen sisäpeili johon liittyi kuljettajan aurinkolippa (vihreää läpinäkyvää muovia) kun taas Standardissa käytettiin edelleen vanhaa amerikkalaisen jalkapallon muotoista sisäpeiliä. Exportin kattoverhoilu ulottui myös taka- ja takasivulasien ympärille (Standardissa vain katon keskikohta oli verhoiltu), ja lisäksi Exportin ovitolppiin lisättiin kiinnipitolenkit. Exportin takapenkin laidoille lisättiin lieriön malliset tyynyt, ja Exportin pohjapelteihin lisättiin liukukiskot etupenkien helppoa pituussuunnassa tapahtuvaa säätämistä varten (Standardissa edelleen siipimuttereilla kiristettävät kiinnikkeet). Etulokasuojiin lisätty pyöreät ritilät, joista vasemmanpuoleisen alla on pyöreä reikä niin että ko. lokasuojan alla piilossa olevan äänimerkin ääni kuuluisi paremmin (vain Exportissa; Standardissa äänimerkki kiinnitettiin edelleen puskurinkiinnitysrautaan). Edellämainitut pyöreät ritilät olivat muuten ihan aluksi maalattuja, mutta ne alettiin kromata jo varhaisessa vaiheessa (ja myöhemmin ko. ritilöitä tehtiin myös alumiinista, ilmeisesti kuitenkin vain varaosiksi?) Vanteisiin maalattiin aluksi kaipa värirai-



Tällainen polttoainetankki valmistenumeroista 1-0 106 636 valmistenumeroon 1-0 397 023.

Tehtaan mainoskuva uudesta Export-mallista. Huomaa, että aivan aluksi vanteet olivat pääosin yksivärisiä mutta varustettuna kapealla väriraidalla, ja lisäksi pyöreät etulokasuojien ritilät olivat aluksi maalattuja eikä kromattuja.

ta. mutta hetikohta (milloin?) vanteet alettiin maalata kahdella värillä. Uusi aikaisempaa leveämpi bensinitankki, jonka vetoisuus on nyt 40 litraa. Pellit bensinitankin ympärillä ovat nyt vastaavasti hieman uudenmuotoisia, samoin kuin matkustamon etuseinä. Bensinihanan käyttövipu siirrettiin auton keskiakselille (koska Standard- ja Export-malleja alettiin tehdä myös oikean puoleisella ohjauksella).

kesäkuu 49 1-0 106 637 Moottoriin lisätty öljynhuohotinputki.

kesäkuu 49 1-0 108 091 Sylinterinkannessa olevaan tuuletusaukkoon lisättiin "filtteri". Aukko jää myöhemmin kokonaan pois. (Milloin?)

22.06.49 1-0 109 101 Valmistusnumero nyt takapenkin alla rungon keskikohdalla, aivan aluksi pitkittäin ja sen jälkeen poikittain. (Ennen valmistusnumero oli pitkittäin etupenkien välissä.)

heinäkuu 49 - - - Export-mallia valmistetaan neljän värisenä:  
 - pastellgrün L11 (40%) = vihreä  
 - mittelbraun L70 (20%) = ruskea  
 - bordeauxrot L53 (27%) = viininpunainen  
 - schwarz L41 (13%) = musta

Kunkin värin jälkeen suluissa oleva luku ilmaisee sen, minkä verran ko. väriä tuli laskujeni mukaan Suomeen, Autola Oy:n maahantuomana (toukokuun 1950 ja

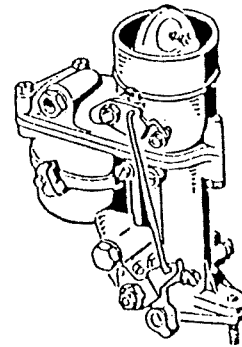


1949 Karmann Cabriolet projekti Bad Cambergissa v. 1991. Väärät takavalot ja puskurit, mutta kiinnostava kohde suht' hyvän kuntosaa ja ikänsä puolesta.

**KARMANN**  
KAROSSERIE



Valmistenumero nyt takapenkin alla, ennen etupenkkiä välissä.



Solex 26 VFI kaasutin syyskuusta 1949 alkaen.

huhtikuun 1951 välisenä aikana). Prosenttiluku ei ilmaise sitä, minkä verran mitään väriä tehtiin, sillä on mahdollista, että eri värejä tilattiin (saatiin) eri maihin eri määriä.

heinäkuu 49 1-0 111 054 Takaluukun kantikas kohouma jää pois.

elokuu 49 1-0 117 053 Takana olevat vipuiskunvaimentajat ovat nyt kaksitoimiset. Uusi etuakselisto: jouset lyhyemmät (akselista 125338 alkaen), samoin etuiskunvaimentajat jäykemmät. Ylhäällä nyt viisi lehtijousta, alhaalla neljä.

syyskuu 49 Uusi Solex 26 VFI kaasutin.

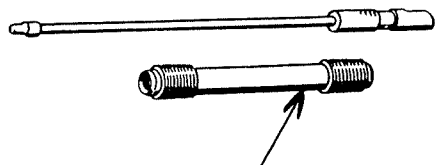
syyskuu 49 1-0 120 959 Kytkinlevyyn lisätty urat, ja painasetelmaan tuplajouset (viimemainitut jäivät myöhemmin tuntemattomana ajankohtana pois).

lokakuu 49 Käynnistyskampi jätetään pois työkalusarjasta.

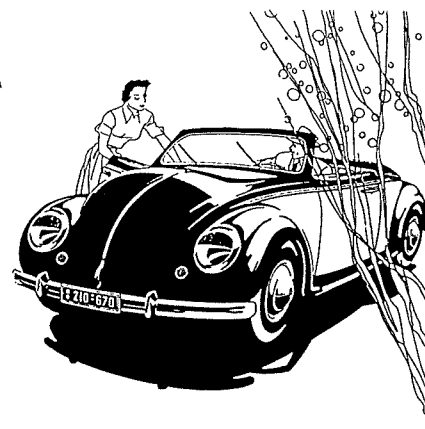


1-0 118 140, lähes virheetön 1949 Standard, om. Kjell Sjöström. Mantorp 1992.

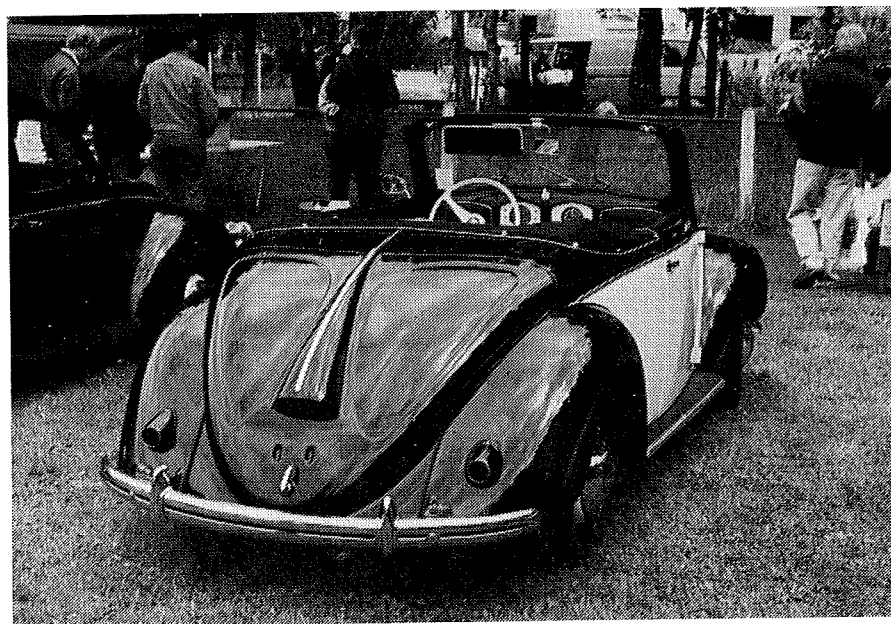
## Hebmüller 14A



Työntötankojen suojaputket nyt vain päistään poimutettuja.



- lokakuu 49 1-0 122 902 Uudenvärinen kampikammio, johtuen uudesta metalliseoksesta.
- lokakuu 49 1-0 124 032 Takajalkatilan matot nyt mattokangasta, ei kumia?
- lokakuu 49 1-0 128 058 Uusi entistä suurempi kaasupolkimen rulla.
- lokakuu 49 1-0 128 116 Kuljettajan penkin liukukiskoa nostettu 15 mm (paitsi Standard-malleissa, joissa penkit on edelleen kiinnitetty siipimuttereilla pohjapelteihin).
- marraskuu 49 1-0 132 662 Iskunvaimentajat voivat olla vast' edes joko Boge- tai Hemscheidt-merkkisiä (ennen vain viimeksimainittuja).
- joulukuu 49 - - - Moottorista 168075 alkaen venttiilin työntötankojen suojaputket ovat poimutettu enää putkien päistä, ei enää koko matkalta kuten tähän asti.



Avomalli Hebmüller 14A, valmistenumero 1-0 126 986, musta/beige. Auton omistaa Volkswagenwerke AG, ja kuvasin sen Bad Cambergissa vuonna 1991. Auto on valmistettu 10.12.1949, ja sen ensimmäinen omistaja asui Düsseldorfissa. Vuonna 1954 se myytiin Syltin saarelle Itämeren rannoille, ja vuonna 1964 Volkswagenwerke AG hankki sen museonsa. Entinen omistaja sai Hebmülleristään uuden 4-paikkaisen Karmann Cabrioletin, joka asiakkaan toivomuksesta maalattiin samoilla väreillä. Hebmüller entisöitiin vuonna 1984, ja se on nähtävillä VW-museossa Wolfsburgissa.

08.01.49 Hollannin VW-maahantuoja vie ensimmäiset Kuplat, kaksi kappaletta, Yhdysvaltain markkinoille.

13.05.49 valmistuu 50.000:s VW.

23.07.49 kello 14.00 syttyy Hebmüllerin koritehtaan maalausosastolla tulipalo. Palo aiheutti tehtaalle vakavia taloudellisia vaikeuksia, joista he eivät koskaan kunnolla selvinneetkään.

Wolfsburgin tehtaalla on 9.497 työntekijää, ja päivässä valmistuu keskimäärin 172 autoa.

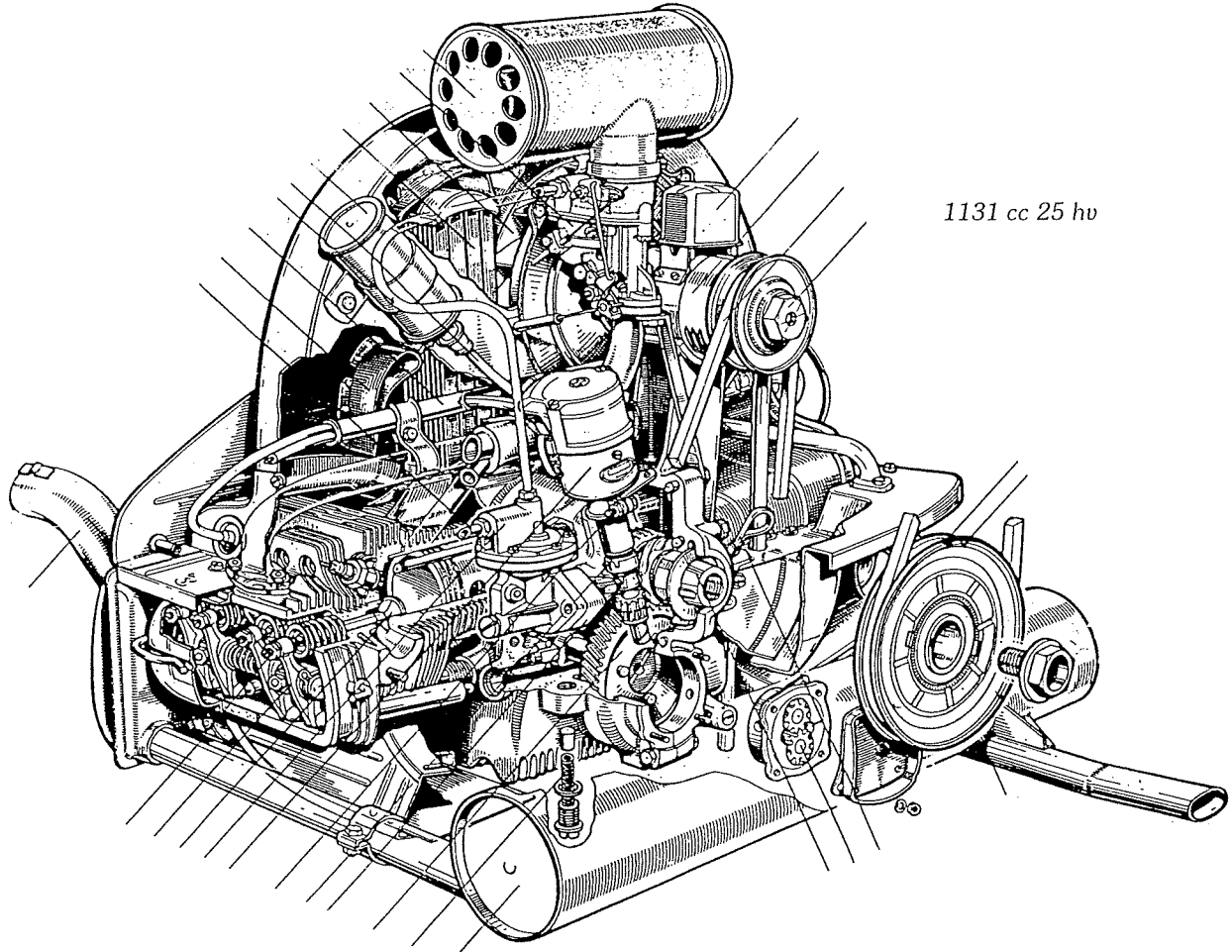
Standard-malli maksoi 01.07.49 Saksassa DM 4800, Export maksoi DM 5450 ja molemmat Cabrioletit DM 7500/kpl.

Vuonna 1949 valmistettiin 45.782 Umpimallia, 346 Karmann Cabrioletia ja 359 Hebmüller Cabrioletia.

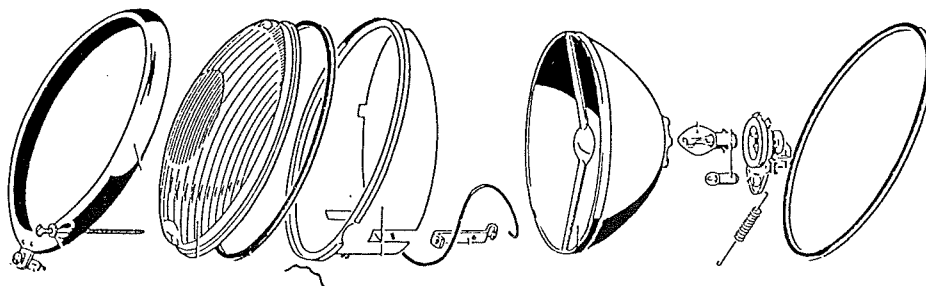
# VOLKSWAGEN KUPLAN MUODONMUUTOKSET 1949-60

Luku 2 (14)

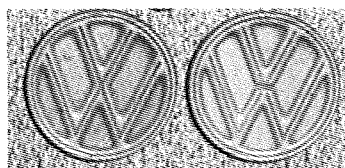
## VALMISTUSVUOSI 1950



1131 cc 25 hv



Ajovaloumpion kumitiiviste 1-0 143 276 alkaen, Bosch-umpioita maaliskuusta 1950 alkaen.



Maaliskuuhun 1950 saakka V:n ja W:n välillä ei ollut poikkiviivaa. Ison kuvan autossa on väärä nokkapellin lista (po. uramallinen).

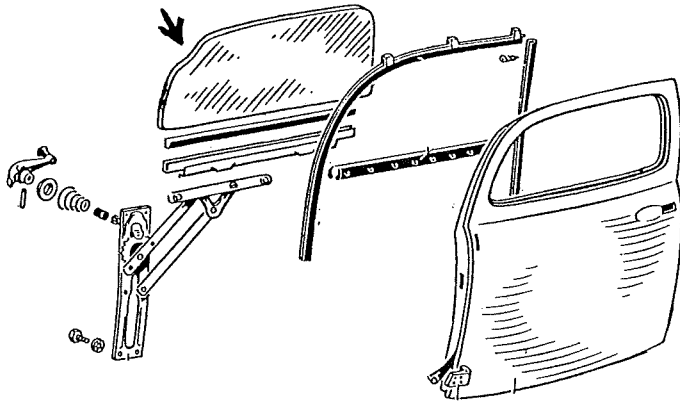


**valmistenumerot:****moottorinumerot:**

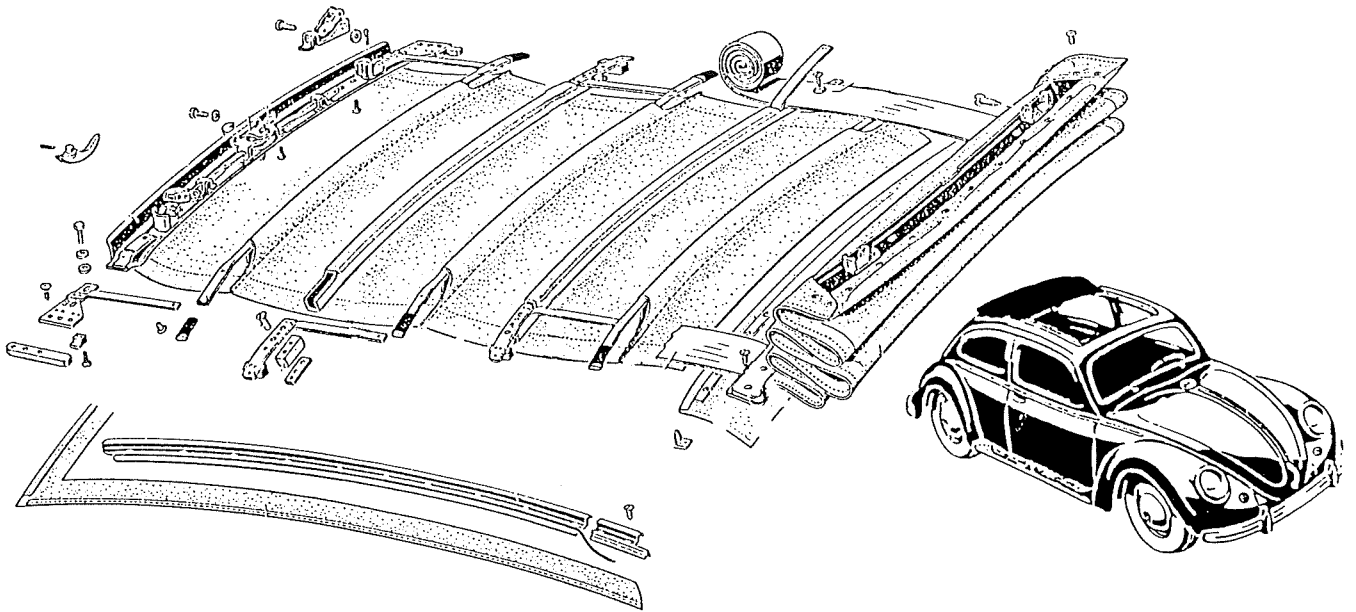
tammikuu	1-0	138 555	...	1-0	144 319	1-0	169 914	...	1-0	176 082
helmikuu	1-0	144 320	...	1-0	149 883	1-0	176 083	...	1-0	182 051
maaliskuu	1-0	149 884	...	1-0	156 683	1-0	182 052	...	1-0	189 501
huhtikuu	1-0	156 684	...	1-0	162 448	1-0	189 502	...	1-0	196 053
toukokuu	1-0	162 449	...	1-0	169 063	1-0	196 054	...	1-0	203 321
kesäkuu	1-0	169 064	...	1-0	176 987	1-0	203 322	...	1-0	212 397
heinäkuu	1-0	176 988	...	1-0	182 236	1-0	212 398	...	1-0	217 562
elokuu	1-0	182 237	...	1-0	189 755	1-0	217 563	...	1-0	227 925
syyskuu	1-0	189 756	...	1-0	197 738	1-0	227 926	...	1-0	237 607
lokakuu	1-0	197 739	...	1-0	205 956	1-0	237 608	...	1-0	247 840
marraskuu	1-0	205 957	...	1-0	213 957	1-0	247 841	...	1-0	257 816
joulukuu	1-0	213 958	...	1-0	220 133	1-0	257 817	...	1-0	265 600

**päivä-  
määrä:****valmiste-  
numero:****muutos:**

tammikuu 50	1-0	138 555	Termostaattiohjattu jäähdytys, ennen puhallinkopan oikeassa laidassa oli vipu, josta jäähdytyksen tehoa säädeltiin (oli "kesä" ja "talvi" -asennot). Huom! Toisen tietolähteen mukaan muutos olisikin tapahtunut vasta valmistenumeroista 1-0 162 580 alkaen, päivämäärällä 02.05.50.
tammikuu 50	1-0	138 765	Kampikammion öljyn loiskelevy jätetään pois. Neljänteen runkolaakeriin lisätään ura, öljynkierron tehostamiseksi.
tammikuu 50	1-0	138 835	Etuakseliston lehtijouset nyt viisilehtiset sekä ylhäällä että alhaalla, akselista 147 306 alkaen.
tammikuu 50	1-0	140 130	Aikaisempaa suurempi etuluukun avausvaijerin nuppi.
tammikuu 50	1-0	140 243	Sylinterin ja sylinterinkannen väliin lisätään kupari/asbestitiiviste.
26.01.50	1-0	143 276	Etulokasuojan ja ajovaloumpion väliin lisätään kumitiiviste.
alkuvuosi 50	- - -		Karmann Cabrioleteissa, korinumerosta 15-361 alkaen, vinkkarit siirrettiin ovien taakse, sillä tukevoitunut tuulilasinkehys ei enää jättänyt niille tilaa etukulmiin.
10.02.50	1-0	146 222	Rullakaasupolkimen varteen lisättiin tappi, johon kaasuvaijeri kiinnitetään.
13.02.50	1-0	146 657	Takajalkatilassa taas kumimatot (kts. 1-0 124 032).
maaliskuu 50	- - -		Etuluukun VW-logon kirjainten välissä nyt poikkiviiva (ennen kirjaimet olivat kiinni toisissaan).
maaliskuu 50	- - -		Bosch alkaa valmistaa ajovaloja, tähänastiset ajovalot ovat olleet Hellan tekemiä, vast' edes sekä että.
maaliskuu 50	1-0	155 322	Nestejarrut joissakin Export- ja Karmann Cabriolet -malleissa (poislukien Hebmüllerit, joissa oli koko ajan mekaaniset vaijerijarrut).
maaliskuu 50	1-0	156 129	Äänenvaimentajan poistoputken paksuus kasvoi 31 mm:stä 32 mm:iin.
22.03.50	- - -		Volkswagenwerk AG ja Autola Oy solmivat sopimuksen VW:n maahantuomista Suomeen.
05.04.50	1-0	156 970	Moottoriin lisätty imuilman esilämmitys, moottorinumerosta 189 691 alkaen.
30.03.50	1-0	156 991	Ovilasin yläkulmaan lisättiin lovi, jonka tarkoituksena oli aikaansaada vedottomampi ilmanvaihto. Samalla ikkunannostomekanismi muuttui.



1-0 156 991 alkaen uudet entistä korkeammat oivlasit, joiden yläkulmassa lovi tuuletusta varten, sekä tästä johtuen uudet lasinnostimet.

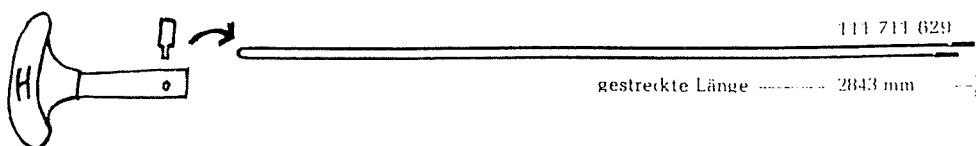


Golde-merkkinen ensiasennushaitarikattoluukku. Uudet mallimerkinnot IIE, IIF, IIG ja IIH.

Kuplavalikoimassa on nyt 11 mallia, joista valita:

- |                                     |           |                     |                  |
|-------------------------------------|-----------|---------------------|------------------|
| 11A = vasemmalta ohjattava Standard | Limousine |                     |                  |
| 11B = oikealta                      | "         | "                   | "                |
| 11C = vasemmalta                    | "         | Export              | "                |
| 11D = oikealta                      | "         | "                   | "                |
| 11E = vasemmalta                    | "         | Standard            | " haitarikatolla |
| 11F = oikealta                      | "         | "                   | "                |
| 11G = vasemmalta                    | "         | Export              | "                |
| 11H = oikealta                      | "         | "                   | "                |
| 14A = vasemmalta                    | "         | Hebmüller Cabriolet |                  |
| 15A = vasemmalta                    | "         | Karmann             | "                |
| 15B = oikealta                      | "         | "                   | "                |

## TYP 11G



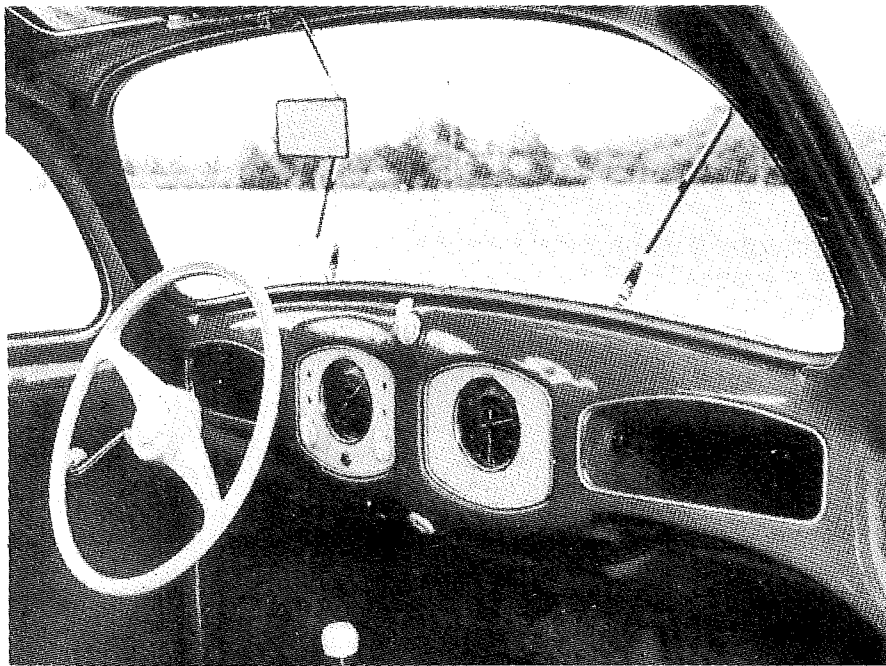
gestreckte Länge ..... 2843 mm

Uusi lämmityslaitteen säätövaijerin nuppi, vaijeri ja lämmönvaihtimet.

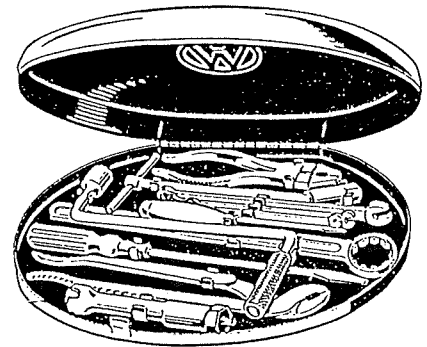
- maaliskuu 50 - - - Kylkilistan kiinnikkeiden alle lisättiin sombreeron muotoiset kumihatut estämään veden sisään pääsyä.
- huhtikuu 50 1-0 158 253 Nestejarrut nyt kaikissa Export- ja Karmann Cabriolet -malleissa.
- 25.04.50 1-0 161 234 Solex 26 VFIS kaasutin (ennen 26 VFI), moottorista numero 194 696 alkaen.
- 28.04.50 - - - Lisähintaan Kuplan sai nyt myös suurella kangaskattoluukulla ("haitarikattoluukulla") varustettuna. Tehdasasennetun luukun valmistaja oli Golde, ja lisäksi firmat Webasto ja Hägele valmistivat jälkiasennushaitarikattoluukkuja.
- 29.04.50 1-0 162 944 Lämmityslaitteen käyttövipu on nyt T-kirjaimen muotoinen (ennen lähinnä soikea).  
Uudet lämmönvaihtimet.
- 02.05.50 1-0 162 580 Jäähdytysilman määrää säätelee nyt termostaatti? Kts. 1-0 138 555 .
- 13.05.50 1-0 164 460 Jarrunestesäiliöön lisättiin koho, jota koskettamalla sai selville jarrunesteen pinnan korkeuden. Aikaisemmin säiliössä ollut siivilä jäi pois.
- toukokuu 50 1-0 165 172 Ensimmäinen Autola Oy:n maahantuoma Kupla valmistuu. Kyseinen yksilö on yhä olemassa, ja se on ajokuntoinen.
- toukokuu 50 1-0 167 890 Pääjarrusylinterin halkaisija pieneni 22,20 mm:stä 19,05 mm:iin. Pääjarrusylinterin ja jarrupolkimen välisen yhdystangon halkaisija on nyt 7 mm (ennen Ø 8 mm). Takajarrusylinterin halkaisija pieneni 19,05 mm:stä 15,87 mm:iin, taka-akselista 180 740 alkaen. (Toisen tietolähteen mukaan takajarrusylinterin halkaisija olisi muuttunut vasta valmistenumeroista 1-0 178 903, mutta uskon aikaisemman ajankohdan oikeellisuuteen.
- toukokuu 50 - - - Lämmityslaitteen putkiin, takapenkin alle, lisättiin äänieristeet (ennen pelkät lämpöputket).
- toukokuu 50 - - - Keinonahkaverhoilu saatavilla lisähintaan?
- 01.06.50 - - - Ensimmäinen laivalastillinen Autola Oy:n maahantuomia Kuplia, yhteensä 16 kpl, saapuu Suomeen.



Helsingin Senaatintori, 09.06.50. Tusinan verran ensimmäisen maahantuontierän autoja luovutetaan onnellisille omistajilleen.



Kuva esittää loppuvuonna 1949 tai alkuvuonna 1950 valmistetun Export-mallin kojelautaa. Starttinappulan yläpuolelle, mittaripaneelin ja kellon väliin, lisättiin pieni pyöreä tuhkakuppi 03.06.50, valmistenumeroista 1-0 169 715 alkaen. Muutoksen jälkeen kojelauta säilyi samanlaisena lokakuun 1952 alkuun saakka, valmistenumeroon 1-0 397 023 saakka.



Vuonna 1950 firma Hermann Zerver GmbH & Co KG alkaa valmistaa varapyörän sisälle sijoitettavaa työkalukoteloa. Työkalujen nimi, Hazet, muodostuu yrityksen nimen alkukirjainten saksankielisestä ääntämyksestä.

03.06.50	1-0 169 715	Oikeaan takasivupaneeliin ja kojelautaan lisätään tuhkakupit (pl. Standard).
09.06.50	- - -	Tusinan verran Autola Oy:n ensimmäisen maahantuontierän Kuplia luovutetaan omistajilleen, Helsingin Senaatintorilla järjestetyssä tilaisuudessa.
heinäkuu 50	1-0 177 736	Kaasuttimissa numero 213 301...213 455 ei ole saranoitua kohoa.
17.10.50	1-0 202 071	Lyhyempi käsijarrukahva.
joskus v. 1950 aikana	- - -	Varapyöräkoteloon lisätty "Made in Germany" -kyltti. Kyltin ulkonäkö muuttui myöhemmin, ja jossain vaiheessa (noin 1955) tekstiksi tuli "Made in W-Germany"

Pasi Hakala, puh. (90) 3473 643, 940-546 4977

Päivässä valmistuu keskimäärin 342 Volkswagenia.

Länsi-Saksassa VW johtaa rekisteröintitilastoja huimasti 41,5% osuudellaan.

Tehdashalli numero kolme, jonka pinta-ala on 70.000 m<sup>2</sup>, valmistuu. Tehtaan tuotantotilat ovat nyt yhtä suuret kuin ennen sotaa.

Irlannissa avataan ensimmäinen Saksan ulkopuolinen VW-tehdas, jossa kootaan Kuplia ns. CKD-sarjoista (lyhenne sanoista "Completely Knocked Down"). Vuoden 1950 aikana myös Brasiliassa avataan VW-kokoonpanotehdas.

04.03.50 valmistuu 100.000:s VW. Neljä päivää myöhemmin aloitetaan Transporterin sarjatuotanto. Huhtikuussa 1950 valmistuu 1.000:s VW Karmann Cabriolet.

Hebmüller ajautui mm. maalaamonsa tulipalon vuoksi taloudellisiin vaikeuksiin. Hebmüller lopettaa toimintansa huhtikuussa. Karmann kokoaa vielä muutaman 14A:n varaosista.

Koko vuonna valmistuu 79.284 umpimallia, 2.695 Karmann Cabrioletia ja 319 Hebmülleriä.

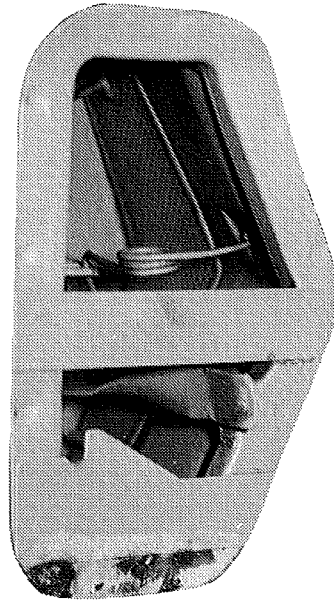
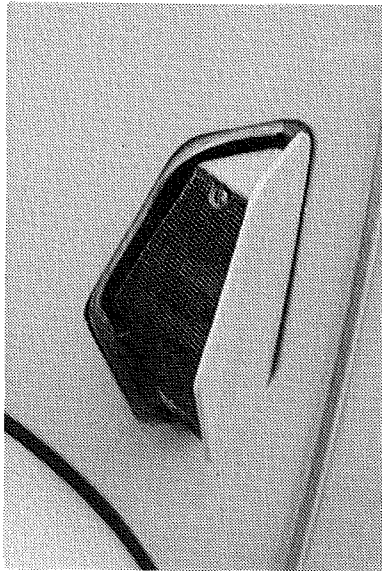
Autola Oy:n kautta Suomeen tuli 119 Kuplaa.

Standard-malli maksaa Saksassa 15.10.50 DM 4400.

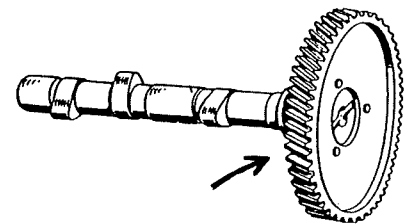
# VOLKSWAGEN KUPLAN MUODONMUUTOKSET 1949-60

## Luku 3 (14)

# VALMISTUSVUOSI 1951

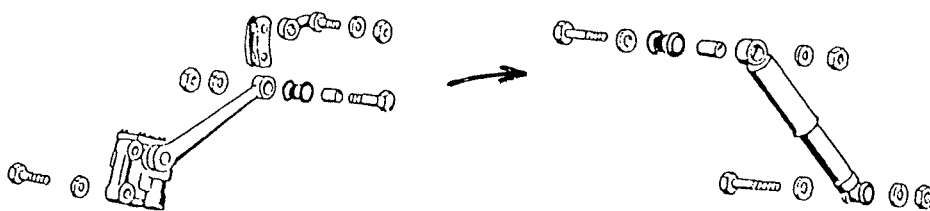


Vasemmalla valmistusnumerosta 1-0 241 638 alkaen käytetty "reumatismiluukku" ulkoapäin kuvattuna. Näitä luukkuja käytettiin aina tuuletusikkunoiden esittelyyn saakka, ts. viimeistä kertaa autossa 1-0 397 023. Näitä luukkuja ei ollut Standardeissa. Oikealla ko. luukku sisältäpäin kuvattuna, valmistusnumerosta 1-0 241 638 valmistusnumeroon 1-0 276 125 asti. Tämän jälkeen sisäpuolelle lisättiin ilmanohjailulevyt, jolloin raitisilma ei tullut enää suoraan jaloille.



1-0 243 731 alkaen uusi lämmityslaitteen vaijeri, nuppi ennallaan (kts. sivu 18). Pituus 2668 mm.

Yllä uusi äänettömämpi nokka-akselin ratas.



1-0 244 003 vipuiskunvaimentajat poistuivat (paitsi Standardeista), ja tilalle tuli teleskooppi-iskunvaimentajat.



Käsijarruvaijeri 1-0 244 002 saakka.

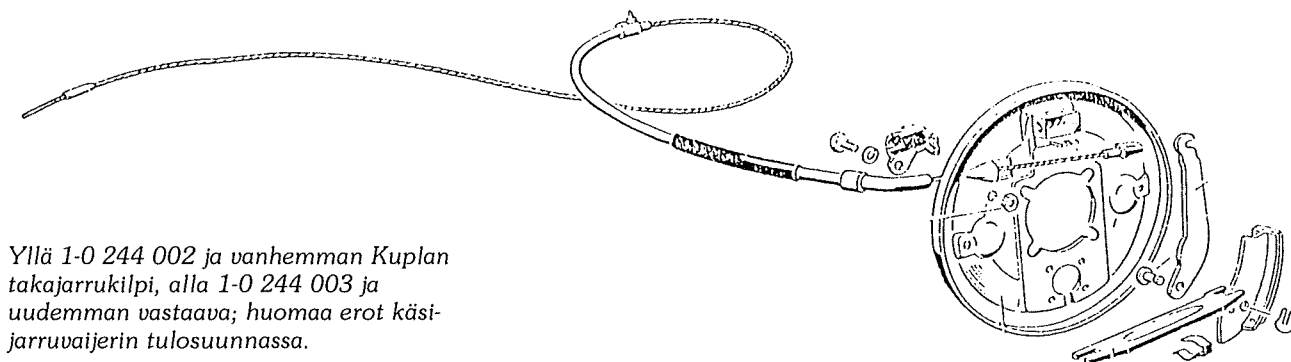


Käsijarruvaijeri 1-0 244 003 alkaen; iskunvaimentajamuutoksen vuoksi käsijarruvaijerit ovat nyt 100 mm aiempaa pidempiä.

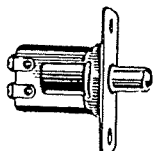
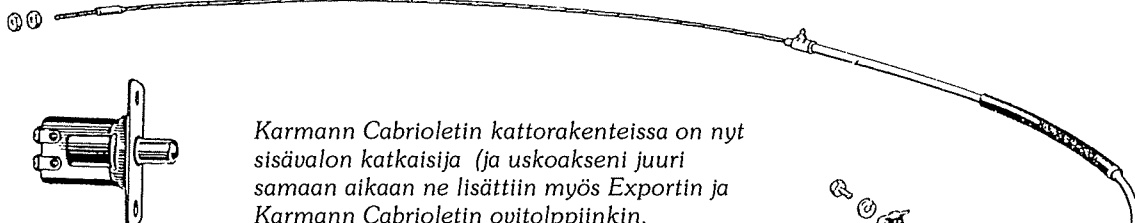
**valmistenumerot:****moottorinumerot:**

tammikuu	1-0	220 134	...	1-0	228 321	1-0	265 601	...	1-0	275 851
helmikuu	1-0	228 322	...	1-0	235 856	1-0	275 852	...	1-0	285 206
maaliskuu	1-0	235 857	...	1-0	242 698	1-0	285 207	...	1-0	293 651
huhtikuu	1-0	242 699	...	1-0	248 875	1-0	293 652	...	1-0	301 201
toukokuu	1-0	248 876	...	1-0	255 651	1-0	301 202	...	1-0	309 400
kesäkuu	1-0	255 652	...	1-0	263 981	1-0	309 401	...	1-0	319 600
heinäkuu	1-0	263 982	...	1-0	272 486	1-0	319 601	...	1-0	330 000
elokuu	1-0	272 487	...	1-0	281 220	1-0	330 001	...	1-0	340 200
syyskuu	1-0	281 221	...	1-0	289 399	1-0	340 201	...	1-0	350 250
lokakuu	1-0	289 400	...	1-0	198 569	1-0	350 251	...	1-0	361 200
marraskuu	1-0	298 570	...	1-0	307 652	1-0	361 201	...	1-0	371 950
joulukuu	1-0	307 653	...	1-0	313 829	1-0	371 951	...	1-0	379 470

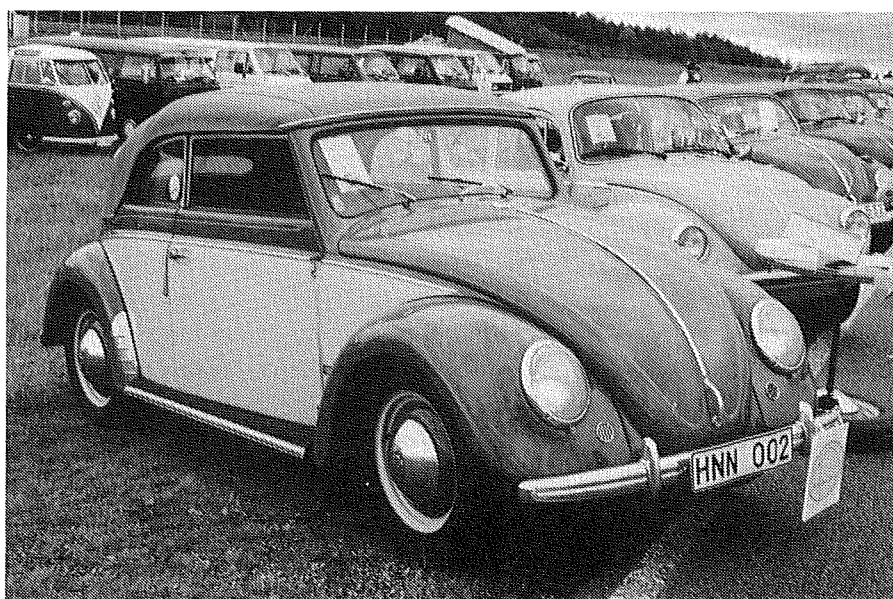
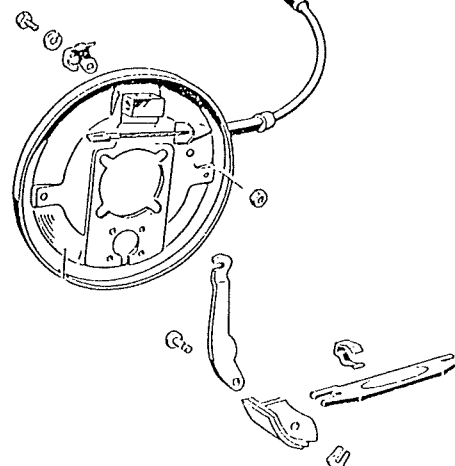
<b>päivä- määrä:</b>	<b>valmiste numero:</b>	<b>muutos:</b>
04.01.51	1-0 221 051	Uusi laturin hihnapyörä.
19.01.51	1-0 225 376	Uusi kampikammion valmistusmateriaali ja siitä syystä uusi väri. Kts. myös valmistenumero 1-0 122 902.
05.02.51	1-0 229 182	Standard-malli koeajetaan vastedes enää koepenissä.
maaliskuu 51	- - -	Virranjakajaan aletaan merkitä valmistus ajankohta. Numero kertoo valmistuskuukauden ja kirjain vuoden. Kirjain "A" on vuosi 1945, "B" on 1946 jne. Näin ollen virranjakaja "11G" on tehty marraskuussa 1951. (Vastaavia koo- deja saattaa muuten löytyä myös starttimoottoreista ja latureista. Sijoituspai- kat vaihtelevat.)
maaliskuu 51	1-0 241 638 Cabriolet kori 3810	Export- ja Karmann Cabriolet -malleihin lisätään "reumatismiluukut" korin etu- kulmiin. Tuloksena aikaansaatiin tehokkaampi ilmanvaihto. Cabrioleteissa nyt lisäksi lukittavat hansikaslokeron kannet (joiden keskellä on samanlaiset pyö- reät ritilät kuin etulokasuojissakin on) ja lisäksi Cabrioleteissa on vastedes tas- kut molemmissa ovipahveissa sekä peltisuojuukset ovisaranoiden ympärillä.
21.03.51	1-0 241 734	Nokka-akselin hammaspyörä on nyt Resitax-nimistä ainetta (paitsi Standar- dissa), hiljaisemmän käyntiäänänen saavuttamiseksi .
27.03.51	1-0 242 600	Äänenvaimentajan poistoputkea muutettu (mutta miten?).
huhtikuu 51	1-0 243 731	Etuluukkuun lisätty Wolfsburg-vaakuna (ei Standardeissa). Uudet lämmönvaiht- tajat sekä niiden vaijerit.
06.05.51	1-0 244 003	Takana teleskooppi-iskunvaimentajat (ennen vipuiskunvaimentajat), uudet kä- sijarruvaijerit ja takajarrukilvet (ei Standard).
huhtikuu 51	1-0 244 668	Tuulilasin tiivisteeseen lisätään alumiinilista, joka on kiinni 36:lla klipsulla (ei Standard).
huhtikuu 51	1-0 245 000	Export-mallit saatavilla näissä väreissä: - pastellgrün L11 (28%) = vihreä - schwarz L41 (19%) = musta - kastanienbraun L73 (16%) = tumm.rusk. - sandfarbe L90 (13%) = beige - azurblau L36 (24%) = sininen Prosenttiluvut ilmaisevat sen, minkä verran kutakin väriä tuli Suomeen Autola Oy:n kautta.
18.04.51	1-0 246 090	Kts. 1-0 297 815.
toukokuu 51	1-0 253 756	Akun ja starttimoottorin välinen johto on nyt 100 mm aikaisempaa pidempi, ja se kulkee nyt eri reittiä.



Yllä 1-0 244 002 ja vanhemman Kuplan takajarrukilpi, alla 1-0 244 003 ja uudemman vastaava; huomaa erot käsijarruvaijerin tulosuunnassa.



Karmann Cabrioletin kattorakenteissa on nyt sisävalon katkaisija (ja uskoakseni juuri samaan aikaan ne lisättiin myös Exportin ja Karmann Cabrioletin ovitolppiinkin).



1-0 233 201, VW Karmann Cabriolet vuodelta 1951.

Om. Ian-Anders Linqvist.

Värit: siniharmaa ja vaaleanharmaa.

Kuva: Kari Alhonen, Mantorp 1994.

- huhtikuu 51 — — — Karmann Cabrioletin kattorakenteisiin lisättiin katkaisija (samanlainen kuin ovivalokatkaisija), joka kytkee takalasin yläpuolella sijaitsevan sisävalon pois toiminnasta katon ollessa alhaalla. Todennäköisimmin samaan aikaan Export- ja Karmann Cabriolet -malleihin lisättiin ovivalokatkaisijat.
- 31.07.51 1-0 272 406 Käsijarrukahvan juureen lisättiin kumisuojaus.
- 14.08.51 1-0 276 126 "Reumatismiluukkujen" sisäpuolelle lisättiin ilmanohjailulevy niin, että ilmavirta ei tule enää kohtisuoraan jaloille, vaan se tekee pienen kierroksen etujalkatilassa.
- 24.09.51 1-0 287 416 Ylimääräiset pyöränpultit jätetään pois työkalusarjasta.
- syyskuu 51 — — — Astinlaudan listojen kiinnikkeet nyt uudenmallisia, ennen kiinnikkeessä oli kiinnihitsattu kierretappi, nyt käännettävä lattarauta. Kiinnikkeitä 16 kpl/puoli.
- 25.10.51 1-0 296 592 Vahvistetut tunkinkorvakkeet.
- lokakuu 51 1-0 297 815 Uusi laturi Bosch RED 130/6/2600 AL 16 (ennen Bosch 130/6/2600 AL 15 P) ja uusi latausrele Bosch RS/G 130/6/11 (oli ennen Bosch RSIG 130/6/1). Huom! Toinen tietolähde väittää muutoksen tapahtuneen jo valmistenumera 1-0 246 090 ja päivämäärällä 18.04.51.
- marraskuu 51 1-0 299 992 Raidetankojen rasvanippojen juuret nyt kuution muotoisia? Ennen kuusikulmaisia, mutterimaisia?

20.11.51	1-0 304 210	Export-mallin lieriömäiset ja Karmann Cabrioletin suorakaiteen muotoiset takapenkin tyynyt jätetään pois.
27.11.51	1-0 306 417	Moottoireissa 1-0 370 472 ....1-0 370 556 on venttiileiden päihin lisätty "hatut".
01.12.51	1-0 308 653	6V 0,6 W mittarivalopolttimot (ennen 6V 1,2 W).
joskus v. 1951 aikana	- - -	Etutavaratilassa on ollut tähän asti kaksi toisiinsa kiinni niitattua pahvia. Nyt näihin pahviin niitattiin myös kolmas pienempi pahvikappale, suojaamaan mahdollisen radion takaosaa.

Saksassa on jo 729 VW-korjaamoja, jotka työllistävät 11.121 VW-mekaanikkoa.

01.09.51 VW Standard maksaa Saksassa DM 4600.

05.10.51 valmistuu 250.000:s VW, joka arvotaan työntekijöiden kesken.

Volkswageneita viedään jo 29 maahan.

Etelä-Afrikassa avataan VW-kokoonpanotehdas.

30.11.51 Suomessa oli 58 VW-korjaamoja.

Maahantuojan toimesta Suomeen tuli n. 1716 Kuplaa.

VW:n vuosituotanto oli 105.712 autoa (kaikki mallit mukaan lukien), josta 90.170 oli umpimallisia Kuplia, 3.539 oli Karmann Cabrioletteja ja yksi oli Hebmüller Cabriolet (joka oli sekin Karmannin varaosista kasaama; Hebmüllerin toimintahan oli loppunut).



- Kaksi erinomaista noin 1951 mallia IIG. Vasemmanpuoleisessa autossa tosin oli liian uudet puskurit Bad Camberg 1991.

Oikein hieno vihreä noin 1951 VW IIC. Puurimapohjaiset kattotelineet ovat paitsi suosittuja, myös hyvin käytännöllisiä aikakauden lisävarusteita. Mantorp 1990.



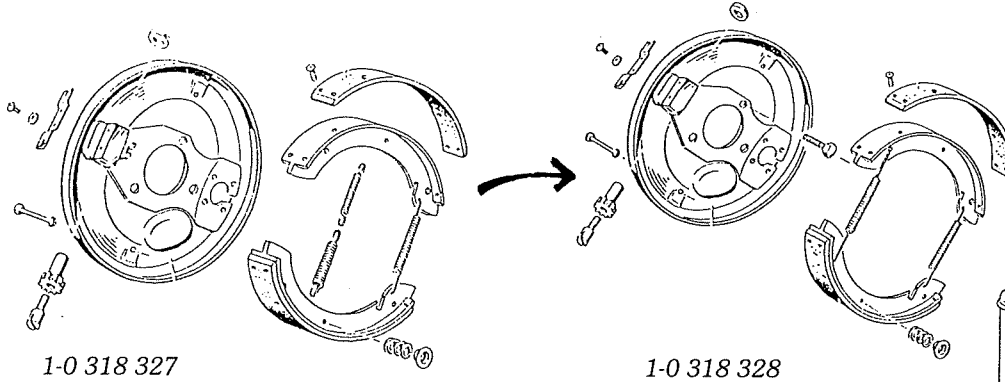
Pasi Hakala  
Puh. (90) 347 3643  
940 546 4977



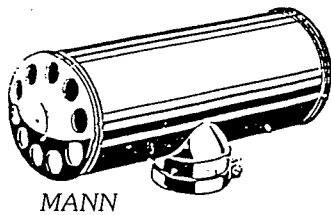
# VOLKSWAGEN KUPLAN MUODONMUUTOKSET 1949-60

## Luku 4 (14)

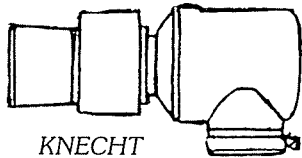
### TAMMI-LOKAKUU 1952



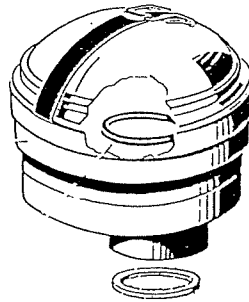
Uudet jarrukilvet edessä ja takana, uudet jarrukenkien palautinjouset (joita on nyt yksi aikaisempaa vähemmän per jarrurumpu).



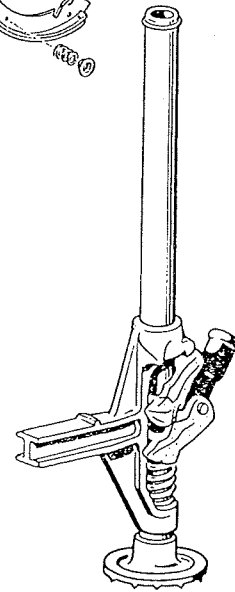
MANN



KNECHT



Uusi öljykylpyilmansuodatin joissakin autoissa.



Uusi tunkki

Koko kalenterivuonna 1952 valmistettiin 110.095 umpimallia, 4.253 Karmann Cabrioletia ja 13 Hebmüller Cabrioletia. Alkuvuoden osuus (tammikuusta lokakuuhun) on noin 3/4, joten arvioisin ko. ajanjakson aikana valmistuneen noin 82.500 umpimallia ja noin 3190 Karmann Cabrioletia, sekä tiedän Karmannin kasanneen toukokuussa varaosista 12 Hebmülleriä.

#### valmistusnumero:

#### moottorinumero:

tammikuu	1-0 313 830	...	1-0 322 798	1-0 379 471	...	1-0 390 123
helmikuu	1-0 322 799	...	1-0 331 318	1-0 390 124	...	1-0 400 481
maaliskuu	1-0 331 319	...	1-0 339 822	1-0 400 482	...	1-0 410 904
huhtikuu	1-0 339 823	...	1-0 348 714	1-0 410 905	...	1-0 422 195
toukokuu	1-0 348 715	...	1-0 358 632	1-0 422 196	...	1-0 434 255
kesäkuu	1-0 358 633	...	1-0 368 640	1-0 434 256	...	1-0 446 267
heinäkuu	1-0 368 641	...	1-0 375 154	1-0 446 268	...	1-0 454 005
elokuu	1-0 375 155	...	1-0 385 990	1-0 454 006	...	1-0 466 267
syyskuu	1-0 385 991	...	1-0 397 814	1-0 466 268	...	1-0 480 355
lokakuu	1-0 397 815	...	1-0 408 537	1-0 480 356	...	1-0 494 569

<b>päivä- määrä:</b>	<b>valmiste numero:</b>	<b>muutos:</b>
tammikuu 52	1-0 318 328	Uudet jarrukilvet edessä ja takana, uudet jarrukengät, joissa on nyt vain kaksi palautinjousta (ennen kolme).
01.02.52	1-0 320 804	Vauhtipyörän onteloruuviin lisätään huoparengas.
07.02.52	1-0 324 758	Jarrunestesäiliön koho jätetään pois. Korkki nyt kumia (ennen kierrekorkki).
maaliskuu 52	— — —	Uusi viputangon avulla käytettävä tunkki (ennen kierrettiin pyöränmutteri avaimella).
toukokuu 52	1-0 357 667	Nyt yksi venttiilinjousi venttiiliä kohden (ennen tuplajouset sisäkkäin).
kesäkuu 52	1-0 365 716	Takatavaratilan huoltoluukku jätetään pois (vai vasta 1-0 397 024?).
toukokuu 52? kesäkuu 52?	— — —	Uudet puskureiden pystytolpat, jotka ovat aikaisempaa yksinkertaisemmän näköisiä (leveämpiä keskikohdaltaan, ei ”kauluksia”)
20.08.52	1-0 382 029	Joissakin autoissa uusi öljykylpyilmansuodatin, lopuissa entinen T-kirjaimen muotoinen (Mann) tai kranaatinmuotoinen (Knecht).

15.02.52 Kuplat maksoivat Saksassa seuraavasti: Standard DM 4600, edellinen haitarikatolla DM 4900, Export DM 5400 ja sama luukulla DM 5700. Karmann Cabriolet maksoi DM 6950.

15.06.52 Suomessa oli 83 VW-korjaamoja.

11.09.52 VW:tä aletaan viedä myös Kanadaan.

01.01.52 ... 01.10.52 välisenä ajanjaksona Suomeen tuotiin maahantuojan kautta 1401 Kuplaa, joista 13 oli Karmann Cabrioletteja. Näistä vihreitä oli 378 kpl, mustia 292, sinisiä 311, tummanruskeita 222 ja beigejä 198 kpl.

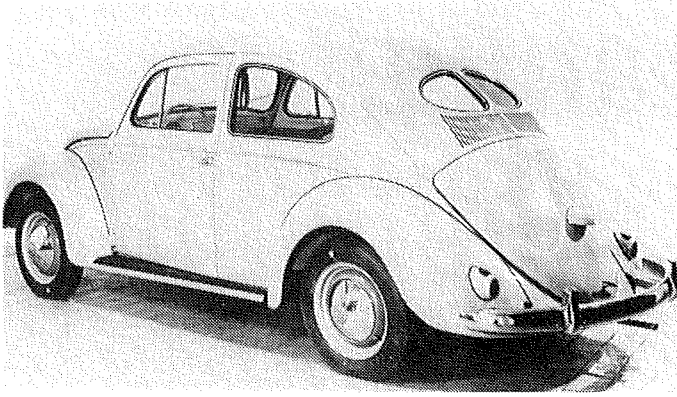
Pasi Hakala, puh. (90) 347 3643, 940 546 4977

# VOLKSWAGEN KUPLAN MUODONMUUTOKSET 1949-60

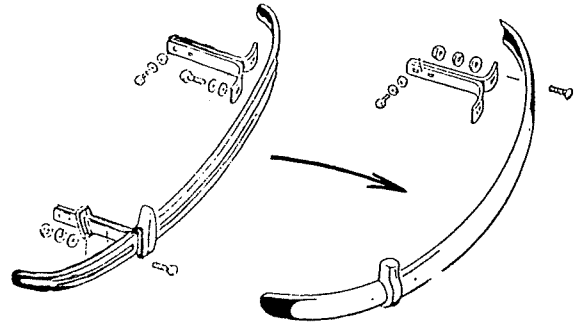
Luku 5 (14)

## ZWITTER: LOKAKUU 1952...

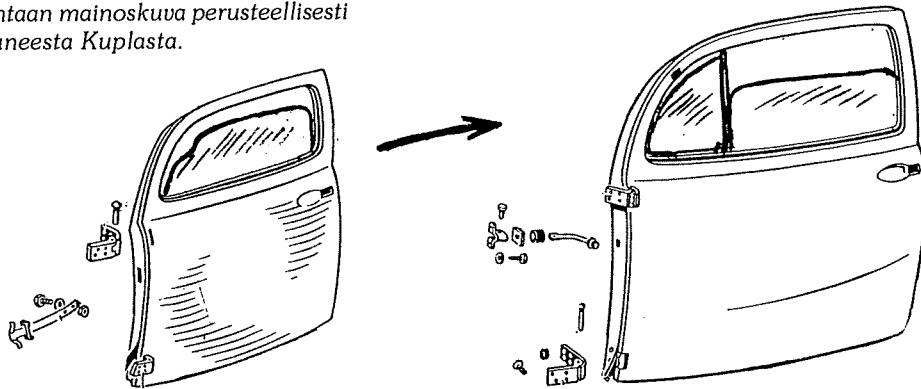
## MAALISKUU 1953



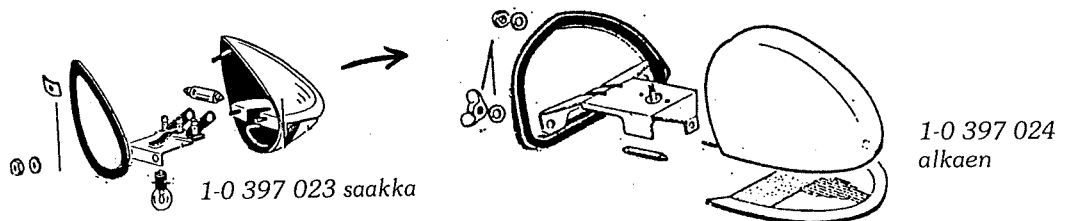
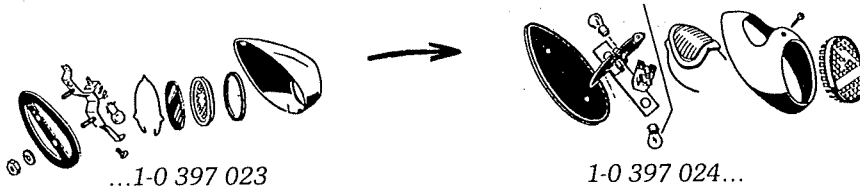
Yllä tehtaan mainoskuva perusteellisesti muuttuneesta Kuplasta.



Uudet tukevammät ja sileät puskurit, uudet puskuri tolpat.



Täysin uudet ovet, joissa on nyt tuuletusruudut. Uudet oven rajoitinraudat.



### valmistenumerot:

### moottorinumerot:

lokakuu 52	1-0 397 815 ...	1-0 408 537	1-0 480 356 ...	1-0 494 569
marraskuu 52	1-0 408 538 ...	1-0 418 301	1-0 494 570 ...	1-0 506 974
joulukuu 52	1-0 418 302 ...	1-0 428 156	1-0 506 975 ...	1-0 519 136
tammikuu 53	1-0 428 157 ...	1-0 440 292	1-0 519 137 ...	1-0 533 991
helmikuu 53	1-0 440 293 ...	1-0 451 312	1-0 533 992 ...	1-0 547 991
maaliskuu 53	1-0 451 313 ...	1-0 464 207	1-0 547 992 ...	1-0 562 963

ensimmäinen ns. Zwitter = 1-0 397 024  
viimeinen ns. Zwitter = 1-0 454 951

**päivä-  
määrä:**

01.10.52  
(noin)

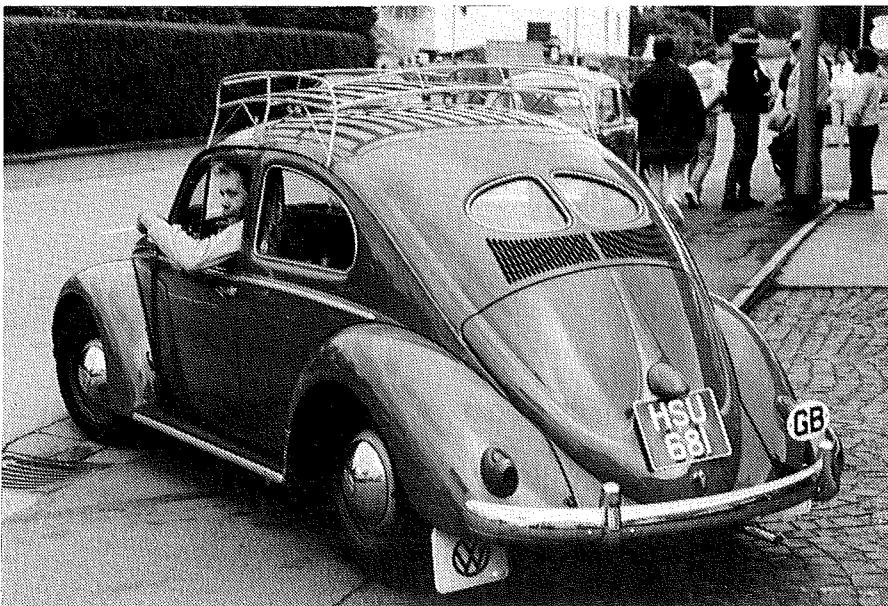
**valmiste  
numero:**

1-0 397 024  
taka-akseli  
456 602  
etuakseli  
410 951  
umpikori  
337 536  
Karmann  
Cabrioletin  
kori 10 969

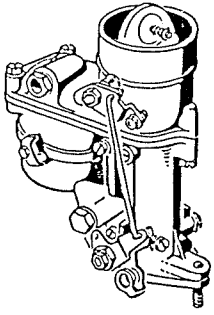
**muutos:**

Paljon muutoksia kautta linjan!!!

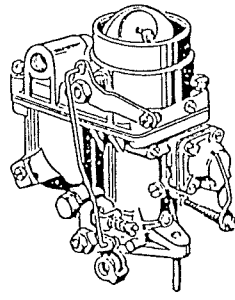
Uudet paksummat ja sileät puskurit, joissa uudet leveämmät puskuritolpat. Sileät kylkilistat sekä sileät astinlaudan listat (molemmissa ennen kohouma keskellä). Soikeat etulokasuojien ritilät (ennen pyöreät ritilät). Astinlaudan kumin urat ovat nyt kantikkaita (ennen terävä harjanne). Uusi ovenrajoitin-rauta, joka on nyt pyöreä tanko (ennen se oli lattarauta). Oviin on nyt lisätty avattavat tuuletusikkunat, ja samalla korin etukulmien "reumatismiluukut" jätettiin pois. Ikkunaveiviä täytyy kiertää enää 3 1/4 kierrosta (ennen peräti 10 1/2 kierrosta), ikkunaa avattaessa. Export-mallin takasivulasien ja takalasin tiivisteisiin lisättiin alumiinilistat (tuulilasin tiivisteiden alumiinilista on nyt samanlainen kuin em. listat, ts. C-kirjaimen muotoinen, eikä sen kiinnittämiseen tarvita enää klipsuja.) Myös Karmann Cabrioletin takalasin tiivisteessä on nyt alumiinilista. Etuluukun VW-logo on nyt entistä avoimempi rakenteeltaan, ja siinä on nyt kolot kirjainten ja kehän välillä (ennen ei ollut koloja). Takaluukun kahva on nyt T-kirjaimen muotoinen (ennen L-kirjaimen muotoinen). Uudet takavalot, joissa on nyt erilliset "sydämenmuotoiset" jarruvalolinssit, takavalokotelon päällä. Ennen autossa oli vain yksi jarruvalopolttimo, ja se oli ns. "paavinnenän" sisällä oranssin linssinsä takana. Uudet takalokasuojat (koska uusien takavalojen kiinnitys ei enää vaatinut syvennystä lokasuojassa kuten ennen). Em."pavinnenä" poistuu, ja tilalle tulee uusi pienempi ja sirompi kilpivalokotelo. Uusi hieman edellistä pitempi vaihdekeppi, sekä uusi em. osan juurikappale, kuten myös uusi em. osan sisään tuleva kierrejousi. Myös vaihteiston siirtotanko on uusi. Uudet "kalantuotokuvioiset" penkkikankaat (tosin joissakin tehtaan mainoskuvissa, jotka lienee otettu prototyypeistä, näyttää olevan vielä vanhaa raidallista kangasta). Uudet 5.60-15" renkaat ja 4x15" vanteet (ennen 5.00-16" renkaat ja 3x16" vanteet). Uusi ohjaussimpukka ja uudet raidetangot, joista oikeanpuoleinen on molemmista päistä säädettävä (vasemmanpuoleinen ei ollenkaan). Takajarrusylinterin läpimitta on nyt 17,46 mm (ennen 15,87 mm). Etuiskunvaimentajan liikevara on nyt 130 mm (ennen 90 mm), ja etuakseliston jouset ovat nyt 6-lehtisiä (ennen 5-lehtiset jouset). Myös takaiskunvaimentajien liikevara kasvoi 90 mm:stä 130 mm:iin. Takapyörän laakerin ympärillä oleva valurautapalanen on nyt uusi myöskin, samoin kuin se lattarauta, joka yhdistää em. osan ja vääntö jousen ulomman pään. Myös vääntöjouset on uudistettu: jousen halkaisija on nyt 24 mm (ennen 25 mm). Uusi takajousituksen asento 12°±30' (ennen 8°±30'). Uusi Solex 28 PCI kaasutin (ennen Solex 26 VFIS), uusi bensiinipumpun kansi, jossa on nyt 6 mm:n kierteet



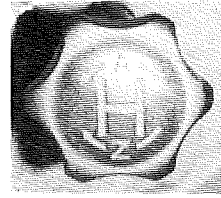
Kuvan sininen "Zwitter" on valmistettu 14.01.53, ja sillä on ajettu vain 53.000 km. Auton omistaa britti Dave Cantle, jolla on myös 1954 Cabriolet ja 1954 Ovaali. Auton alkuperäinen T-kirjaimen muotoinen takaluukun kahva on jossain vaiheessa vaihdettu L-kirjaimen muotoiseen. Bad Camberg 1991.



Solex 26 VFIS  
1-0 397 023  
saakka

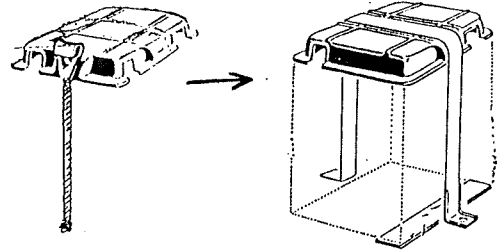


Solex 28 PCI  
1-0 397 024  
alkaan



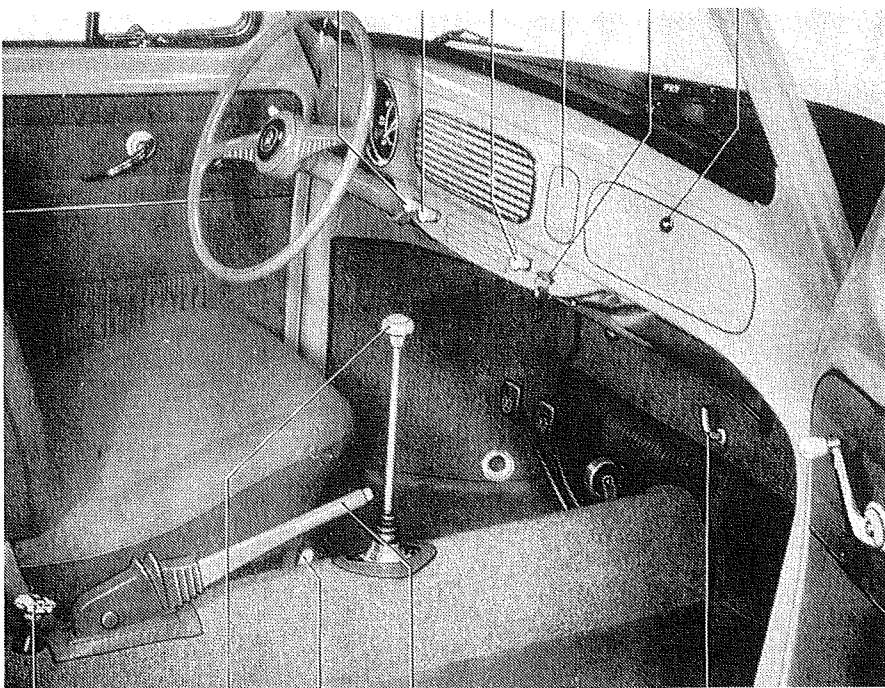
Uusi lämmityslaitteen säätövipu. Kuva on Standardista, siksi nappi on musta. Huomasithan kirjaimet "H", "A" ja "Z"?

Myös kaasuvaijeri on nyt uusi, pituudeltaan 2630 mm (ennen 2660 mm). Ryyppyvaijeri oli ennen 2420 mm pitkä, nyt 3770 mm.

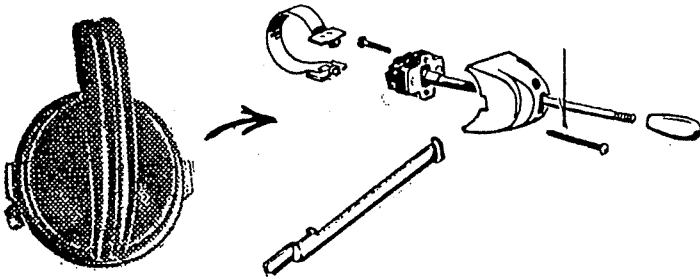


1-0 397 024 alkaen akun yli kulkee kiinnityspanna, tähän saakka akkua piti paikoillaan kaksi pitkää joustaa, joiden päässä oli klipsut.

bensiiniputkia varten (ennen vastaavan näköinen kansi, paitsi että siinä oli 8 mm:n kierteet). Putket irroitetaan nyt 12 mm:n avaimella (ennen 14 mm). Lämmityslaitteen käyttönappi on nyt pyöreämällinen (ennen pitkulainen), ja siinä on nyt kirjaimet ja nuolet osoittamassa kääntämssuuntia. Kolme suurinta vaihdetta on nyt synkronoituja (paitsi Standardissa). Moottoritilaan lisättiin äänieristeet (ennen ei ollut lainkaan), ja moottoritilassa aikaisemmin ollut kolmen sulakkeen sulakerasia jäi pois, ja sen tilalle etutavaratilaan kojelaudan tuntumaan tuli uusi neljän sulakkeen sulakerasia. Etutavaratilassa ennestään ollut kuuden sulakkeen sulakerasia jäi ennalleen. Em. muutoksista johdettua kokonaan uusi kytkentäkaavio. Uusi tuulilasinyyhkijän moottori, jonka ansiosta uudet tuulilasinyyhkijät pyyhkivät entistä laajemmalla alueella. Uusi 70 Ah akku (ennen 84 Ah), joka kiinnitetään nyt yhdellä kiinnityspannalla (ennen kahdella jousen päässä olevalla koukulla). Samalla akun kansi uusiutui. Uudet lämmönvaihtimet. Uusi bensiinitankki, jonka täyttöaukko pieneni huomattavasti. Uusi bensiinisäiliön korkki, jonka halkaisija on 40 mm (ennen 100 mm). Tuulilasin yläpuolella katossa on tähän asti ollut pieni



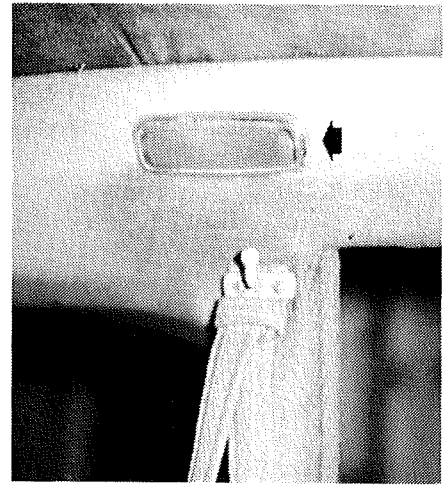
Käyttöohjekirjasta lainattu kuva uudistuneesta kojelaudasta. Kuljettajan näkymät säilyivät likipitään tällaisina aina heinäkuulle 1957 saakka.



Vinkkareiden katkaisija ennen pyöreähkö vipu kojelaudan keskellä, nyt viiksikatkaisija ohjauspylväässä.



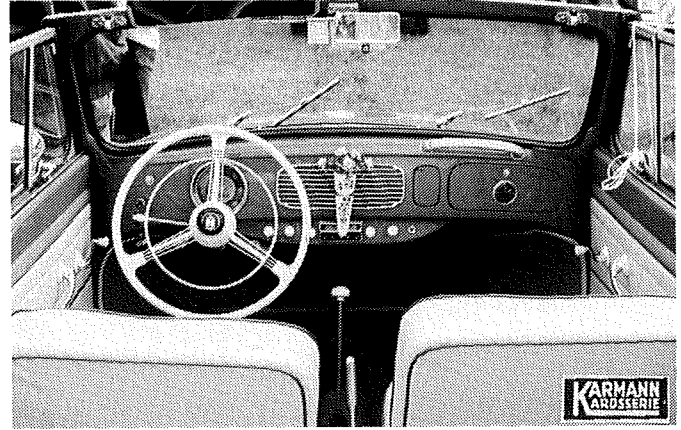
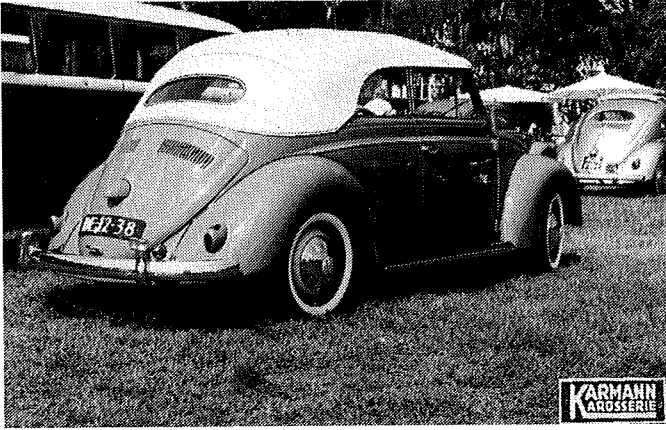
Sisävalon katkaisija kojelaudan alla, ohjaus akselin vieressä, 1-0 397 024 ...  
1-0 575 413.



Uusi sisävalo vasemmassa kattopaarteissa. Huomaa, että tässä vaiheessa kattovalossa itsessään ei ole katkaisijaa vielä. Tällainen sisävalo valmistenumeroista 1-0 397 024 valmistenumeroon 1-0 575 413 saakka.

kyhmy sitä varten, että auton keskilinjalle asennettavan radioantennin voi kiinnittää kyhmy kohdalla kattoon kiinni. Tämä kyhmy jätetään nyt pois. Täysin uusi kojelauta!! Uusi nopeusmittari, joka on nyt suoraan kuljettajan edessä (ennen keskeemmällä kojelautaa). Mittarin neula kiertää nyt "kello seitsemästä" ylöspäin, ennen "kello yhdestä" alaspäin. Keskellä kojelautaa on nyt iso kromattu kaiuttimen ritilä (Standardeissa maalattu), ja sen alla on valmis paikka radiota varten. Kello ei enää ole vakiovaruste. Vain yksi kannella varustettu hansikaslokero, aikaisempaa suurempi tuhkakuppi, uudet katkaisijat. Sama ohjauspyörä kuin ennenkin, mutta äänimerkin painike ei ole enää yksivärinen vaan siinä on Wolfsburg-vaakuna (joka tehtaalla prototyypikuvissa on valkealla pohjalla, mutta tuotantoautoissa mustalla pohjalla). Ohjauspyörä on tähän asti ollut harmaa sinisissä autoissa (ja joissakin Karmann Cabrioleteissa), ja ruskea muun värisissä (Standardeissa aina musta kolmipuolainen ratti). Vast'edes ohjauspyörän väri on beige (pl. Standard). Vinkkarikatkaisija on nyt ohjauspylväässä oleva vipu (ennen pienehkö katkaisija auton keskiviivalla, tuulilasin tuntumassa). Uusi pitkulainen sisävalo, joka on nyt sijoitettu vasemman ovitolpan päälle (ennen sisävalo oli pyöreä, ja se sijaitsi takalasi yläpuolella). Sisävalon katkaisija on nyt kojelaudan alla vasemmalla laidalla (ennen mittaripaneelissa). Uudet kojelautanuppien muotoiset ikkunaveivien nupit. Uusi etuluukun avausvaijerin nuppi. Rungon takapäähän lisätty uusi kumitulppa (jonka läpi kytkin/ryppy/kaasuvaijerit kulkevat). Uudet rungon etu- ja takapään huoltoluukut. Tätä perusteellisesti uudistettua mallia, jossa oli edelleen kaksiosainen takalasi, mutta jo uudemman mallinen kojelauta (kuten myöhemmissä "Ovaaleissa"), kutsutaan "Zwitteriksi". Se on harvinainen kaikkialla, sillä valmistettiinhan tämänäköistä Kuplaa vain puolisen vuotta, lokakuusta 1952 maaliskuuhun 1953. Erityisen harvinainen malli on Suomessa, sillä juuri tuona ajanjaksona Suomeen tuotiin kaikenmerkkisiä autoja hyvin vähän (liekö valuutta ollut vähissä Olympialaisten vuoksi?). Montaakaan säilynyttä "Zwitteriä" ei Suomesta löydy.

15.10.52	1-0 402 111	Ylimääräinen laturin hihna lisätään työkalusarjaan.
lokakuu 52	— — —	T-kirjaimen muotoiseen Mann-merkkiseen ilmanpuhdistajaan lisätään suoja kaasuttimesta mahdollisesti lyövien liekkien varalta.
02.10.53	1-0 428 221	Joissakin malleissa öljykylpyilmansuodatin. (Kokeilua jo 1-0 382 029.)
tammikuu 53	1-0 433 397	Kaasuttimen lisäilmansuutin nyt 200 (ennen 190).



Sininen hollantilainen "Zwitter-Cabriolet" Bad Cambergissa vuonna 1991. Epäilen, että tämän auton valmistenumero on 1-0 411 881, jolloin se olisi valmistettu marraskuussa vuonna 1952. Mitättömänä kauneusvirheenä mainittakoon, että pölykapseleiden VW-logojen tulisi olla korin värisiä eikä valkoisia, ja että vilkkuvalot on lisätty jälkikäteen. Huomaa uudet takavalot, uusi kilpivalo, uudet puskurit, uudet kylkilisäosat, ovien tuuletusruudut ja takalasinkehysten koristelista.

Edellisen Cabrioletin kojelauta. Ohjauspyörä, kukkamaljako, radio, kauhukahva ja kello ovat lisävarusteita. Vaihdekepin ja käsijarrukahvan kuuluisi olla beessejä väritään (kuvan autossa korin värisiä). Huomaa kojelaudan vasemmassa päässä sijaitseva erillinen starttinappula sekä tuhkakuppi, jossa ei vielä ole vetonuppia eikä kromireunusta (tulivat hieman myöhemmin).

- tammikuu 53 — — — Kaikki iskunvaimentajat nyt Boge-merkkisiä (ei enää Hemscheidt-merkkisiä).
- 21.01.53 1-0 435 509 Venttiilinvälitys nyt 0,10 mm (tähän asti 0,15 mm).
- 03.02.53 1-0 441 556 Sulakkeen keskiosa on nyt messinkiä.
- 14.02.53 1-0 441 708 Ovien kiilakumit ovat nyt säädettäviä Export-malleissa.  
kori 380 257
- maaliskuu 53 1-0 448 117 Ovien kiilakumit ovat nyt säädettäviä Karmann Cabrioletteissa.  
kori 12 410
- maaliskuu 53 — — — Sylinterinkannet kiristetään nyt entistä tiukemmalle, 3,6 ... 3,8 mkg (ennen vain 3,0 mkg).

01.10.52...07.03.53 välisenä ajanjaksona Suomeen tuli maahantuojaan kautta 177 Kuplaa, joista yksi oli avomalli. Näistä autoista 49 oli vihreitä, 35 oli mustia, sinisiä oli 42 kpl, tummanruskeita 25 ja beigejä 26 kpl.

01.01.53 Standard maksoi Saksassa DM 4400.

Vuoden 1952 viimeisen neljänneksen aikana valmistui keskimäärin 734 Kuplaa päivässä.

41,4% tuotannosta viedään ulkomaille.

Joulukuussa 1952 sekä helmikuussa 1953 valmistui kummassakin kuussa yksi Hebmüller Cabriolet. Viimemainittu olikin sitten viimeinen laatuaan. Kaikkiaan Hebmüllereitä valmistui virallisesti 696 kpl, joskin hieman suurempiakin korinumeroita on tavattu. Suomeen mallia ei tietävästi koskaan tullut, olkoonkin että moisesta kyllä perättömän huhun kuulinkin. Kovin Hebmülleristä näkemäni hintapyyntö on ollut melkoinen: DEM 100.000, joten moista ajopeliä täällä tuskin koskaan nähdäänkään.

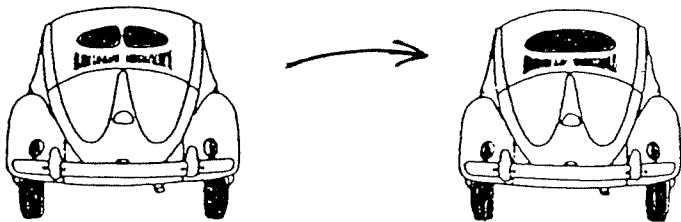
Pasi Hakala (90) 34 736 43 ja (940) 54 64 977

Myytävänä: Zwitterin englanninkielinen käyttöohjekirja (uusintapainos) hintaan 85 mk sisältäen postikulut.

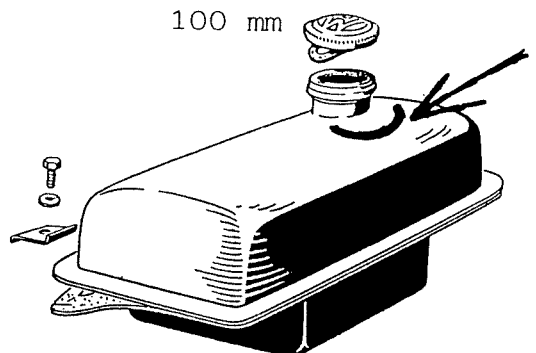
# VOLKSWAGEN KUPLAN MUODONMUUTOKSET 1949-60

## Luku 6 (14)

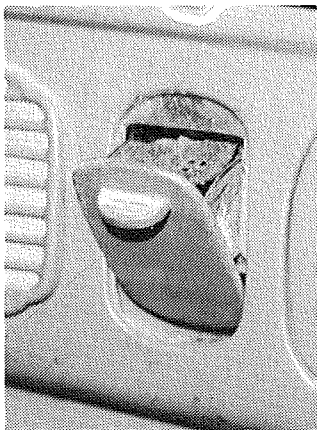
### 1953 OVAALI: MAALISKUU 1953 ...JOULUKUU 1953



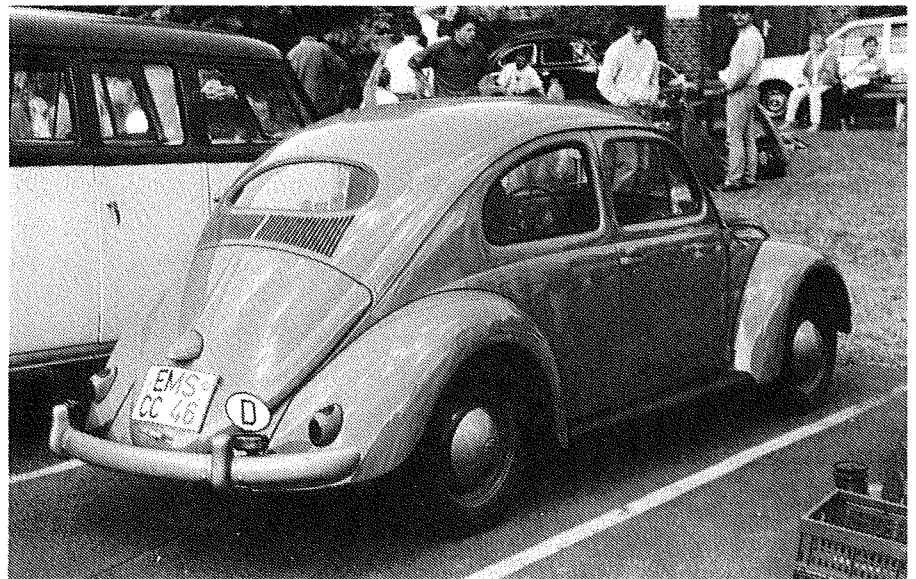
Näkyväisyys taaksepäin lisääntyi 23 % uuden ovaalin (soikean) muotoisen takalasin ansiosta.



Muuten sama bensiinitankki kuin 6/1949...10/1952, paitsi että tankissa on nyt syvennys mahdollisesti ylijaluvaa bensiiniä varten.



Etutuhkakuppiin lisättiin auki-  
vetonappi, mutta kromikehys  
tuhkakupin ympärille lisättiin vasta  
hieman myöhemmin (milloin?).



Esimerkillisen hieno 1953 Standard  
Bad Cambergissa 1995. Auton  
kyljestä tosin puuttuu kapea punainen  
kylkiviiva siltä kohdalta, missä  
Export-malleissa on kylkilistat.

#### valmistenumerot:

maaliskuu	1-0 451 313	...	1-0 464 207
huhtikuu	1-0 464 208	...	1-0 476 152
toukokuu	1-0 476 153	...	1-0 487 413
kesäkuu	1-0 487 414	...	1-0 501 382
heinäkuu	1-0 501 383	...	1-0 509 668
elokuu	1-0 509 669	...	1-0 522 314
syyskuu	1-0 522 315	...	1-0 536 873
lokakuu	1-0 536 874	...	1-0 551 743
marraskuu	1-0 551 744	...	1-0 565 499
joulukuu	1-0 565 499	...	1-0 579 682

#### moottorinumerot:

1-0 547 992	...	1-0 562 963
1-0 562 964	...	1-0 577 544
1-0 577 545	...	1-0 591 102
1-0 591 103	...	1-0 607 846
1-0 607 847	...	1-0 617 552
1-0 617 553	...	1-0 632 573
1-0 632 574	...	1-0 650 018
1-0 650 019	...	1-0 667 834
1-0 667 835	...	1-0 683 907
1-0 683 908	...	1-0 700 697



**päivä-  
määrä:**

**valmiste  
numero:**

**muutos:**

07.03.53

1-0 454 951  
kori  
392 967

Umpimalleissa nyt uusi soikea takalasi (ennen kaksi erillistä takalasia). Takalasin pinta-ala on nyt 23 % aikaisempaa suurempi. Muutos ei koske Karmann Cabrioletia, sillä siinä on koko ajan ollutkin kaareva yksiosainen takalasi. Tästä lähtien valmistettavia Kuplia, elokuuhun 1957 saakka, kutsutaan "Ovaaleiksi", takalasin suuoksi. Polttoaineen täyttöaukon halkaisija bensiinisäiliössä on taas samanlainen kuin puoli vuotta sitten, ja korkin halkaisija on taas 100 mm (välillä oli 40 mm). Täyttöaukon ympärillä on nyt matala syvennys, tankattaessa mahdollisesti ylivaluvaa bensiiniä varten. Uusi mittariviisari, sekä mahdollisesti samaan aikaan muuttunut suunnanosoitimen merkkivalon nuoli (joka muuttui kahdesta erillisestä pienestä nuolesta yhdeksi isommaksi kaksipäiseksi nuoleksi). Etutuhkakuppiin lisättiin vetonuppi (joka tuntemattomana ajankohtana myöhemmin muuttui sisältä koverretuksi). Etutuhkakupin ympärille lisättiin kromireunus myöhemmin tämän vuoden aikana, ja tuolloin etutuhkakupin ja kojelaudan rakenteet muuttuivat hieman. Nämä uudet "Ovaalit" olivat saatavilla seuraavan värisinä:

- pastellgrün L11 (13%) = vihreä
- schwarz L41 (13%) = musta
- atlanticgrün L19 (1%) = vihreä
- saharabeige L273 (30%) = beige
- metallienblau L35 (43%) = met.sininen

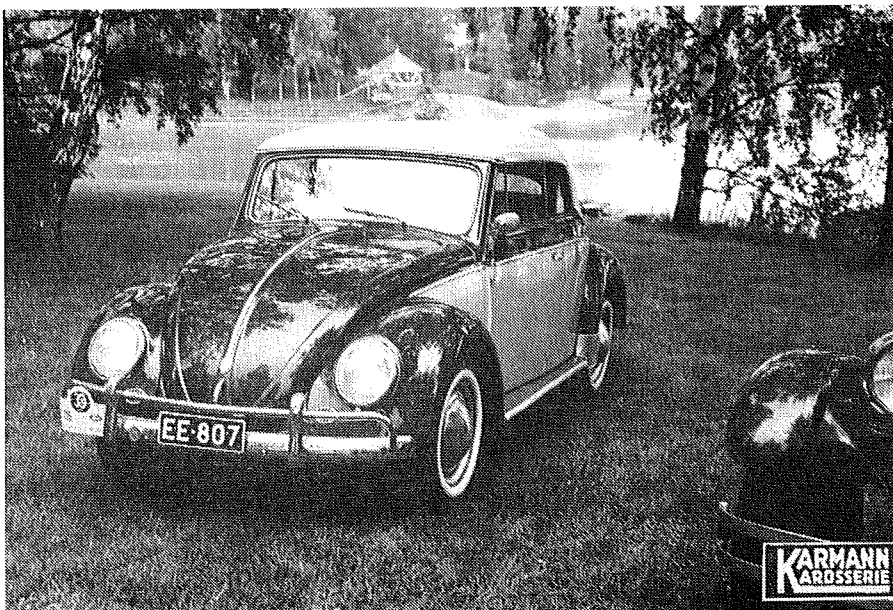
- mahdollisesti myös kastanienbraun L73, vaikkakaan en tuota väriä Autolan maahantuontikirjasta ko. ajanjaksolta löytänytkään, ja kirjallisuuskin tuntuu oleva ko. tiedon kohdalla eripuraista. Prosenttiluvut kertovat sen, minkä verran kutakin väriä tuli maahan Autolan kautta. Värikoodit koskevat vain Export-malleja. Standard- ja Karmann Cabriolet -malleilla oli omat väriohjelmansa.

maaliskuu 53 1-0 459 217 Ryyppyvaijerin kierteisen suojuksen päällä on muovisuojuus nyt koko matkalla (valmistenumeroista 1-0 397 024 valmistenumeroon 1-0 459 216 suojuksen päällä on muovia ainoastaan noin 30 cm:n matkalla, sillä kohdalla missä vaijeri menee etutavaratilan pohjan läpi).

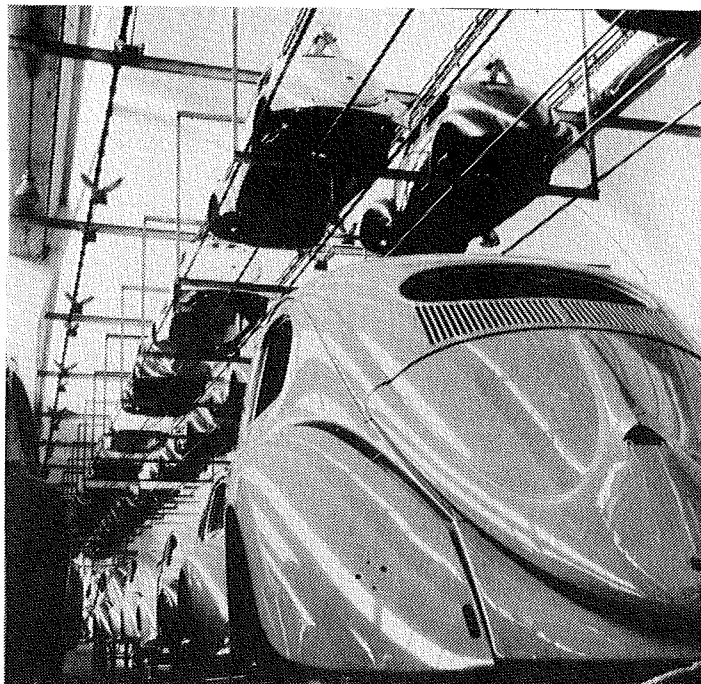
111 711 501 A

3770 mm

1-0 459 217 alkaen uusi ryyppyvaijeri, jonka päällä on nyt muovisuojuus koko matkalla. Pituus sama kuin ennenkin.



1-0 498 198, 2-sävyinen vihreä 1953 Karmann Cabriolet (typ 15A) Helsingissä vuonna 1989. Kaunis auto, olkoonkin, että autossa on vm. 1956:n USA-puskurit, takavalot, äänenvaimennin ja takahelma (ja silti auto on museokat-sastettu...)



Valokuvaaja Peter Keetman vietti huhtikuussa 1953 viikon Volkswagen-tehtaalla, ja otti "taidekuvia" Kuplan ja Transporterin valmistuksesta. Kuvista koottiin kirja, jota painettiin sekä englanniksi että saksaksi. Englannikielisen kirjan nimi on *A Week at the Volkswagen factory*, ISBN 1853784028, ja siinä on äärimmäisen kiinnostavia ja ennen kaikkea kauniita valokuvia (joita on saatavilla myös postikortteina ja v. 1993 kalenterina). Suosittelen lämpimästi.

- toukokuu 53 1-0 484 001 Karmann Cabrioletissa uudet sivuikkunatiivisteet.
- kesäkuu 53 1-0 494 340 Solex 28 PCI kaasuttimen palloventtiilit ovat nyt pronssia (ennen terästä).
- 18.06.53 1-0 495 968 Tuulilasinyhinhkoneiston akseleiden reikiä siirrettiin. Lyhyempi etuluukun aukipitotanko.
- heinäkuu 53 1-0 508 107 2-vaihteen synkronisalpojen jousien jäntevyyttä on pienennetty. Tuloksena 2 vaihteen kevyempi kytketyminen.
- elokuu 53 1-0 517 304 Etuakselistossa nyt 8 joustaa per putki (ennen kuusi). Nämä uudet jouset on ryhmitelty niin, että ylimpänä ja alimpana on kaksi kapeaa joustaa vierekkäin, ja keskellä on neljä joustaa päällekkäin. (vai 1-0 517 307 ???)
- lokakuu 53 1-0 541 307 Uusi 160 W laturi joissakin malleissa (ennen 130 W laturi). Uusi malli tunnistettavissa mm. siitä, että sen kuoressa ei ole isoja aukkoja releen ja hihnapyörän välissä. Uusi pyöreä latausrele, entinen oli D-kirjaimen muotoinen päältä päin katsottuna.

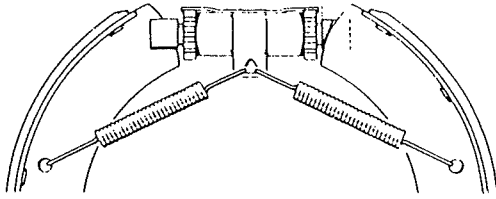
1-0 531 984, punainen 15A vuodelta 1953. Hieno auto, mutta USA-puskurit ja 2-pillinen äänen vaimentaja sekä takahelma ovat liian uusia osia tähän autoon. Rekisterikilvunalokotelo on kromattu (lisävaruste). Kaanaa 1992.



HUOLTO

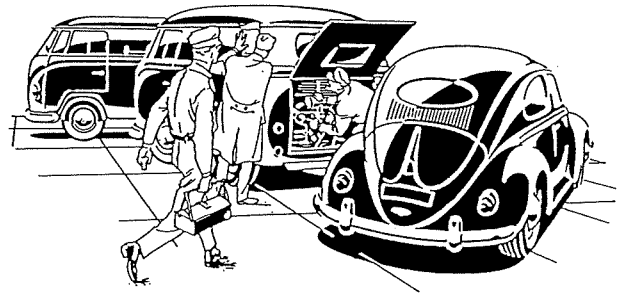


SERVICE

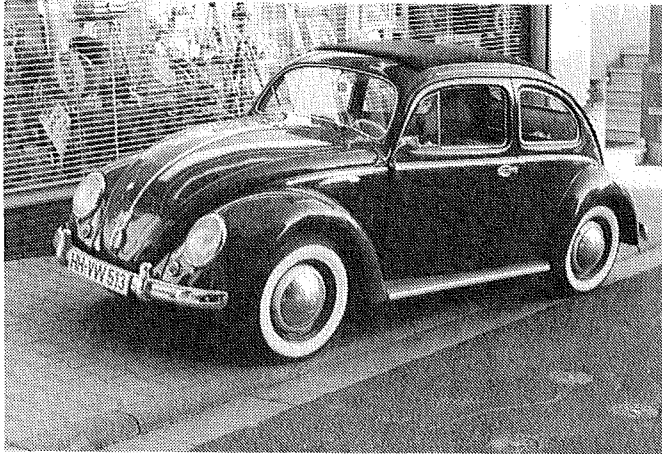


Jarrukengillä nyt taas kolme palautinjousta. Katso vertailun vuoksi piirrosta Hyrysysty Menolaisen numerossa 3/1996, sivulla 18.

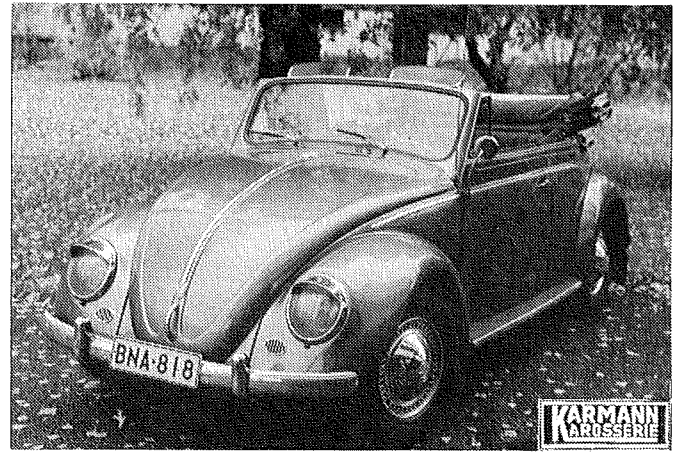
15.06.1953 päivättyssä suomalaisessa huoltopaikkaluettelossa on lueteltu peräti 86 VW-huoltamoita, joista 27 oli VW-piirimyyjiä.



- lokakuu 53 1-0 548 440 Takapyörien suuntauksen korjaamiseksi on jousivarsia pidennetty 2 mm.
- marraskuu 53 1-0 551 808 Vanteissa käytetyn teräksen paksuus on nyt 3 mm (ennen 2,75 mm).
- marraskuu 53 1-0 557 124 Tasauspyörästön kotelon aukkoja on suurennettu, taka-akselin liukukappaleiden voitelun tehostamiseksi.
- joulukuu 53 1-0 573 417 Uusi yhdistetty startti ja virtalukko (ennen erillinen starttinappula kojelaudan vasemmassa laidassa ja hyvin pienellä avaimella käytettävä virtalukko). Uusi kytkentäkaavio. Sama avain käy nyt sekä ovi- että virtalukkoon. Huom! Toisten tietolähteiden mukaan muutos olisi tapahtunut vasta 1-0 575 415?
- 21.12.53 1-0 575 415 Uusi 30 hv moottori (alkaan moottori numerosta 695 282). Puristussuhde moottori nyt 6,1:1 (ennen oli 25 hv ja 5,8:1). Olennaisimmat erot vanhaan moottoriin löytyvät männistä, sylinterinkansista, sylintereistä sekä tietysti kampiakammiossa olevista sylinteriputkien rei'istä. Uusi sylinteritilavuus on 1192 cc (ennen oli 1131 cc). Yhteneväisyyksiäkin moottoreista löytyy paljon, sillä esimerkiksi kampiakseli, nokka-akseli ja kiertokanget säilyivät ennallaan. Uusi virranjakaja Bosch VJU4BR3 (oli Bosch VE4BRS 383). Öljykylpyilmansuodatin nyt kaikissa autoissa (ei Standard). Laturin hihna on nyt 9,5 mm x 900 mm (ennen 13 mm x 850 mm). Ylimääräistä hihnaa ei enää pakata työkalusarjan mukaan. Laturin hihnapyörällä on nyt kuuden 1,5 mm paksun välilevyn lisäksi kahdeksan 0,5 mm levyä niin että hihnan kireyttä voidaan nyt säätää entistä tarkemmin. Uudet hihnapyörät. Erillinen jarrunestesäiliö varapyöräkotelossa olevalla "hyllyllä" (ennen ko. säiliö oli pääjarrusylinterin yläpuolella). Uusi pääjarrusylinteri, jonka halkaisija on entinen 19,05 mm. Uudet jarrukengät, joissa on nyt kolme palautinjousta (ennen vain kaksi). Uudet jarrujen säätöruuvit. Sisävalon katkaisija nyt kiinni valossa (ennen kojelaudan alla). Ilmeisesti myös akunkiinnityspanta on nyt uusi? Kuuden sulakkeen sulakerasia jää pois, ja tilalle tulee kahden sulakkeen rasia. Tuulilasinpyyhkijän varret eivät ole enää kromattuja vaan myös maalattuja. Katso myös 1-0 573 417.
- Uudet suuntaviitat (vinkkarit), joiden selkämys on sileä. Ennen ns. uravinkkarit (jotka ovat nykyään erittäin vaikeat löytää!).
- Export-mallit saatavana näissä väreissä:
- schwarz L41 (18%) = musta
  - islandgrün L213 (11%) = vihreä
  - texasbraun L271 ( 2%) = met.ruskea?
  - lichtbeige L275 (19%) = beige
  - ultramaroon L276 (19%) = metallibeige
  - stratosilber L227 (31%) = metallisin.
- Prosenttiluvut kertovat, minkä verran kutakin väriä tuli Suomeen Autolan kautta.
- joulukuu 53 1-0 575 416 3-vaihteen hammaspyörien hammasluku vetopyörällä nyt 27 ja käyttöakselilla 22, jolloin välityssuhde on 1:1,23 (ennen hampaita 28 ja 23 ja suhde



1953 malli 11G (Export haitarikatolla). Auton väri näyttäisi olevan kastanienbraun L73. Vilkkuvalot on asennettu jälkikäteen. Om. Ingrid Oppermann. Bad Camberg 1991.



1-0 485 123, 1953, metallisininen, om. Rolf Lönnroth. Auto on loihdittu umpimallisesta Ovaalista, ja rakennusvaiheista kertova juttu löytyy Mobilistista 6/1993. Oulunkylä 1993.

1:1,22. 4-vaihteen hammaspyörien hammasluku vetopyörällä on nyt 22 ja käyttöakselilla 27, jolloin välityssuhteeksi tulee 1:0,82 (ennen hampaita oli 23 ja 28 ja suhde oli 1:0,79). Katso myös 1 726 006.

joulukuu 53 1-0 575 417 160 W laturi nyt kaikissa autoissa (kts. myös 1-0 541 307).

19.03.1953 VW Standard maksoi Saksassa DM 4150 valmiiksi maalattuna, ja DM 4105 pohjavärisssä. Export-malli maksoi maalattuna DM 5150 ja pohjavärisssä DM 5105. Molempiin malleihin sai haitarikattoluukun lisähintaan DM 250. Karmannin valmistama 4-paikkainen Cabriolet maksoi DM 6750.

23.03.53 Volkswagen do Brazil S.A. aloittaa CKD-sarjojen kokoamisen, kasvaen myöhemmin "oikeaksi" tehtaaksi.

03.07.53 valmistuu 500.000:s VW.

15.08.53 päivätyssä suomalaisessa hinnastossa Kuplat maksoivat seuraavasti: VW Export Limousine noin 395.000,- ja sama haitarikatolla noin 415.000,-. VW Karmann Cabriolet kangaspenkein noin 550.000,- ja sama nahkapekkein noin 610.000,-. Radio oli saatavilla lisähintaan noin 30.000,-.

Kalenterivuoden tuotannosta viedään jo 68.754 autoa ulkomaille.

Koko vuonna 1953 valmistettiin 147.153 umpimallia ja 4.170 Karmann Cabrioletia. Näistä Ovaaleja oli noin 5/6, eli noin 122.627 ja 3.475 kpl?

Maahantuojan toimesta Suomeen tuli koko kalenterivuonna vain 184 Kuplaa, joista Ovaaleita oli 105 kpl. Yhtään Ovaalin ikäistä 1953 Karmann Cabrioletia VW-Auto Oy ei tuonut.

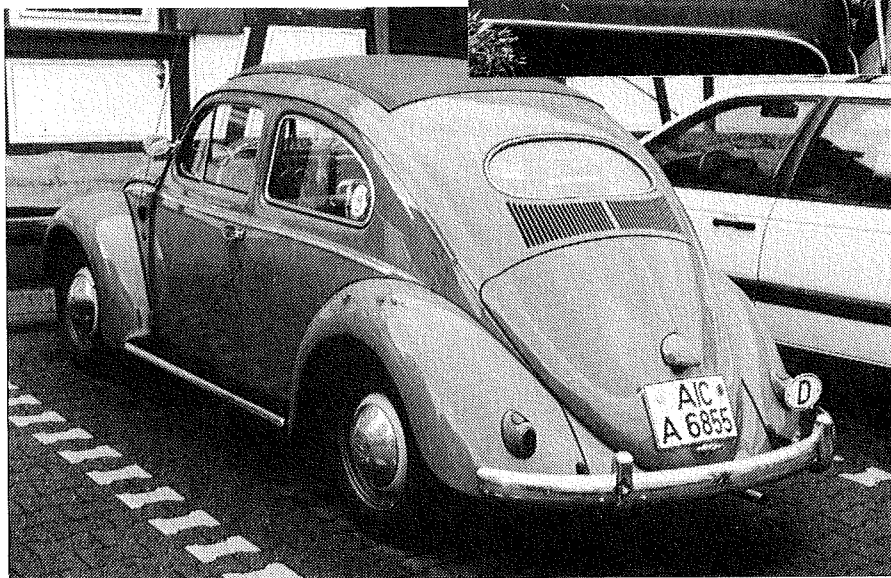
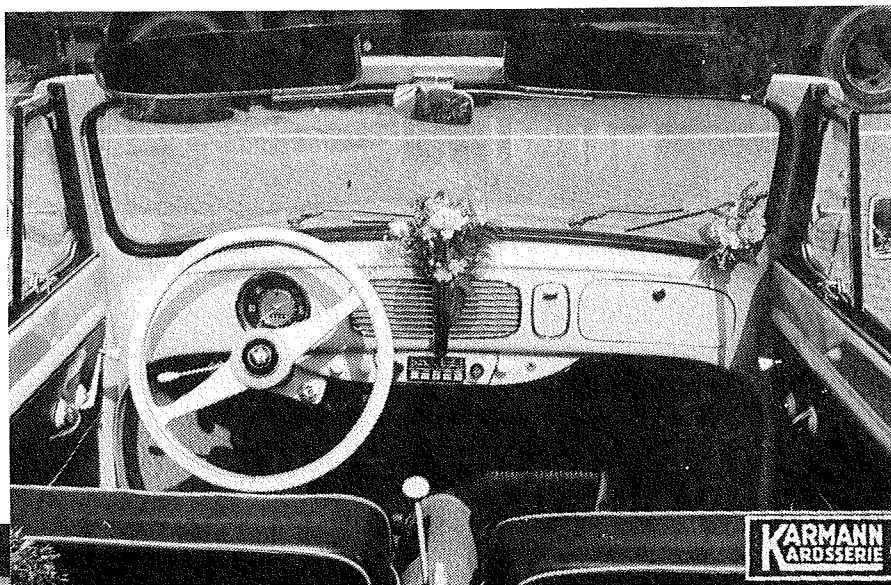
Vuonna 1953 VW:llä oli 20.569 työntekijää.

# VOLKSWAGEN KUPLAN MUODONMUUTOKSET 1949-60

Luku 7 (14)

## 1954 OVAALI

Alkuvuonna 1954 valmistetun vaaleanvihreän Cabrioletin kojelauta. Huomaa kojelaudan vasemmasta päädyistä poistunut starttinappula. Hansikaslokeron yläpuolelle lisättiin kauhukahva valmistenumeroista 1-0 652 823 alkaen. Bad Camberg 1991.



Islandgrün L213, 1954, malli 117. Huomaa, että tämänikäisen haitarikaton kulmat ovat vielä suorakulmaisia, ei pyöristettyjä. Bad Camberg 1991.

### valmistenumerot:

tammikuu	1-0 579 683	...	1-0 594 689
helmikuu	1-0 594 690	...	1-0 609 909
maaliskuu	1-0 609 910	...	1-0 627 474
huhtikuu	1-0 627 475	...	1-0 643 364
toukokuu	1-0 643 365	...	1-0 660 135
kesäkuu	1-0 660 136	...	1-0 676 878
heinäkuu	1-0 676 879	...	1-0 687 170
elokuu	1-0 687 171	...	1-0 703 464
syyskuu	1-0 703 465	...	1-0 722 716
lokakuu	1-0 722 717	...	1-0 742 329
marraskuu	1-0 742 330	...	1-0 761 706
joulukuu	1-0 761 707	...	1-0 781 884

### moottorinumerot:

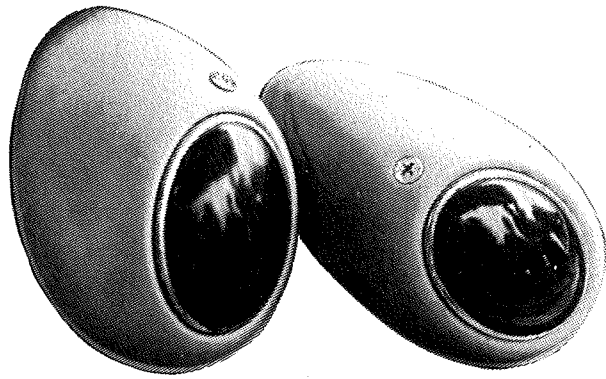
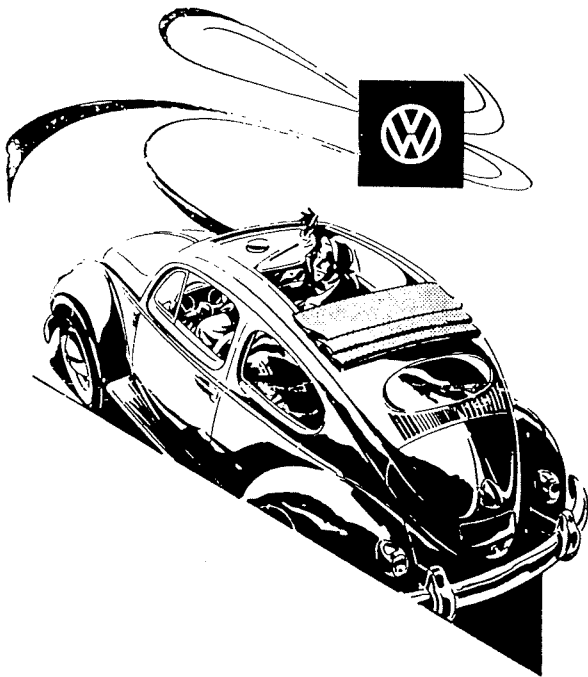
1-0 700 698	...	1-0 718 594
1-0 718 595	...	1-0 734 005
1-0 734 006	...	1-0 758 796
1-0 758 797	...	1-0 778 134
1-0 778 135	...	1-0 798 378
1-0 798 379	...	1-0 818 785
1-0 818 786	...	1-0 831 283
1-0 831 284	...	1-0 850 932
1-0 850 933	...	1-0 870 071
1-0 870 072	...	1-0 879 572
1-0 879 573	...	1-0 921 247
1-0 921 248	...	1-0 945 526

<b>päivä- määrä:</b>	<b>valmiste numero:</b>	<b>muutos:</b>
tammikuu 54	1-0 583 813	Etäisyys 1- ja 2-vaihteen siirtotangon keskimmäisen salpauran keskeltä 2-vaihteen salpauran keskelle on nyt 10 mm (ennen 8,5 mm). Siirtotangon kokonaispituus on nyt 207 mm (ennen 208,5+0,5 mm). Tuloksena 2-vaihteen kevyempi kytkeytyminen. (Muutos ei koske Standard-mallia, jossa on edelleen synkronoimaton vaihteisto.)
helmikuu 54	1-0 599 151	2-vaihteen synkronirenkaan mallia on muutettu, ja sen hampaat on 1-vaihteen puolelta myös viistetty. Tuloksena on 2-vaihteen kevyempi kytkeytyminen. (Ei Std.)
maaliskuu 54	1-0 611 493	Polttoainetankin korkki galvanoitu.
maaliskuu 54	1-0 618 795?	Öljynlauhduttajaan aletaan merkitä valmistusajankohta.
maaliskuu 54	1-0 623 266	Etu- ja takajarruletkujen halkaisija on nyt 12,2 mm (ennen 10 mm).
huhtikuu 54	1-0 631 062	Uudenlainen öljypumppu (mikä ero?).
huhtikuu 54	1-0 632 758	1-vaihteen hammaspyörän sisähammastuksen hampaiden otsapintoja on 2-vaihteen puolelta viistottu sisäänpäin, ja 2-vaihteen hammaspyörän kytkentähampaiden otsapinnassa on vastaava viistous. Tuloksena 2-vaihteen kevyempi kytkeytyminen (ei Standard).
toukokuu 54	1-0 635 400	Katso 1-0 814 685.
toukokuu 54	1-0 645 501	jarrusylinterit kiinnitetään jarrukilpiin nyt kahdella pultilla (ennen neljällä).
toukokuu 54	1-0 652 823 Cabrioletin kori 17 850	Nyt myös Cabrioletit maalataan synteettisellä maalilla (tähän asti Cabrioleteissa on ollut selluloosamaali, joka kiilloitettiin käsin kiiltäväksi). Samalla avomalleihin lisätty tartuntakahva kojelautaan, hansikaslokeron yläpuolelle. Cabrioleteissa tästä lähtien myös kaksi häikäisyuojaa vakiona. Ilmeisesti myös Export-mallin etupenkkiä etureunaa korotettiin, ja penkkikangas vaihdettiin raidalliseksi (ennen kalanruotokuvio).
heinäkuu 54	1-0 687 201 moottori 1-0 819 079	Moottorista 819 079 alkaen jätetään sylinterinkannen tuuletusreiän "filtteri" pois.
elokuu 54	— — —	Takatavaratilan L-kirjaimen muotoiset peltikiskot jätetään pois.



Hieman erikoisempi 1954 Ovaali: Rometsch-koritehtaan jatkama 4-ovinen taksi, joita tehtiin vain 15 kpl, ja joista on jäljellä enää neljä. Auton heikkoutena oli sen hinta: se maksoi saman kuin MB 180. Tällä autolla on ajettu yli 450.000 km, ja sen omistaa H.W. Lottermann. Bad Camberg 1991.

# VOLKSWAGEN



*Uudet USA-vientimallin takavalot, alkaen valmistenumeroista 1-0 722 916. Kotelon päällä ei ole enää erillistä jarruvalolinssiä, ja lisäksi takavalolinssi on kaarevamallinen ja ilman heijastinta. Äärimmäisen harvinaiset!*

*Vasemmalla merimiehille suunnatun vaatimattoman liuskaesitteen kansi. Huomaa eurooppalaiset takavalot.*

## säilyttää etumatkansa!

- |            |                            |  |
|------------|----------------------------|--|
| 31.08.54   | 1-0 702 742<br>1-0 849 905 | Tasalakinen mäntä ja sen vuoksi 6,6:1 puristussuhde (ennen kovera männänlaki ja puristussuhde 6,1:1). Muutos tapahtunut moottorista alkaen. Uusi virranjakaja Bosch VJU4BR8 (ennen Bosch VJU4BR3). Samalla Solex 28 PCI kaasuttimen pääsuuttimeksi tuli 117,5 (ennen 122,5) ja lisäilmasuuttimeksi tuli 195 (oli 200).   |
| syyskuu 54 | 1-0 713 985                | Vaihdelaatikon etummainen kumityyny on nyt aikaisempaa pehmeämpi, ja takimmaisesta aikaisempaa kovempia. Toimenpiteen ansiosta moottorin ja vaihdelaatikon aiheuttamat äänet eivät enää välity koriin yhtä paljon kuin ennen.  |
| syyskuu 54 | 1-0 719 655                | Ohjausvaihteen kääntövarren ja ohjauskotelon välissä olleet kaksi 0,88 ja 2,0 mm paksua priikkaa poistettu tarpeettomina. Autoissa, joiden valmistusnumero on 1-0 557 123 tai pienempi, on priikkoja kuitenkin yhä käytettävä (miksi?).  |
| 01.10.54   | 1-0 722 916                | USA:n, Kanadan ja Guamin (Guam = Puerto Rico ja Yhdysvaltain Neitsytsaaret) vientimalleissa ei ole enää erillistä jarruvalolinssiä takavalokotelon päällä, vaan kotelossa on vain yksi kaareva muovilinssi (eurooppalaisissa vastaava linssi säilyy lasisena ja tasaisena). Kyseisissä vientimalleissa on nyt kaksi lankapolttimoa? Eurooppalaisessa takavalokotelossa on edelleenkin erillinen jarruvalolinssi takavalokotelon päällä. Laturin hihnapyörän sisemmän puoliskon reunan leveys on nyt 20 mm (ennen 10,5 mm). |
| 13.10.54   | 1-0 730 023                | Laminoitu tuulilasi (ainakin joissakin autoissa, tuskin kuitenkaan läpi malliston, ja varsinkaan Standardissa?).   |
| 18.10.54   | 1-0 734 000                | Takavalokotelon alalaitaan lisättiin vedenpoistoreikä.   |
| lokakuu 54 | — — —                      | Uusi matalampi tyyppikilpi.  |
| 10.12.54   | 1-0 770 501                | Ovisaranassa ennen voitelureikä, nyt suorakaiteenmuotoinen kolo voitelua varten. Cabrioleteissa edelleenkin rasvanippa saranatapin päässä.   |

Volkswagenwerk GmbH.			
BMWuster	10/11 C	Fahrgestell-Nr.	1-0216793-
Maxlast	kg 380	Baujahr	1950
Leergewicht	kg 730	Hubraum	cm <sup>3</sup> 1137
Zul.Gesamtgewicht	1110	Erstst. nach Gruppe	
Zul.Achslast vorn	kg 450	Zul.Achslast hinten	kg 660

Uusi aikaisempaa matalampi tyypikilpi.

Volkswagenwerk GmbH			
Typ	VW1/11	Fahrgestell-Nr.	1-0938588
Zul.Gesamtgewicht	kg 1110	Baujahr	
Zul.Achslast vorn	kg 450	Zul.Achslast hinten	kg 660

joskus  
v.1954  
aikana

Nopeusmittariin lisätty vaihteiden vaihtamismerkki. Etujalkatilan lämmityslaitteen aukkoja suurennettu pyöreistä soikeiksi, ja aukot on nyt varustettu verkoilla (ennen ilman verkkoja). Tyypimerkinnot muuttuneet:

ennen	nyt:	
11A	111	Standard vas. puol. ohj.
11B	112	Standard oik. puol. ohj.
11C	113	Export vas. puol. ohj.
11D	114	Export oik. puol. ohj.
11E	115	Std. h-katolla vas. p. o.
11F	116	Std. h-katolla oik. p. o.
11G	117	Exp. h-katolla vas. p. o.
11H	118	Exp. h-katolla oik. p. o.
14A	—	Hebmuller Cabriolet
15A	151	Karmann Cabriolet v. p. o.
15B	152	Karmann Cabriolet o. p. o.

Käytännössä kaikki VW-Auto Oy:n kautta Suomeen tulleet autot olivat mallia 11C tai 113.



Tämä 1954 Kupla oli isäni Kalevi Hakalan ensimmäinen auto. Kuva on otettu jonkin tukkikämpän edustalla auton ollessa uudehko. Huomaa tuulilasin huurreruutu ja auto veromerkki. Auto oli musta ja sen valmistusnumero oli 1-0 734 035. Näköhavaintoja??

01.06.1954 päivätyn kotimaisen huolto-  
paikkakuntakartan mukaan Volkkarinsa voi  
huollattaa 86 paikkakunnalla. Piirimyyjiä oli  
29 paikkakunnalla.

Australiaan, Uuteen Seelantiin ja Meksikoon  
perustetaan VW kokoonpanotehtaat, jotka  
kokoavat Kuplia ja Transportereita CKD-sar-  
joista (CKD = Completely Knocked Down  
= täysin purettu).

VW:n varaosanumerojärjestelmää muutettiin  
vuoden 1954 nurkilla siten, että vast' edes  
varaosanumeron pituus oli aina yhdeksän  
numeroa ja lisäksi mahdollisesti joku kirjain.  
Ensimmäiset kaksi numeroa kertovat tyypin,  
kolmas mallin, neljäs osaryhmän, yhdeksäs  
kummalle puolelle autoa osa sopii. Esim.  
113 837 205 on Export-mallisen Kuplan  
kuljettajan puoleinen ulko-ovenkahva. Ennen  
muutosta varaosanumerokoodit olivat eri  
mittaisia (yleensä noin 7-merkkisiä). Uudis-  
tettu systeemi on käytössä edelleenkin!



Vuonna 1954 valmistui 197.620 umpimallia ja 4.554 avomallia.

Volkswageneita vietiin jo 96 maahan. Suurimmat ostajamaat olivat (tässä järjestyksessä) Belgia & Belgian Kongo, Ruotsi, Sveitsi, Hollanti, Tanska, USA, Itävalta, Kanada, Brasilia, Portugali, Irlanti, Norja ja Suomi. Tämän vuoden loppuun mennessä Suomeen oli tullut 4.673 Volkswagenia (kaikki mallit mukaanlukien), ja tänä vuonna VW-Auto Oy toi 720 Kuplaa, joista yksi oli Cabriolet.

Päivässä valmistuu keskimäärin 769 Kuplaa, ja työläiset ansaitsevat keskimäärin DM 2,25 per tunti.

10.03.54 Standard-malli maksaa Saksassa DM 3950, Export maksaa DM 4850 ja Cabriolet DM 6500.

10.-11.07.54 Stuttgartiin kokoontuu 18.000 VW:n omistajaa jo toisen kerran järjestettyihin yli 100.000 km ajaneiden Volkswageneiden kokoontumisajoihin. Tällaisia autoja tapahtumassa on 4.800 kpl.

09.10.54 valmistuu 100.000:s Transporter. Julkistetaan päätös oman typ 2 -tehtaan rakentamisesta Hannoveriin, niin että Wolfsburgiin jää enemmän tilaa Kuplien tuotannolle.

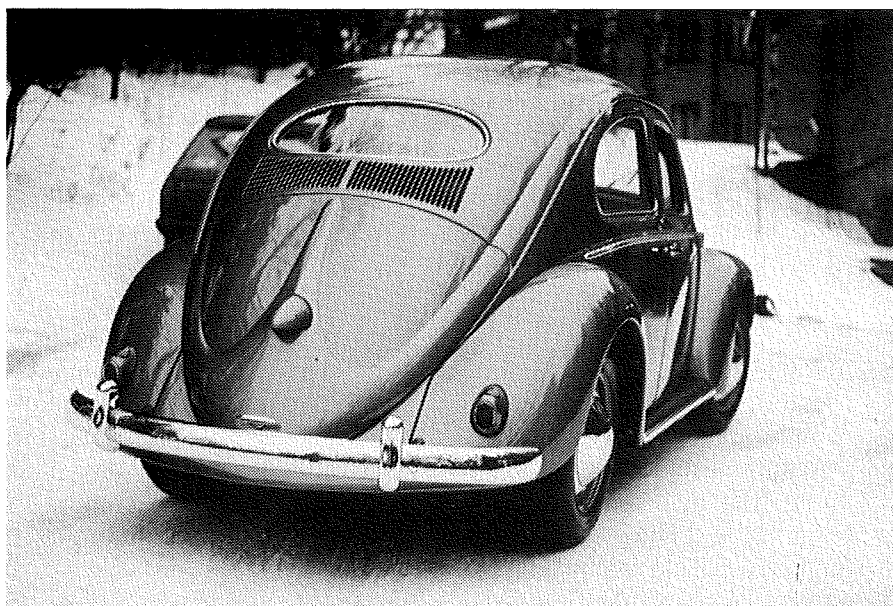
Pasi Hakala (09) 34 736 43 tai (040) 54 64 977

myytävänä: viisi erilaista 1954 Kuplan myyntiesitettä sekä erilaisia Ovaali-ikkunaisia pienoismalleja.

# VOLKSWAGEN KUPLAN MUODONMUUTOKSET 1949-60

## Luku 8 (14)

### 1955 OVAALI: Tammikuu 1955 ...Heinäkuu 1955



1-0 878 392, stratosilber L227. Todennäköisimmin Suomen hienoin 1955, varsinkin sisustansa puolesta. Moottori tosin oli kuvaushetkellä vielä väärä (34 hv), mutta sehän on helposti vaihdettavissa 30-heppaiseksi. Kuvattu Espoossa keväällä 1992.



Tyypillisiä USA-vientimallin varusteita: Sealed Beam -ajovalot, "USA-puskurit" sekä pyöreät etuvilkut. Bad Camberg 1991.

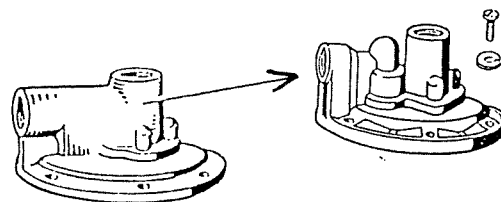
	valmistenumerot:			moottorinumerot:		
tammikuu	1-0 781 885	...	1-0 802 662	1-0 945 527	...	1-0 970 181
helmikuu	1-0 802 663	...	1-0 823 604	1-0 970 182	...	1-0 994 884
maaliskuu	1-0 823 605	...	1-0 847 996	1-0 994 885	...	1-0 1 023 849
huhtikuu	1-0 847 997	...	1-0 869 399	1-0 1 023 850	...	1-0 1 049 452
toukokuu	1-0 869 400	...	1-0 892 300	1-0 1 049 453	...	1-0 1 076 697
kesäkuu	1-0 892 301	...	1-0 916 456	1-0 1 076 698	...	1-0 1 105 932
heinäkuu	1-0 916 457	...	1-0 929 512	1-0 1 105 933	...	1-0 1 121 833

päivä- määrä:	valmiste numero:	muutos:
09.01.55... ...10.01.55	1-0 787 449 ... 1-0 797 357	Vajaassa 1000 autossa ei enää rasvanippoja raidetankojen päissä.
helmikuu 55	1-0 814 685	Solex 28 PCI kaasuttimessa 5,7 g nailonkoho (ennen messinkiä). Voidaan asentaa varaosana vanhempiin kaasuttimiin. Eräs tietolähde väittää, että muutos olisikin tapahtunut jo 1-0 635 400?
01.04.55	1-0 847 967	Kts. 1-0 871 207.
19.04.55	1-0 860 576	USA:n, Kanadan ja Guamin vientimalleissa uudenlainen rekisterikilvenvalo-kotelo, joka on päältä pyöreämuotoinen (eurooppalaisissa autoissa edelleenkin harjanne kotelon päällä keskellä). Em. uudessa vientimallin kotelossa on uusi linssi ja uusi polttimonpidike, johon sopii pyöreä polttimo (harjanteella varustetussa kotelossa käytetään sukulan mallista polttimoa).
huhtikuu 55	1-0 869 851	Uusi takaluukun aukipitojousi, ja uusi takaluukku (pieni muutos jousenkiinnityskohdassa)? USA:n, Kanadan ja Guamin vientimalleissa nyt ns. USA-puskurit, joissa on korkeammat pystytolpat sekä pyöreästä putkesta taivutetut kaaret puskureiden päällä; edessä yksi pitkä ja takana kaksi lyhyttä. Lisäksi puskureiden ja korin välillä on ylimääräiset tukiraudat. Näitä puskureita asennettiin paljon lisävarusteena jo tehtaalla myös muihin maihin toimitettaviin autoihin, tai sitten maahantuojia saattoi asentaa ne jälkikäteen (jälkiasennus-sarja SP91). Ilmeisesti tällä valmistenumeroilla äänenvaimentajaan lisättiin toinen poistoputki, ja tästä syystä takahelmaan lisättiin kaksi koloa (ennen takahelma oli aivan tasainen). On kylläkin mahdollista, että tämä pakoputkimuutos olisi tullut vasta hieman myöhemmin, valmistenumeroilla 1-0 929 746.
huhtikuu 55	---	USA:n (sekä Kanadan ja Guamin?) vientimallit lähtivät jo tehtaalta varustettuina Sealed Beam -ajovaloin. Tähän asti jälleenmyyjät olivat vaihtaneet niitä useimmissa osavaltioissa.
toukokuu 55	1-0 871 207	USA:n, Kanadan ja Guamin vientimalleissa on nyt vilkkuvalot vinkkareiden asemasta; etulokasuojien alalaitaan on lisätty pyöreät vilkut, ja takavalojen polttimot muutettiin vilkkuviksi. Toisen tietolähteen mukaan tämä muutos olisi tapahtunut jo valmistenumeroilla 1-0 847 967? Toistaiseksi en ole pystynyt



*Metallisininen, mahdollisesti stratosilber, äärimmäisen täydellinen 1955 VW Karmann Cabriolet. Auton omistaa ruotsalainen Gösta Rustas, jolla on myös aivan yhtä hyvä 1950 Cabrio. Kuvattu Mantorpissa vuonna 1990.*

Harrasteautomielessä 1954-55 Ovaalit eivät ole hulumppia. Moottori on jo 30-hevosvoimainen, johon saa osia helpommin ja edullisemmin kuin 25-heppaiseen. Penkkiverhoilukangasta saa edelleen Tapiolan Autoverhoilun kautta. Yksi vaikeimmin löytyvistä pisteosista ovat erillisellä jarruvalolinssillä varustetut ns. sydäntakavalot, jotka on useimmiten korvattu uudemmilla.



Uusi bensiinipumpun kansi, jonka laki ei ole enää tasainen.

01.04.55 päivytyssä suomalaisessa hinnastossa Kuplat maksoivat seuraavasti: VW Export Limousine noin 405.000 mk, sama haitarikattoluukulla noin 425.000 mk, VW Karmann Cabriolet kangas- tai keino nahkapenkein noin 555.000 mk, ja edellinen nahkapenkein noin 615.000 mk. Hieman myöhemmin, 16.06.55 päivytyssä hinnastossa vastaavat hinnat olivat noin 415.000 /435.000/580.000/650.000 mk. Tuohon aikaan hinnat taisivat muuttua liki päivittäin suhdanteiden ja valuuttapulan vuoksi, ja siksi hinnastossakin oli vain "noin" hintoja.

kumoamaan kumpaakaan tietoa. Ja: erään tietolähteen mukaan tämän vilkkuvälömuutoksen kanssa samaan aikaan myös takavalot olisivat suurentuneet? Kts. 1-0 929 746.

toukokuu 55	---	Osasynkronoidussa (Exp. ja Cabr.) ja synkronoimattomassa (Std.) vaihdelaatikossa nyt sama vaihteenvälitys.
11.06.55	1-0 904 566	Virtalukon avaimen numero lyöty lukon kiinnitysrautaan.
14.07.55	1-0 927 373	Rekisterikilvenvalopolttimo on nyt 6V 10 W (ennen 6V 5W).
heinäkuu 55	---	Moottorista 1-0 1 120 615 alkaen uusi bensiinipumpun kansi, jonka laki ei ole enää tasainen, vaan jossa on "patti".
joskus v. 1955 aikana	---	Myös Fichtel & Sachs ja TDZ alkavat valmistaa iskunvaimentajia (ennen vain Boge-merkkisiä, Hemscheidtin lopetettua).

Koko kalenterivuonna 1955 valmistettiin 273.724 umpimallia ja 6.262 Karmann Cabrioletia. Tammikuusta heinäkuuhun noin 7/12 näistä luvuista, eli arviolta 159.672 ja 3.652 kpl?

Tammi-heinäkuun välisenä aikana maahantuojan kautta Suomeen tuli 486 Ovaalia, joista yksi oli Cabriolet.

Volkswageneita viedään jo yli 100 maahan.

Vuonna 1955 Yhdysvaltoihin myydään 35.581 autoa, mikä on yli neljä kertaa enemmän kuin edellisenä vuonna. Yhdysvallat on nyt tärkein markkina-alue kotimaan markkinoiden jälkeen.

Päivässä valmistuu keskimäärin 1000 autoa.

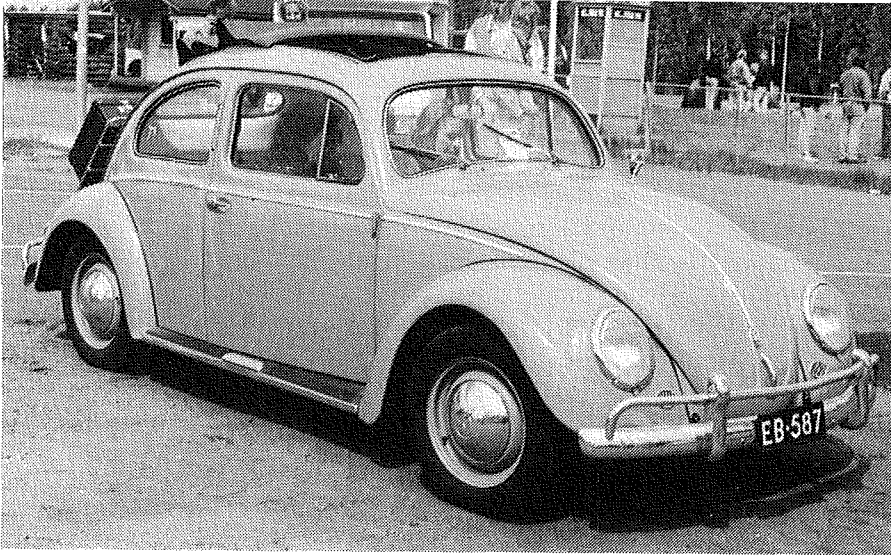
Laatinut Pasi Hakala, puh. (09) 34 736 43 tai 040-54 64 977.

Myytävänä joitakin 1955 Ovaalin myyntiesitteitä sekä vuoden 1955 kotimainen myyntihinnasto.

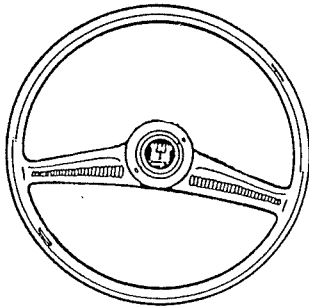
# VOLKSWAGEN KUPLAN MUODONMUUTOKSET 1949-60

Luku 9 (14):

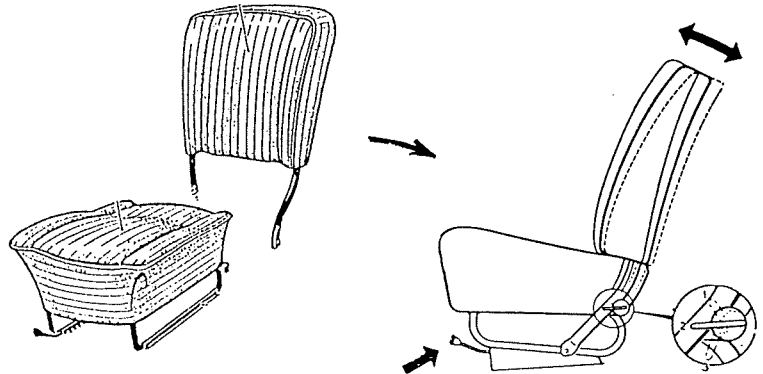
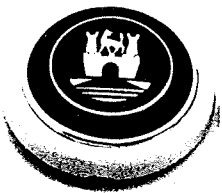
## VUOSIMALLI 1956



1 043 711, schilfgrün L313, um. 1956, malli 117. Vanteiden ei kuulu olla korinvärisiä vaan kaksivärisiä, ja USA-puskurin ja korin välillä kuuluisi olla pyöreät tukiraudat. Virtasalmi 1989.



Uusi ohjauspyörä ja uusi äänimerkin painike.



Vasemmalla vanha etupenkki, oikealla uusi. Selkänöjan kaltevuutta voi nyt säätää. Myös takapenkki on uusi ja se sijaitsee aiempaa taaempänä. Uusi pilkullinen penkkikangas (ennen raidallinen).

### valmistenumerot:

elokuu 55	1-0 929 513 ...	1-0 953 486
syyskuu 55	1-0 953 487 ...	1-0 981 573
lokakuu 55	1-0 981 574 ...	1-1 008 157
marraskuu 55	1-1 008 158 ...	1-1 034 731
joulukuu 55	1-1 034 732 ...	1-1 060 929
tammikuu 56	1 060 929 ...	1 089 519
helmikuu 56	1 089 520 ...	1 117 569
maaliskuu 56	1 117 570 ...	1 146 396
huhtikuu 56	1 146 397 ...	1 173 573
toukokuu 56	1 173 574 ...	1 201 428
kesäkuu 56	1 201 429 ...	1 231 530
heinäkuu 56	1 231 531 ...	1 246 318

### moottorinumerot:

1-1 121 834 ...	1-1 150 857
1-1 150 858 ...	1-1 182 658
1-1 182 659 ...	1-1 213 907
1-1 213 908 ...	1-1 245 382
1-1 245 383 ...	1-1 277 347
1 277 348 ...	1 311 073
1 311 074 ...	1 344 312
1 344 313 ...	1 377 738
1 377 739 ...	1 410 503
1 410 504 ...	1 443 582
1 443 583 ...	1 479 028
1 479 029 ...	1 495 945

päivä-  
määrä:

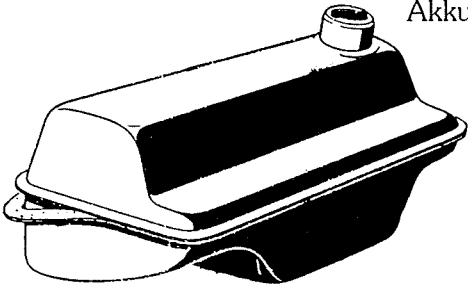
valmiste  
numero:

muutos:

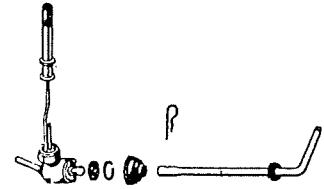
04.08.55

1-0 929 746  
Cabrioletin  
kori 24 511  
moottori  
1-0  
1 138 440

Esitellään ns. "vuosimalli 1956". Vast'edes Volkswagen esittelee, amerikkalaisen esikuvan mukaan, aina elokuussa seuraavan "vuosimallin". Valtaosa tarpeellisiksi katsotuista muutoksista toteutetaan tästä lähtien aina heinä/elo-kuun taitteessa, eikä kuten tähän asti, sattumanvaraisesti aina tarvittaessa. Ensimmäinen ns. "vuosimalli" on juuri tämä elokuussa 1955 esitelty "vm. 1956". Ei siis voida puhua "vuosimallista 1951" tai "vuosimallista -53", sillä ko. käsitettä ei vielä tuolloin ollut. No, joka tapauksessa, tässä vm. 1956 Kuplassa oli melkoinen määrä pieniä parannuksia! Ohjauspyörä sai uuden muodon ja sen puolat ovat nyt entistä alempana niin, että mittari on paremmin näkyvillä kaarteissa rattia käännettäessä. Samalla ohjausakselin rihloitus muuttui tiheämmäksi. Uusi äänimerkin painike. Istuin- ja oviverhoilukangas on nyt uutta pilkullista kangasta (ennen raidallista). Uusien etupenkien selkänojia voi nyt säätää kolmeen asentoon ja pituussuunnassa penkkejä voi nyt siirtää seitsemään asentoon. Uusi takapenkki. Takapenkin alla on nyt poikittainen koriin kiinni pultattu tukirauta. Takapenkki on nyt 5 cm aikaisempaa taaempaan, takapenkkiläisten jalkatilan lisäämiseksi ja tästä syystä takatavaratilan tilavuus pieneni 130 litrasta 120 litraan. Em. muutoksen vuoksi korin takapään peltejä muotoiltiin uudelleen (takapyöräkotelossa on nyt "kyhmy") ja myös pohjapeltien muoto on nyt uudenlainen. Akkua siirrettiin taaksepäin. Keskitunnelin päällä on nyt kumimatto (ennen



Uusi bensiinitankki, jonka ansiosta etutavaratilan vetoisuus kasvoi 15 litraa. Uusi 80 mm bensiinitankin korkki (ennen 100 mm).

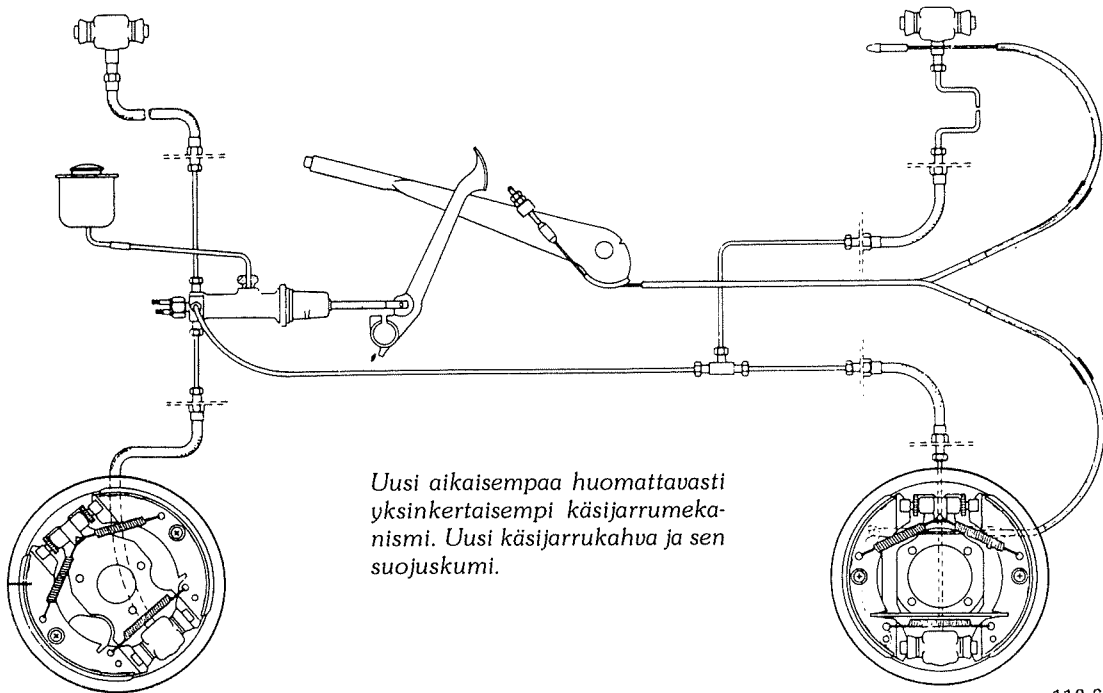


Uusi bensiinihana ja sen käyttövipu.

111 711 629 B

Uusi aikaisempaa pidempi lämmityslaitteen vaijeri.

3660 mm



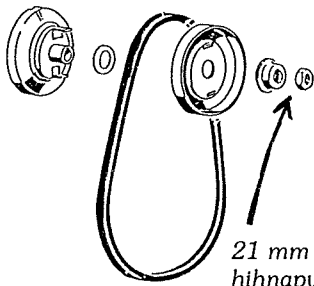
Uusi aikaisempaa huomattavasti yksinkertaisempi käsijarrumekanismi. Uusi käsijarrukahva ja sen suojuskumi.

113 609 721 B

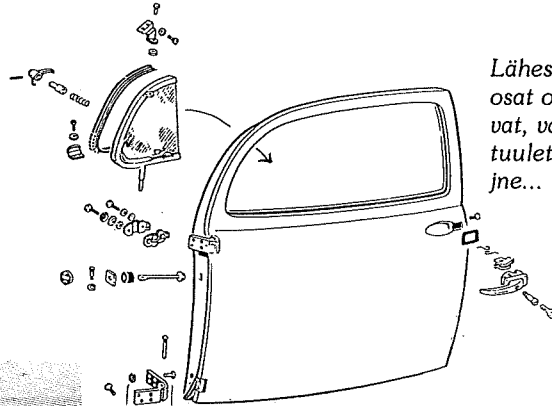
Uudet aikaisempaa lyhyemmät käsijarruvaijerit.

1920 mm

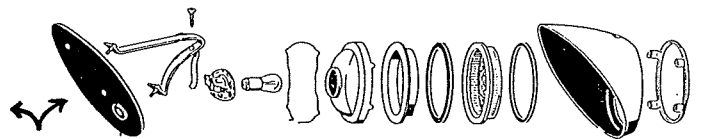
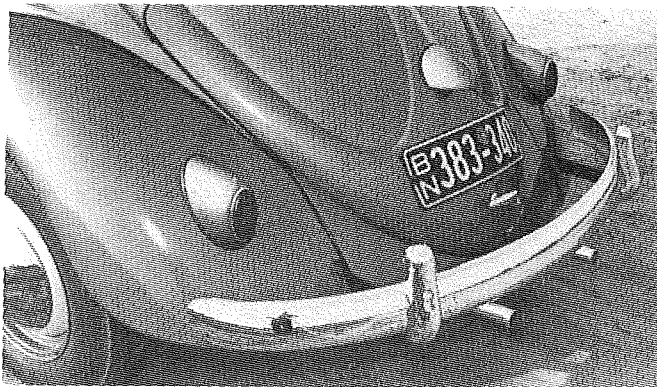
mattokangasta). Lämmityslaitteen säätövipu siirtyi käsijarruvivun takaa etupenkien väliin vaihdekepin viereen. Uudenmalliset entistä isommat lämmityslaitteen aukot etujalkatilassa ja aukossa on nyt viisi "louversia" (ennen ritilä). Uusi entistä ohuempi vaihdekeppi, jota on lisäksi taivutettu (ettei sitä tarvitsisi kurkotella) ja uusi vaihdekepin nuppi (joka on samannäköinen kuin ennenkin, mutta siinä on pienemmät kierteet). Uusi vaihteiston käyttötanko? (Tanko saattoi kyllä tosin muuttua vasta 1-0 948 000?) Uusi takajousituksen asento, nyt  $12^{\circ} \pm 30'$  (ennen  $13^{\circ} \pm 30'$ ; valmistenumero, jolloin edellisen kerran muuttui  $12^{\circ} \pm 30'$ :sta  $13^{\circ} \pm 30'$ :ksi on tuntematon. Kts. 1-0 397 024). Etuluukun avausvaijerin vetonuppia siirrettiin eteenpäin niin että kuljettajan polvi ei ulotu vahingossa avaamaan etuluukkuja. Uusi bensiinitankki, jonka ansiosta etutavaratilan tilavuus kasvoi 70 litrasta 85 litraan. Uusi bensiinitankin korkki, jonka läpimitta on nyt 80 mm (ennen 100 mm). Uusi bensiinihana ja sen käyttövipu. Käyttövivulla nyt uusi liikerata, nyt kääntyy  $90^{\circ}$  kun ennen  $180^{\circ}$ . Uusi 1-osainen etutavaratilan pahvi (ennen kolmesta osasta yhteen niitattu) ja nyt lisäksi erillinen kaukalomainen kojelaudan suojapahvi, joka kiinnitetään kahdella pultilla koriin kiinni hitsattuihin kiinnikerautoihin. Varapyöräkoteloon lisättiin tunkinpidikeklipsu. Etuluukkuja aukipitävä tukitanko kiinnitettiin yläpäästään nyt etummaiseen saranapulttiin (ennen sille oli oma pulttinsa), mistä syystä etuluukku on hivenen uudenlainen. Käsijarrukahva muuttui yksinkertaisemmaksi ja käsijarruvaijerit ovat nyt huomattavasti aikaisempaa lyhyemmät; nyt 1920 mm (ennen 3131 mm). Ennen käsijarrukahvasta lähti pitkä tanko eteenpäin ja käsijarruvaijerit olivat kiinni tämän tangon etupäässä, mutta nyt vaijerit kiinnitettiin suoraan käsijarrukahvaan. Muutos ei koske Standard-malleja, sillä niissähän on edelleen mekaaniset jarrut, joiden vaijerit toimivat



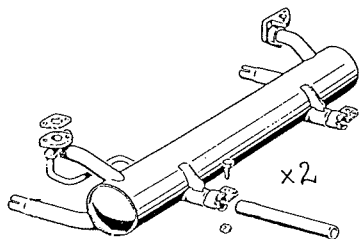
21 mm laturin hihnapyörän kiinnitysmutteri (ennen 36 mm).



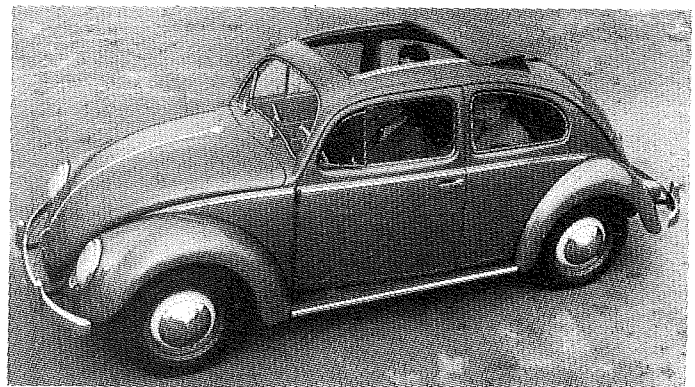
Lähes kaikki oviin liittyvät osat ovat uusia! Ovenkahvat, vastakappaleet, tuuletusrudut, tiivisteet, jne...



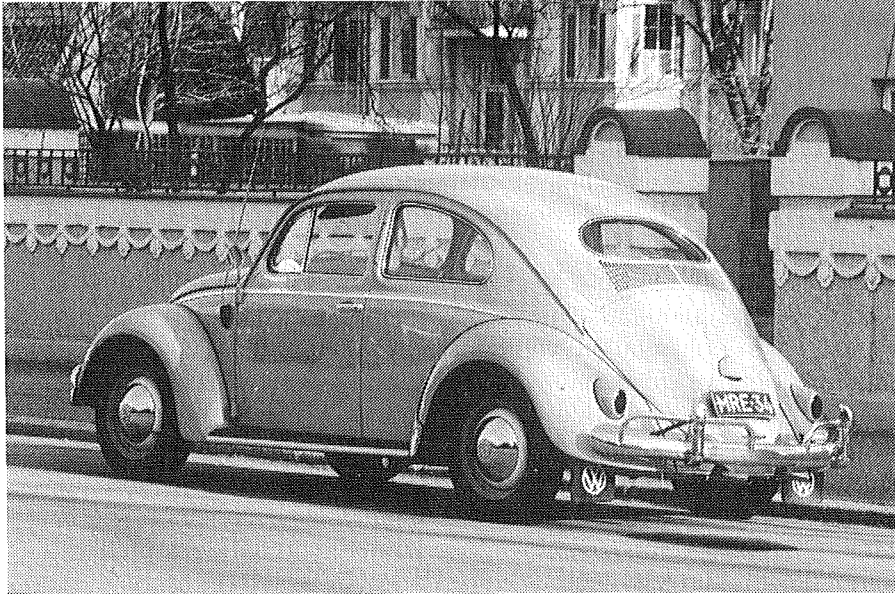
Uudet aikaisempaa suuremmat takavalot. Kaksilankapolttimo (ei enää erillistä jarruvalolinssiä kotelon päällä).



Uusi 2-pillinen äänenvaimentaja.



Uusi pienempi haitarikattoluukku.

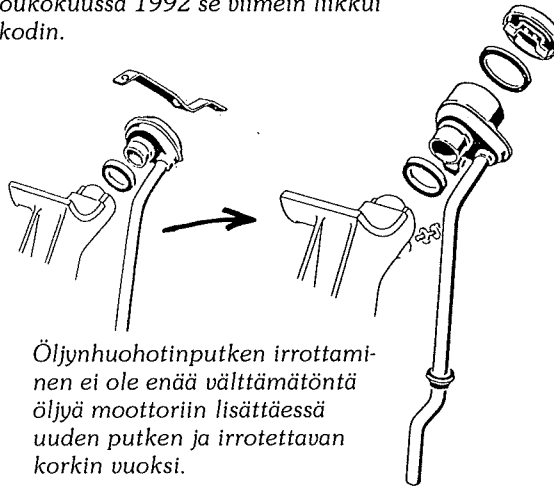


VW-harrastajat torailevat usein siitä, mikä olisi Kuplan "paras" vuosimalli. Monet ovat sitä mieltä, että keskenään liki identtiset vuosimallit 1956 ja 1957 olisivat ehkä kaikkein tasapainoisimpia ja onnistuneimpia. Suurin ero 1953–55 Ovaaleihin on sisustassa (joka uusiutui liki täysin) ja erilaisissa takavalloissa ja äänenvaimentajissa. Etuviistosta mallit ovat hämäävän samanlaisia värejä lukuunottamatta.

Kirjoittajan vm. 1956 Eirassa 1993. Auton koko historia on tiedossa ja dokumentoitu. Ostin auton raatona elokuussa 1988 ja toukokuussa 1992 se viimein liikkui omin voimin. Huhtikuussa 1996 se sai uuden kodin.

06.08.55 Standard maksoi Saksassa DM 3790, Export DM 4700 ja Cabriolet DM 5990.

Kesällä 1955 Wilhelm Karmannin koritehdas Osnabrückissä alkaa valmistaa 2+2-paikkaista VW Karmann Ghiaa.



Öljynhuuhotinputken irrottaminen ei ole enää välttämätöntä öljyä moottoriin lisättäessä uuden putken ja irrotettavan korkin vuoksi.

samalla myös käsijarruvaijereina. Väitetään myös, että tämä käsijarrukahvaa koskenut muutos olisi muuttunut vasta 1-0 931 501? Täysin uudet ovat! Ulkopuolisiin ovenkahvoihin tuli harjanne keskelle ja ovien lukkomekanismit muuttuivat täysin. Sisäpuolisissa ovenkahvoissa ja ikkunaveiveissä ei ole enää uraa keskellä, vaan varsi on pyöreämpi ja yksinkertaisempi malliltaan. Ovissa ei ole enää kolmiomallisia ohjailukumeja eikä ovitolpissa ole enää vastaavilla kohdilla syvennyksiä. Uudet ovenrajoitinraudat. Uudet ovien lukkolaitteet. Auton sisäleveys kasvoi 3 cm, kun ovipahvien ympärillä olleet pokkaukset jätettiin pois. Uudet ovitiivisteet. Tuuletusikkunan mekanismi ja karmi muuttuivat myös, mutta muutokset eivät näy ovipahvin alta. Uudenmuotoinen lukitushakasen vastakappale. Ovitolppien kiinnipitolenkit ovat nyt muovia (ennen kangasta). Laturin hihnapyörän mutteri avataan nyt 21 mm avaimella (ennen 36 mm) eli sen saa nyt auki tulppa-avaimella. Laturin hihnapyörän etummainen puolisko on nyt hitsattu kiinni laturin akseliin ja vain taaempi puolisko voidaan nyt irrottaa. Hihnapyörä, laturi ja puhallin ovat tasapainotettu yhdessä 1000 rpm kierrosluvulla. Sylinterinkannet kiinnitetään nyt 15 mm kantaisilla muttereilla kiinni pinnapultteihin (ennen käytettiin kuusikolomuttereita). Vauhtipyörän onteloruuvi on nyt varustettu neulalaakereilla. Neljän sulakkeen sulakerasian paikka kojelaudan tuntumassa vaihtui hieman, eikä sen alla ole enää kiinnitysrautaa, vaan se kiinnitetään peltiruuvilla suoraan kiinni koriin. Uudet entistä suuremmat takavalot, joiden päällä ei ole enää erillistä jarruvalolinssiä. (Kts. 1-0 871 207; eräs tietolähde väittää, että takavalot olisivatkin suurentuneet jo toukokuussa 1955 – mutta en oikein usko tähän.) Nämä uudet takavalot on



nyt asennettu 60 mm aikaisempaa ylemmäs, koska em. USA-puskurin kaaret peittivät liiaksi takavaloja. Jos äänenvaimentaja ei muuttunut 2-pilliseksi jo 1-0 869 851, niin nyt se muuttui viimeistäänkin. Uusi entistä lyhyempi haitarikatto (aukon koko nyt 69 x 73 cm), jonka etummaisat kulmat ovat nyt pyöreitä. Mekanismissa on nyt kolme poikkitanhoa (ennen viisi) ja tankojen päissä on nyt rullat (ennen eräänlaiset nahkataskut). Ikkunatiivisteissä olevat alumiinilistat ovat nyt hieman aikaisempaa kapeampia, Ø on nyt 7 mm, ennen Ø oli 8 mm. Astinlaudan koristelistan kiinnikkeitä on enää viisi per puoli (ennen niitä oli 16 kpl/puoli). Export-malli oli saatavilla näissä väreissä:

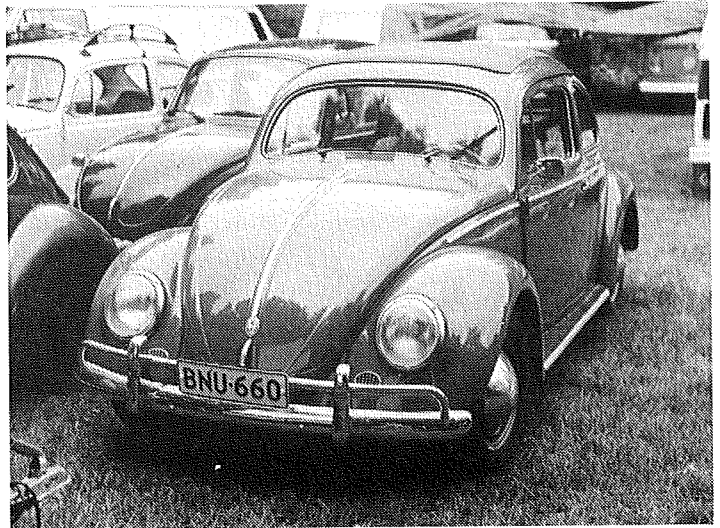
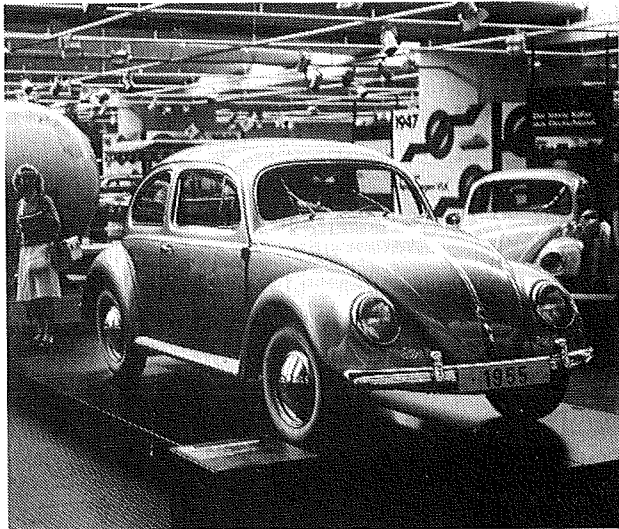
- schwarz L41 (15 %) = musta
- stratosilber L227 (35 %) = met.sin.
- nilbeige L370 (15 %) = beige
- polarsilber L324 (18 %) = mt.harm.
- dschungelgrün L315 ( 7 %) = t.vihreä
- schilfgrün L313 (10 %) = v.vihreä

Näistä väreistä kaksi ensin mainittua oli ollut valikoimissa ennenkin, neljä viimeksimainittua olivat uusia värejä. Prosenttiluvut kertovat, minkä verran laskeskelin kutakin väriä tulleen Suomeen maahantuojaan kautta. Karmann Cabrioletit olivat saatavilla seuraavissa väreissä:

- mandelgrün L316 = vihreä
- sepiasilber L374 = harmaa??
- shetlandgrau L329 = harmaa
- schwarz L41 = musta
- inkarot L258 = met.punaruskea
- irisblau L232 = met.sininen

Suomeen tuli VW-Auto Oy:n kautta neljä vm. 1956 Cabrioletia, joista yksi oli schwarz, yksi irisblau, yksi inkarot ja yksi ilmeisimmin sepiasilber. Tuo punaruskea on yhä tallella.

- elokuu 55 1-0 931 501 Matalampi, 66 Ah akku (ennen 70 Ah), uusi akunkiinnityspanta, uusi akunkansi. Uusi öljynhuohotinputki, jossa on öljyntäyttökorkki (ennen öljyntäytön yhteydessä koko huohotinputki piti irrottaa). Kampikammioon lisätty kierteet laturinjalkaan huohotinputken kiinnittämistä varten. Uudenlainen vaihdetangon juurikappale. Ilmeisesti uusi yksinkertaisempi käsijarruvipu, ellei sitten muuttunut jo 1-0 929 746 (kts. selostus em. valmistenumeron kohdalta).
- elokuu 55 1-0 948 000 Uudenlainen vaihteensiirtotanko? Kts. 1-0 929 746, saattoi muuttua jo silloin?
- elokuu 55 1-0 950 000 Hellan valmistamien äänimerkkien etulevyjen vedenpoistoaukot leveämpiä kuin ennen. Samalla lisätty levy estämään lian sisäänpääsyä.
- 05.08.55 1-1 000 000 Miljoonas Volkswagen esitellään arvovaltaiselle ja suurelle kutsuvierasjoukolle sekä lehdistölle. Kyseinen auto on kullanvärinen ja siinä on sarjatuotantoautosta poiketen plyyysisustus. Puskurit oli päällystetty kiiltävillä "kalansuomuilla". Kyseinen auto on nyt nähtävillä Auto Museum Wolfsburgissa, mutta sittemmin autoon on ollut pakko asentaa tavalliset puskurit ja vääränlainen nokkapellin vaakuna – turistit kun varastivat puskurin "suomuja" sekä alkuperäisen vaakunan. Huom! Autojen numeroinnissa on jotain merkillistä, sillä edellisenä päivänä (04.08.55) sarjatuotantoautojen valmistenumerot olivat suuruusluokkaa 1-0 930 000, ja nyt mennäänkin jo miljoonassa? Olisikohan tuohon miljoonaan laskettu mukaan kaikki VW-tyypit (myös Kübelwagenit, Schwimmwagenit ja Transporterit)? Ja huom 2: joidenkin tietolähteiden mukaan valmistenumeron alusta olisi nyt jätetty "1-0" pois? Kts. tammikuu 56.
- marraskuu 55 1-1 024 647 Haitarikattoluukun materiaali on nyt PVC-muovia (ennen vedenpitävää kangasta). Luukun koko ja muoto kuten edellisen muutoksen yhteydessä, ts. etummaisat kulmat pyöreitä, takimmaisat kantikkaita.

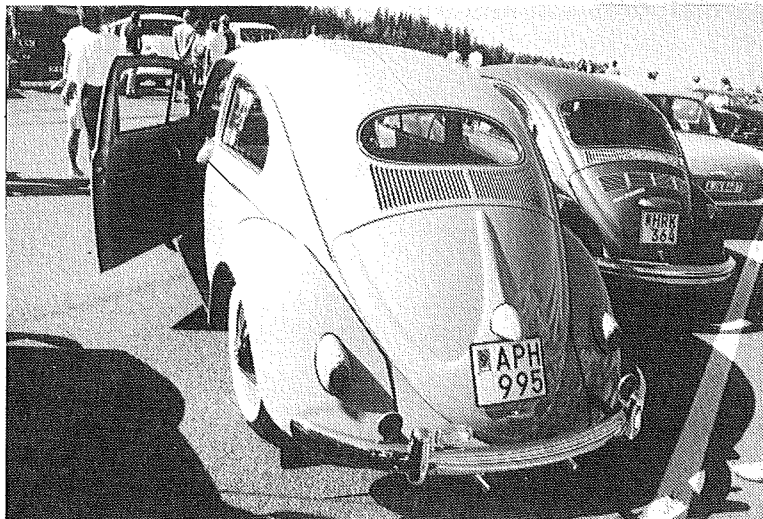


Miljoonannen valmistuneen VW:n vuoksi 05.08.55 Wolfsburgissa vietetyissä juhlallisuuksissa oli mukana peräti 140.000 vierasta! Kyseinen VW on vuosimallia 1956, ja se on kullanvärinen, punaisella plyyysisustalla ja valkosivurenkailla varustettuna. AutoMuseum Wolfsburg, 1989.

1 215 977, korallenrot L351, vm. 1956. Vanteiden ei kuulu olla korinvärisiä vaan kaksivärisiä. Auto on nyttemmin museorekisteröity MRE-6 -kilpiin. Om. Veikko Vuoristo. Porvoo 1992.

- marraskuu 55 1-1 033 950 Joissakin autoissa nokka-akseli, jonka hammasratas on kevytvalua. Kts. myös 1 266 671.
- tammikuu 56 --- moottori 1277348 Vuoden alusta alkaen valmistusnumeron ja moottorin numeron alusta jätetään "1-0" pois. Katso 1-0 102 948 sekä 1-1 000 000.
- tammikuu 56 1 084 218 Ohjausakselin suojaputken reikään (jonka läpi äänimerkin johdon pistoke kulkee) lisätty kumitiiviste estämään vedon syntymistä. Tiiviste on ulkoØ on 28 mm ja sisäØ 10 mm.
- tammikuu 56 1 084 942 Haitarikaton rullien kiinnitystä muutettu.
- helmikuu 56 --- Etupenkien selkänojiin kankaan alle lisätään pahvilevyt.
- maaliskuu 56 --- Maavara nyt 155 mm (ennen 172 mm).
- 03.04.56 1 149 147 Väriohjelma uusiutui. Export Limousine nyt saatavilla näissä väreissä:  
 - schwarz L41 (11 %) = musta  
 - polarsilber L324 (17 %) = met.harmaa  
 - horizontblau L331 (45 %) = vaal.sin.  
 - korallenrot L351 (5 %) = punaruskea  
 - diamantgrün L412 (5 %) = vihreä  
 - präriebeige L378 (17 %) = beige  
 Näistä kuudesta väristä kaksi ensinmainittua olivat "vanhoja" värejä, ja loput neljä aivan uusia värejä. Prosenttiluvut osoittavat sen, minkä verran laskeskelin kutakin väriä tulleen Suomeen Autola Oy:n kautta. Huomaa, että melkein joka toinen maahantuojaan kautta tullut Kupla oli tähän aikaan vaaleansininen...
- huhtikuu 56 1 165 108 Etäisyys polttoainetankin keskiviivalta korkin keskelle nyt 245 mm (ennen 215 mm).
- huhtikuu 56 1 168 937 USA:n, Kanadan ja Guamin vientimalleissa olevien etulokasuojien vilkkuvalokoteloiden vedenpoistoreikä suurennettiin Ø 4 mm:ksi. Vast' edes linssin ja kotelon välinen sauma tiivistetään massalla D 15.
- toukokuu 56 1 181 041 Haitarikattoluukun kaikki kulmat ovat nyt pyöreitä. Muutoksia liukukiskoissa.
- toukokuu 56 1 191 375 Öljyputken alapäätä kampikammiossa lyhennetty 12 mm – nyt putken alimman kohdan ja öljysihdin kannen välinen etäisyys on 15 mm.

Vasemmalla vm. 1956 malli 113, väri dschungelgrün L315, om. Ulf Kajser, oikealla vm. 1956 malli 118, väri korallenrot L351, om. Thomas Landbergsson. Huomasitko, että haitarikattainen on oikealtaohjattava? Molemmissa autoissa on harvinainen Judson-ahdin ja koko joukko muita mielenkiintoisia lisävarusteita. Mantorp 1990.



1 193 599, kenties planeettamme virheettömin vm. 1956 Ovaali, om. Conny Liljeheden. Auto on väritään L331 ja sillä on ajettu 71.000 km. Mantorp 1992.

- |             |           |   |
|-------------|-----------|---|
| kesäkuu 56  | 1 210 230 | Uudelleen taivutettu virranjakajan alipainesäätimen ja kaasuttimen välinen putki. Putki kulkee nyt ryyppyvaijerin alapuolelta, ennen yläpuolelta. |
| kesäkuu 56  | 1 216 555 | Peruutusvaihteen voitelua parannettu.   |
| heinäkuu 56 | 1 243 559 | Uusi tuulilasinyyhkijän moottori (nyt kestromagneettimoottori).   |
| 10.07.56    | 1 245 207 | Sisärenkaattomat (tubeless) renkaat Karmann Cabrioleteissa.   |
| 13.07.56    | 1 248 030 | Sisärenkaattomat (tubeless) renkaat Export- ja Standard-malleissa.  |

VW-tehtailla on jo lähes 36.000 työntekijää (35.672).

20.02.56 lähtee Wolfsburgista liikkeelle 500.000:s ulkomaille myyty Kupla. Auto myytiin Tukholmaan.

08.03.56 Hannoverissa valmistuu ensimmäinen VW Transporter. Wolfsburgiin jää enemmän tilaa Kuplien valmistukselle.

Koko kalenterivuonna 1956 valmistettiin 326.428 umpikuplaa ja 6.762 VW Karmann Cabrioleteja.

Vuosimallia 1956 (elokuusta 1955 heinäkuuhun 1956) tuli Suomeen VW-Auto Oy:n tuomana 1373 kpl, joista neljä oli Cabrioleteja.

Kirjaillut Pasi Hakala, puh. (09) 34 736 43 tai 040-54 64 977.  
Myyttävänä 1956 Ovaalin käyttöohjekirja ja jokunen myyntiesite.

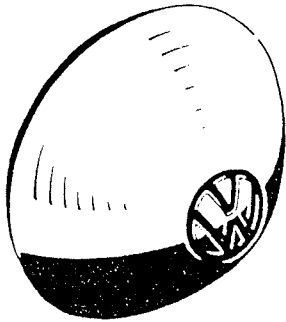
# VOLKSWAGEN KUPLAN MUODONMUUTOKSET 1949-60

Luku 10/14:

## VUOSIMALLI 1957



1 258 714, sittemmin uudelleenrekisteröity kilpiin MRK-92, väri diamantgrün L412. Forssa 1993.



Pölykapseleiden  
VW-logot ovat nyt aina  
mustiksi maalattuja,  
huolimatta korin  
väristä. Tähän saakka  
(04.09.56) logot olivat  
korin värisiä.



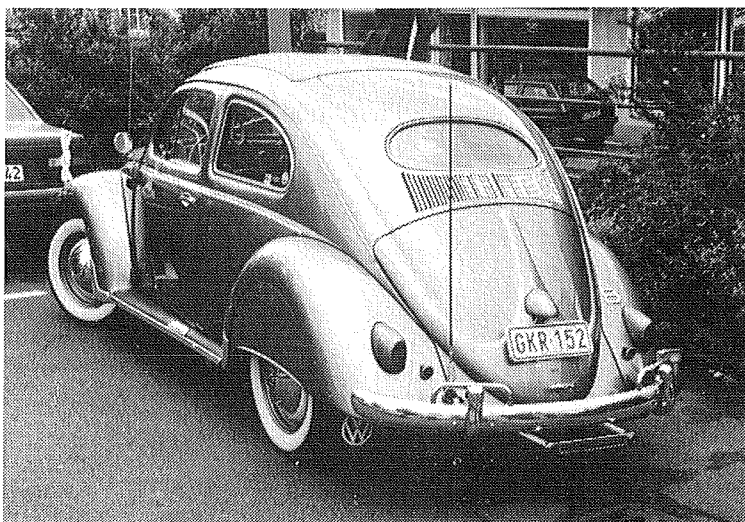
### valmistenumerot:

elokuu 56	1 246 319 ... 1 276 742
syyskuu 56	1 276 743 ... 1 305 700
lokakuu 56	1 305 701 ... 1 338 159
marraskuu 56	1 338 160 ... 1 368 326
joulukuu 56	1 368 327 ... 1 394 119
tammikuu 57	1 394 120 ... 1 427 291
helmikuu 57	1 427 292 ... 1 457 750
maaliskuu 57	1 457 751 ... 1 490 537
huhtikuu 57	1 490 538 ... 1 521 755
toukokuu 57	1 521 756 ... 1 555 242
kesäkuu 57	1 555 243 ... 1 584 654
heinäkuu 57	1 584 655 ... 1 600 846

### moottorinumerot:

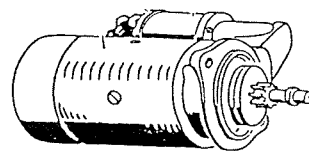
1 495 946 ... 1 533 485
1 533 486 ... 1 569 111
1 569 112 ... 1 609 290
1 609 291 ... 1 646 240
1 646 241 ... 1 678 209
1 678 210 ... 1 719 310
1 719 311 ... 1 756 879
1 756 880 ... 1 797 568
1 797 569 ... 1 836 437
1 836 438 ... 1 878 857
1 878 858 ... 1 916 070
1 916 071 ... 1 937 052

päivä- määrä:	valmiste numero:	muutos:
elokuu 56	1 252 842	Öljysihdin lankavahvuus nyt Ø 0,26 mm, ja lankatiheys nyt 12/cm <sup>2</sup> (ennen 16).
06.08.56	1 257 230	Export Limousine on nyt saatavilla näissä väreissä: – schwarz L41 (10 %) = musta – polarsilber L324 (28 %) = met .harmaa – horizontblau L331 (37 %) = vaal.sin. – korallenrot L351 (4 %) = punaruskea – diamantgrün L412 (3 %) = vihreä – präriebeige L378 (17 %) = beige – agave L240 (7 %) = vihreä Näistä väreistä kuusi ensin mainittua olivat "vanhoja" värejä ja viimeinen oli kokonaan uusi. Prosenttiluvut osoittavat sen, minkä verran kutakin väriä tuli Suomeen VW-Auto Oy:n kautta.
14.08.56	1 261 493	Uusi sytytyspuola TE 6 B 1 (ennen oli TE 6 A 3). Samalla liittimen nro 15 johto muuttui paksummaksi, 1,5 mm <sup>2</sup> johdoksi (ennen oli 0,75 mm <sup>2</sup> ). Huom! Toinen tietolähde väittää muutoksen tapahtuneen vasta syyskuussa 1956, valmistenumeroilla 1 278 048. Kumpi oikein?
elokuu 56	1 266 671	Nyt kaikissa autoissa nokka-akseli, jonka ratas on kevytmetallia. Kts. myös valmistenumero 1 033 950. Samalla hammasvälitys nokka-akselin rattaan ja kampiakselin rattaan välillä pieneni 0,0 ... 0,025 mm:ksi (ennen 0,0 ... 0,052 mm). Oikean välityksen saavuttamiseksi nokka-akselin hihnapyöriä oli saatavilla seitsemää eri kokoa.
04.09.56	---	Pölykapseleiden VW-logo maalataan vast'edes aina mustaksi korin väristä riippumatta (ennen logo maalattiin korin väriseksi).



Jenkki sanoisi, että tämä auto on "loaded" (ladattu), sillä siinä oli hyvin huomattava määrä lisävarusteita. Vuosimalli 1957, haitarikattoinen Export (117), metalliharmaa punaisella keinoahkasisustalla. Auto on hyvin todennäköisesti koottu Belgiassa CKD-sarjasta. Bad Camberg 1991.

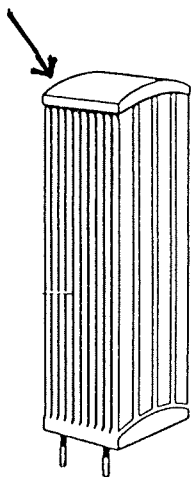
1 293 361, um. 1957, väri präriebeige L378, rekisteri nykyisin MRI-84. Porvoo 1993.



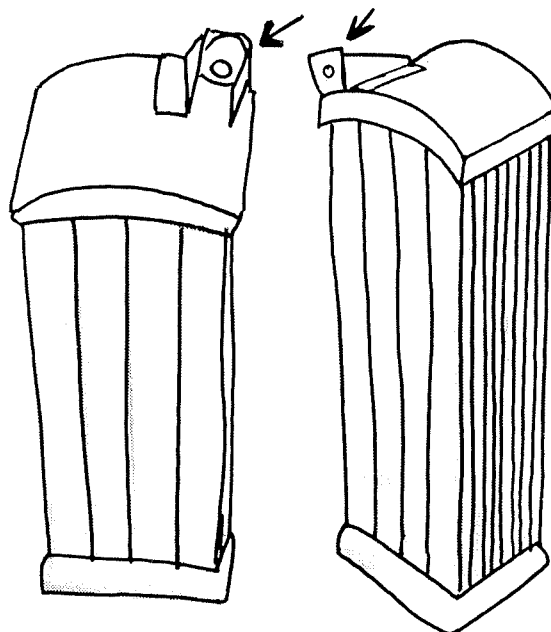
1 320 559 alkaen  
uusi käynnistysmoottori.



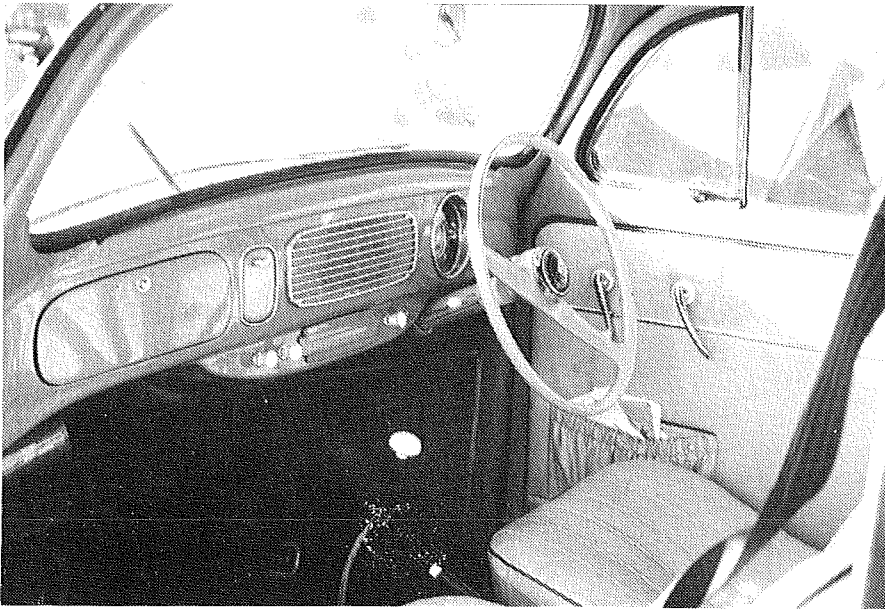
syyskuu 56	1 278 048	Kts. 1 261 493.
syyskuu 56	1 279 013	Etuiskunvaimentajien kiinnitysmutterit varmistetaan nyt lukkoprikoilla (ennen taivutettavien lukituslevyjen avulla).
syyskuu 56	1 283 328 Cabrimon kori 32 065	Cabrioletin katon kasaamistarvikkeiden (nupinaulojen jne...) materiaaliksi vaihdettiin messinki (koska rautanaulat ruostuivat ja väri tuli kattokankaan läpi).
syyskuu 56	1 294 549	Uusi öljypumppu, jonka ylemmän rattaan akselin kaula on nyt 2 mm aikaisempaa pidempi, ylemmän rattaan akseli rattaalta loveen on nyt 25 mm (ennen 23 mm). Samalla akselin reikä öljypumpussa on nyt välillä 14,068 ... 14,050 mm (ennen 14,077 ... 14,050 mm). Ylemmän rattaan akselin päässä oleva lovi on nyt 8 + 0,5 mm (ennen 10,2 + 0,5 mm).
syyskuu 56	1 299 842	Moottorin neljännellä runkolaakerilla on nyt sama välys kuin muillakin runkolaakereilla (ennen 0,031 ... 0,083 mm, nyt 0,047 ... 0,102 mm).
lokakuu 56	1 306 289	Solex 28 PCI-kaasuttimen sisällä oleva jousi nyt aikaisempaa jäykempi (pituus entinen 21 mm) ja sen kokoonpuristaminen vaatii enemmän voimaa. Tuloksena parempi kylmäkäynnistyvyys.
lokakuu 56	1 320 179	Ohjauspyörän uritus nyt aikaisempaa tiheämpi: ennen 24 hammasta, nyt 48. Toimenpiteen tuloksena ohjauspyörä on helpompi säätää suoraan.
10.10.56	1 320 559	Uusi starttimoottori EED/0,5/6L4 0,5 hv (ennen EED 0,4/6L/4 0,4 hv). Uudessa käynnistysmoottorissa on neljä harjahiiltä, ennen vain kaksi. Tuloksena parempi kylmäkäynnistyvyys.
23.10.56	1 326 040	Cabrioletin ovisaranoissa ei ole enää rasvanippoja. Näyttäisi siltä, että Cabrioletin värivalikoimakin olisi muuttunut tällä valmistenumeraalla, mutta valitettavasti en tiedä, mitä jäi pois ja mitä tuli tilalle. Ainakin värit L41, L329 ja L258 säilyivät.
lokakuu 56	1 329 017	Kotimaan markkinoille myytävien autojen hansikaslokeroihin pakattiin sivupeili (sitä ei kiinnitetty paikalleen kuljetusvaurioiden ehkäisemiseksi). Muihin maihin autoja toimitettiin ilman peilejä, ja yleensä maahantuojat asensivat niitä itse ennen auton luovuttamista. Tästä syystä sivupeilien mallit vaihtelivat suuresti. VW-Auto Oy:kin näyttää käyttäneen vähän mitä on sattunut olemaan saatavilla.



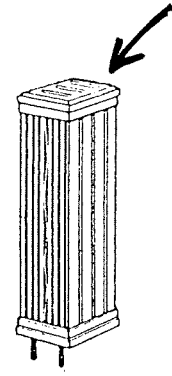
Öljynjäähdytin  
valmistenumeroon  
1 395 145 asti.



Öljynlauhduttajan yläpähän lisättiin paikka tukiraudalle,  
valmistenumeraosta 1 395 146 alkaen.

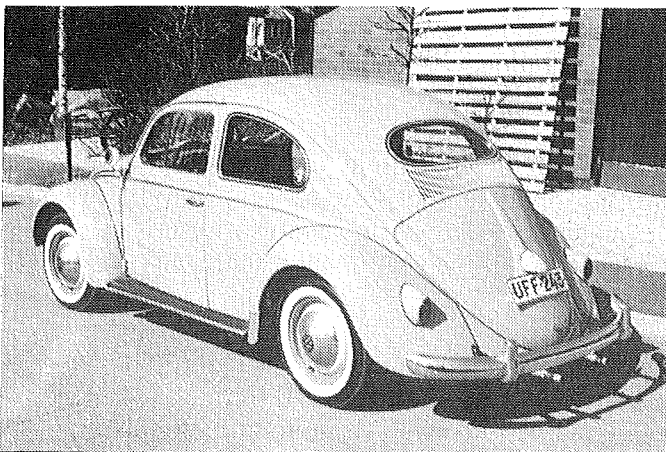


Oikealtaohjattava Export-malli (malli 114), väri präiriebeige L378, beigen värisellä keinoahkasisustuksella ja mailimittarilla. Mantorp 1990.

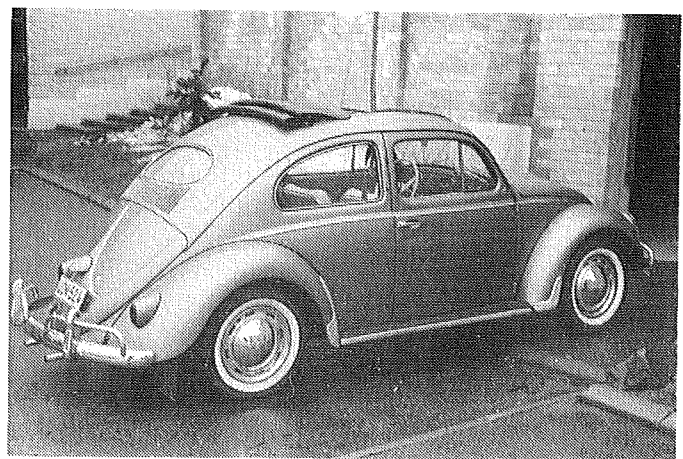


Uusi tasalakinen öljynjäähdytin. Ei tukiraudan kiinnikettä enää. Valmistusnumerosta 1 536 250 alkaen.

- 22.10.56 1 329 174 Akun maakaapelin kiinnitys muuttui. Ennen se kiinnitettiin korinkiinnityspul-  
Cabrio kori 32 879 tin alle, nyt pohjapeltiin hitsattuun mutteriin.
- marraskuu 56 1 347 440 Parannettu öljynkierto uudenmallisen öljynpaineventtiilin vuoksi. Ne  
kampikammiossa olevat urat (öljynpaineventtiilin kohdalla), jotka ennen  
olivat Ø 7,8 mm, ovat nyt Ø 8,8 mm, ja entiset Ø 8,0 mm, poraukset ovat  
nyt Ø 9,0 mm.
- joulukuu 56 1 371 328 Ovilukkojen vastakappaleessa (ovitolpassa) oleva muovikappale on nyt  
säädetävää mallia.
- joulukuu 56 1 378 864 Uudenlainen kytkinlevy 5.000 autossa. Katso myös valmistenumerot  
... 1 408 860 ja 1 657 072.  
1 383 864
- joulukuu 56 1 381 245 Toisen runkolaakerin paksuus kasvoi 0,02 mm.
- 19.12.56 1 385 947 Kynnyskoteloihin lisättiin erilliset lämpöputket ja samalla lämmityslaitteen  
(vai aukkoja etujalkatilassa siirrettiin taemmaksi (Export- ja Standard-malleissa).  
1 385 974 ??)



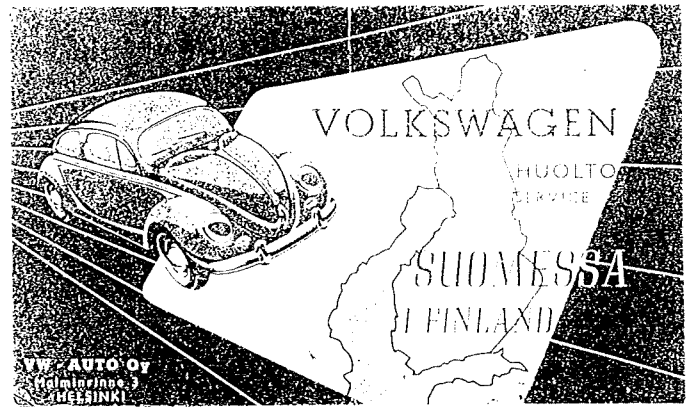
1 374 980, um. 1957, väri horizontblau L331, om. Kalle Kumpu. Kuva omistajan. Riihimäki 1993.



1 377 155, um. 1957, malli 117. Huomaa, että tukiraudat USA-puskureiden ja korin väliltä puuttuvat. Auto on nyt rekisteröity ELB-800 -kilpiin. Espoo 1988.



1 387 898, vm. 1957, schwarz L41, punainen keino nahkasi-  
susta. Vantaa 1992.



Vuoden 1957 suomalaisen VW:n diilerikartan kansi näyttää näin aistikkaalta. Eikös vaan Kupla näytäkkin varsin vauhdikkaalta?

09.01.57	1 329 163	Sama muutos kuin edellä, nyt myös Cabrioletteissa. Huom! Huomaa, että valmistenumerot avo- ja umpimalleissa heittävät melkoisesti, samaan aikaan Wolfsburgissa ja Osnabrückissä valmistetuissa autoissa! Johtunee siitä, että Volkswagenwerk on toimittanut Karmannille aina nipun pohjalevyjä kerrallaan, ja on ollut vaikeaa arvioida menekkiä tarkasti etukäteen?
tammikuu 57	1 395 146	Öljynlauhduttajan ja kampikammion pultin välille lisättiin pyöreä tukitanko. Toimenpiteen tarkoituksena oli vähentää öljynlauhduttajan värinöitä.
tammikuu 57	1 398 208	Uusi jarrunestesäiliö, joka on samannäköinen kuin ennenkin, mutta joka kiinnitetään nyt vain yhdellä pultilla.
tammikuu 57	1 397 440	Uusi öljysihti (ero edelliseen = ?). Uusi öljynpaineventtiili.
tammikuu 57	1 408 860 1 413 860	Uudenlainen kytkinlevy 5.000 autossa. Kts. myös valmistenumerot 1 378 864 ja 1 657 072.
tammikuu 57	1 408 865	Laturin puhaltimen mutterin paksuus pieneni 16,25 mm:stä 12,25 mm:iin. Avainväli säilyi entisenä.
tammikuu 57	- - -	Moottorinumerosta 1 718 770 alkaen imusarjan putki, joka tähän asti on ollut Ø 18 mm, on nyt Ø 20 mm.
01.02.57	1 423 927	Uusi tuulilasinyyhkijän moottori, joka pyyhkii nyt 44 krt/min (ennen 30 krt/min). Samalla kytkentäkaavioon lisätään yksi johto lisää. Toinen tietolähde väittää muutoksen tapahtuneen vasta valmistenumerolla 1 438 742. Kumpi oikein?
helmikuu 57	1 429 178	Lämmönvaihtajan J-putken ja lämmönvaihtajan kuoren välistä tiivistystä parannettu sillä kohdalla, missä J-putki menee kotelon läpi, ylemmän reiän kohdalla. Samalla lämmönvaihtajan sisällä olevan "kolmisormisen" käyttövivun muoto muuttui leveämmäksi ja vivun päät muuttuivat pyöristetyimmiksi.
helmikuu 57	1 430 498	Vasemmanpuoleinen lyhyempi raidetanko on nyt 354 + 1 mm pitkä (ennen 350 + 1 mm). Samalla raidetangon mutkaa siirretty 10 mm kesemmälle, kulma on vastaavasti pienentynyt. Koskee vain vasemmanpuoleisella ohjauksella varustettuja autoja.
helmikuu 57	1 438 742	Kts. 1 423 927.



helmikuu 57	1 454 551	Vaihteiston vetopyörällä on nyt uudenmallinen varmistuslevy. Samalla kiristystiukkuus pienentynyt ollen nyt 8-9 mkg (vanhemman mallisen varmistuslevyn kanssa kiristystiukkuus oli 11-12 mkg).
maaliskuu 57	1 473 411	Peruutusvaihteen voitelua parannettu (edellisen kerran valmistenumera 1 216 555).
huhtikuu 57	1 498 843	Noin 30.000 autossa ei enää O-rengasta bensiinihanan sihdin ja bensiinihanan rungon välillä, mutta edelleen sihdin ja tankin välillä.
huhtikuu 57	1 517 414	Uusi starttimoottori EED 0,5/6L 34/1. Samantehoinen (0,5 hv) kuin edellinen malli EED/0,5/6L4, mutta parannuksena uudenlainen parannettu kaulaosan ja rungon välinen tiivistys.
17.05.57	1 532 758	USA-mallisissa Cabrioleteissa uusi vilkkuvalorele. Kts. myös 1 621 657.
toukokuu 57	1 536 250	Uusi öljynjäähdytin, jossa ei ole enää tukiraudan kiinnikettä (kts. 1 395 146). Korkeus on nyt 226,5 mm (ennen 254 mm) ja lamellien määrä on nyt 32 kpl (ennen 36 kpl). Huom! Toinen tietolähde väittää muutoksen tapahtuneen vasta vm. 1958 puolella, valmistenumera 1 655 524. Kumpi oikein?
toukokuu 57	1 538 617	Uudenlainen moottorin ensimmäinen runkolaakeri.
07.06.57	1 568 040	Standard-malliin uusi ohjauspyörä (millainen?).
kesäkuu 57	1 569 912	Vauhtipyörän neljän ohjaintapin pituus on nyt 14,0 + 0,3 mm (ennen 12,5 + 0,3 mm).
heinäkuu 57	1 587 435	Moottorin toisen runkolaakerin muotoa muutettu. Keskellä oleva voitelureikä on nyt aikaisempaa pienempi, tuloksena kasvanut laakerin käyttöikä.
heinäkuu 57	1 595 675	Vaihteiston käyttöakselilla olevan lukkolevyn kielekkeen ura on nyt aikaisempaa 3 mm leveämpi, ja se on nyt pohjastaan kaareva. Myös. ko. lukkolevy muuttui vastaavasti.
heinäkuu 57	1 597 047	(Vain joissakin autoissa?) 8 mm aikaisempaa lyhyemmät männänhelmat. Tuloksena parantunut öljynkierto.

01.01.57 Ruotsiin viedään 100.000:s VW.

Päivittäinen tuotanto (kaikki mallit mukaanlukien) on jo 2141 autoa.

Koko kalenterivuonna 1957 valmistettiin 372.518 umpimallia ja 8.043 Cabrioletia.

Vuosimallia 1957 (elokuusta 1956 heinäkuuhun 1956) tuli Suomeen maahantuojan kautta 1825 kpl. Kaikki olivat umpimalleja.

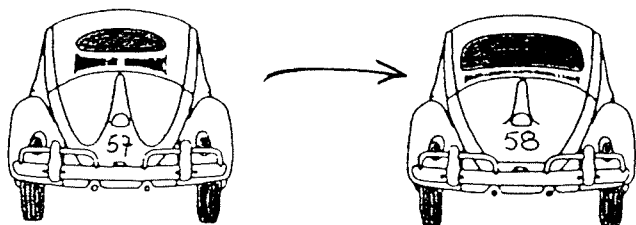
Vuonna 1957 Suomessa oli 27 VW:n myyntipistettä ja peräti 82 huoltopistettä. Olen vakuuttunut siitä, että yksi syy sille, että VW oli tällainen menestys, oli hyvä laajalle levinnyt huoltoorganisaatio. Diilerit jopa joutuivat ensin järjestämään huollon kuntoon, ennenkuin pääsivät myymään ensimmäistään autoa. Näin asiakkaat eivät joutuneet pulaan auton tarvitessa korjauksista.

Laati: Pasi Hakala, puh. (09) 34 736 43, 040-54 64 977  
Myytävänä joitakin vm. 1957 Kuplan myyntiesitteitä.

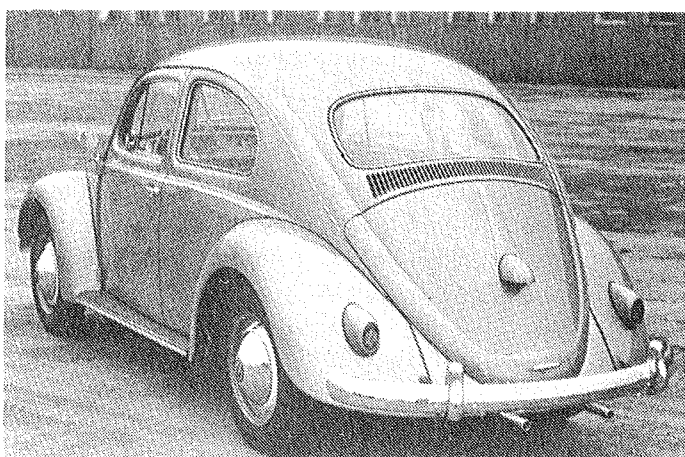
# VOLKSWAGEN KUPLAN MUODONMUUTOKSET 1949-60

Luku 11/14:

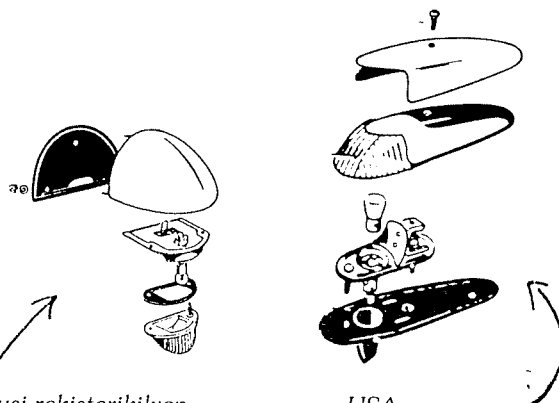
## VUOSIMALLI 1958



Takalasin pinta-ala lisääntyi 95 %. Irvilleuat virnuilivat, että VW suurentaa lasejaan niin että kuljettajat näkisivät paremmin, kuinka VW jää ajastaan jälkeen...

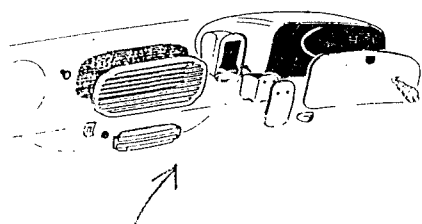


Tehtaan mainoskuva uudesta perusteellisesti uudistuneesta Kuplasta. Huomaa uusi litteämpi takaluukku (ei W-pokkausta).

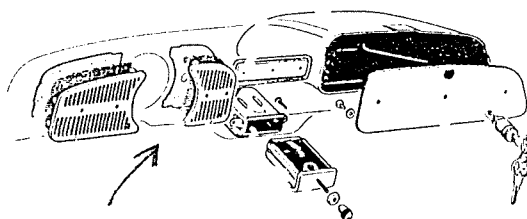


Uusi rekisterikilvenvalokotelo

USA:n, Kanadan ja Guamin vientimalleissa uudet etuvilkut – ne, jotka tulivat kaikkiin Kupliin vuosimallista 1961 alkaen.



1 600 439



1 600 440

Kokonaan uusi kojelauta. Kaiutin nyt mittarin vasemmalla puolella ja radion paikka keskellä kojelautaa. Kojelaudan keskellä on kromilista (ei Std.), kuvan hansikaslokeroon lukko vain Cabrioletteissa. Olennaisin parannus edelliseen malliin nähden lienee huomattavasti suurentunut hansikaslokeron. Kojelaudan kauneudesta voidaan olla montaa mieltä, mutta tämä "lay out" on osoittautunut hyvin pitkäikäiseksi - tänäkin päivänä Brasiliassa ja Meksikossa valmistettavissa Kuplissa on vielä tämänkaltainen kojelautanäkymä...

111 721 555 B

2640 mm

1 600 440 alkaen uusi aikaisempaa 10 mm pitempi kaasuvaijeri (johtuen uudesta kaasupolkimestä).

	<b>valmistenumerot:</b>	<b>moottorinumerot:</b>
elokuu 57	1 600 847 .... 1 637 038	1 937 053 .... 1 982 625
syyskuu 57	1 637 039 .... 1 671 208	1 982 626 .... 2 026 514
lokakuu 57	1 671 209 .... 1 709 420	2 026 515 .... 2 074 250
marraskuu 57	1 709 421 .... 1 742 856	2 074 251 .... 2 116 308
joulukuu 57	1 742 857 .... 1 774 680	2 116 309 .... 2 156 321
tammikuu 58	1 774 681 .... 1 815 645	2 156 322 .... 2 206 943
helmikuu 58	1 815 646 .... 1 852 703	2 206 944 .... 2 252 831
maaliskuu 58	1 852 704 .... 1 891 481	2 252 832 .... 2 300 862
huhtikuu 58	1 891 482 .... 1 926 948	2 300 863 .... 2 345 671
toukokuu 58	1 926 949 .... 1 962 835	2 345 672 .... 2 390 818
kesäkuu 58	1 962 836 .... 2 001 110	2 390 819 .... 2 439 544
heinäkuu 58	2 001 111    2 020 302	2 439 545 .... 2 463 618

**päivä-  
määrä:**

**valmiste  
numero:**

**muutos:**

01.08.57

1 600 440

Lukuisia muutoksia kautta linjan Käytännössä kokonaan uusi korimalli: umpimallien takaikkuna muuttui soikeasta suorakaiteen muotoiseksi, ja samalla takaikkunan pinta-ala kasvoi peräti 95 %. Myös tuulilasia suurennettiin, lähinnä yläkulmistaan, ja sen pinta-ala kasvoi 17 %. Cabrioletin vastaavat luvut olivat takana 45 % ja edessä 8 %. Uusi takaluukku, jossa ei ole enää W-kirjaimen muotoista pokkausta. Myös rekisterikilvenvalokotelon muoto muuttui, ja se on nyt eri tavoin tehty (ennen peltiä, nyt painevaluosa). Cabrioletin takaluukun ilmanottoaukot muuttuivat vaaka-asentoon (ennen pystyssä). USA:n, Kanadan ja Guamin vientimallien etuvilkkuvalot muuttuivat: ennen pyöreät vilkut etulokasuojien alalaidoissa, nyt pitkulaiset etulokasuojien päällä. Eurooppalaisissa edelleen vinkkarit. Kokonaan uusi kojelauta, jonka keskellä on nyt paikka radiolle (ennen sen paikka oli kojelaudan alalaidassa). Kaiuttimen paikka on nyt mittarin vasemmalla puolella (ennen keskellä kojelautaa). Suurempi hansikaslokero, kojelaudan keskellä kromilista (ei Std.). Uusi litteä kaasupoljin (ennen rullakaasu) ja vastaavasti uudet pohjapellit ja kumimatot. Uudet pitemmät tuulilasin pyyhkijät (joiden sulkaosan voi nyt irroittaa varresta, toisin kuin tähän asti). Korissa kyhmyt sillä kohdalla, mistä tuulilasin pyyhkineiston akselit menevät korin rintapellin läpi. Uusi sisäpeili, uuden muotoiset häikäisysuojat, jollainen on nyt myös apukuskin puolella (ei Std.). Oviverhoilut nyt kokonaan muovia (ennen enimmäkseen kangasta, paitsi niissä autoissa, joissa on keinoahkaverhoilu). Istuinten taustat ovat nyt keinoahkaa (ennen nekin olivat kangasta, paitsi taas niissä autoissa, joissa oli keinoahkaverhoilu). Uusi penkkikangas. Uusi kytkentäkaavio. Bensiinitankin ja korin välinen tiiviste on nyt 6 mm paksua kumia (ennen paksua pahvia). Export Limousine oli saatavilla näissä väreissä:

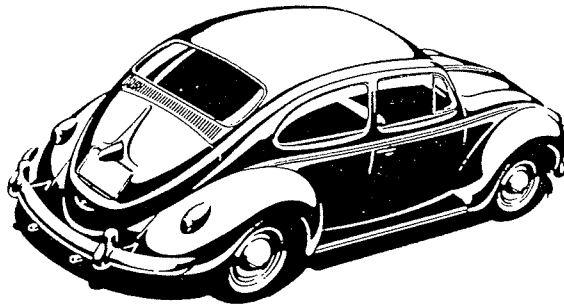
- agave L240 = vihreä
- korallenrot L351 = punaruskea
- ebenholzscharwz L40 = musta
- lichtbronze L245 = beige
- firnblau L334 = sininen
- diamantgrau L243 = harmaa
- capri L335 = sininen

Huomaa, että vuosimallin 1958 musta on koodiltaan L40, kuin kaikissa muissa vuosimalleissa VW:n musta oli koodiltaan L41! Eli kyseessä oli jokin sävyero? Listan kaksi ensimmäistä väriä olivat "vanhoja" värejä, viisi viimeistä uusia. Karmann Cabriolet oli saatavilla näissä väreissä:

- schwarz L41 = musta (ei L40!!!)
- shetlandgrau L329 = harmaa
- inkarot L258 = punaruskea met.
- bambus L241 = beige
- alabaster L473 = myöskin beige?
- atlasblau L338 = sininen

Näistä väreistä ainakin kolme ensinmainittua ovat "vanhoja" värejä. Huomaa, että Cabrioletin musta olikin L41 eikä L40.

- elokuu 57    1 604 758    Uusi matalampi öljykylpyilmansuodatin 111 129 611 D tai ...611 E, joka ei ota kiinni takaluokkuun (jossa ei ole enää sitä W-kirjaimen muotoista pokkausta, ja tästä syystä moottoritila on ilmanpuhdistajan kohdalta aikaisempaa matalampi). Lisäksi ohjausakselin suojaputken yläpäähän tuli uudenmallinen muovirinkula.
- 16.08.57    1 621 657    USA-mallisissa umpimalleissa nyt uusi vilkkuvalorele (Cabrioleteissa ollut jo valmistenumeroista 1 532 758 alkaen).
- syyskuu 57    1 641 735    Kaasuttimen ilmekanava nyt muovia (ennen kevytmetallia). Vai vasta 1 975 105?
- syyskuu 57    1 655 524    Kts. 1 536 250.
- syyskuu 57    1 657 072    Kaikissa autoissa uusi kytkinlevy, jota oli kokeiltu jo kahteen otteeseen. Kts. 1 378 864 ja 1 408 860.
- 01.10.57    1 673 351    Uudet etujarrurummut. Raideleveys on nyt edessä 1305 mm (ennen 1290 mm). Etujarruhihnojen leveys on nyt 40 mm (ennen 30 mm). Etujarrusylinterin Ø on nyt 22,20 mm (ennen 19,05 mm), ja jarrusylinterit kiinnitetään jarrukilpeen nyt yhdellä pultilla jarrukilpeen (ennen kahdella). Takajarrusylinterin Ø nyt 19,05 mm (oli 17,46 mm), ja sama kiinnitystavan muutos kuin edessä. Vastaavasti uudet jarrukilvet. Jarrukengissä nyt kaksi palautinjousta



**KONEVIESTIN  
KANSAINVÄLINEN  
KOE AJO**

**Volkswagen  
De Luxe**

Raideväli	1290 mm
edessä	1250 mm
takana	1250 mm
Akseliväli	2400 mm
Maavara	155 mm
Sisämitat	
Lattiansta kattoon	1260 mm
Etu-lasien yläreunasta	
lattiaan	1080 mm
Takaisistimen selkä-	
nojasta korkeuteen	1525 mm
Etuistuimen istuma-	
syvyys	445 mm
"	korkeus 345 mm
"	leveys 2 x 510 mm
Korkeus etuistuimelta	
kattoon	1070 mm
Takaisistimen istuma-	
syvyys	455 mm
- leveys	1320 mm
Korkeus takaisistimelta	
kattoon	875 mm
Etuistuimen selkänajan	
ja takaisistimen	
väli	165-290 mm

Englanti	Ruotsi	Saksa
----------	--------	-------

Moottori	+	+
Vaihteisto	+	+
Jousitus	+	+
Ohjous	+	+
Jarrut	+	+
Muotoilu		+
Sisätilat		+
Mukavuus	+	+
Äänieristys		+
Tavaratila		+
Ajo-ominaisuudet		+
Kiihtyvyys		+
Näkyvyys		+
Polttoaineen kulut.		+
Varusteet		+

Huomautuksia:  
Lämmityslaitte epätyydyttävä pohjoismaiselta kannalta.

**VOLKSWAGEN DE LUXE**

MITOITUS	
Ulkomitat	
Pituus	4070 mm
Leveys	1540 mm
Korkeus	1500 mm



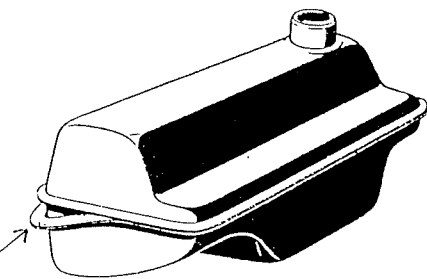
Paino ajovalmiina	730 kg
Kantavuus	380 kg
Henkilöluku	5
Tehopaino	24,3 kg/hv (Din)
Suurin nopeus	112 km/h
Kiihtyvyyssijat	
0-60 km/h	12 s
0-80 km/h	20 s
0-100 km/h	38 s

Nousukyky	
1. vaihteella	38 %
2. vaihteella	18,5 %
3. vaihteella	11 %
4. vaihteella	6 %

**RAKENNETIEDOT**

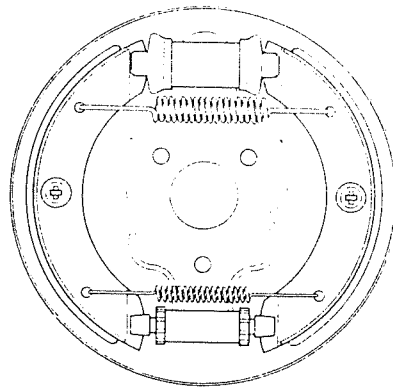
Moottori	
Toimintatapa	4-tahainen
Sylinteriluku	4
Sylinterin läpimitt.	77 mm
Iskunpituus	64 mm
Sylinteritilavuus	1192 cm³
Teho	30 hv (Din)
Kierrosnopeus	3400 r/min
Puristussuhde	6,6:1
Litrat/teho	25,2 hv/l
Suurin vääntömomentti	
kierrosl.	2000 r/min 7,7 kpm
Venttiilit	kansit.

Sähkölaitteet  
Syttyvästulpat lämpöarvo 225  
Latausgeneraattori ..... 160 W  
Akku ..... 6 V, 66 Ah  
Polttoainejärjestelmä  
Kaasuttaja .... Solex 28 PCI  
Polttoainepumppu mekaaninen  
Polttoainesäiliön tilavuus 40 l  
Voitelu öljyjäähdyttimellä  
varustettu painekierto-  
Oljytilavuus ..... 2,5 l  
Jäähdytys ..... ilma-  
Kytin ..... kuiva 1-levyinen  
Vaihdelaitteikko  
Synkronisointi ..... 2-4.  
Välitysnopeus ja nopeudet km/h  
1. vaihte ..... 3,60:1 0-30  
2. vaihte ..... 1,88:1 0-60  
3. vaihte ..... 1,23:1 15-90  
4. vaihte ..... 0,82:1 35-110  
Perustusvaihte 4,63:1  
Oljytilavuus ..... 2,5 l  
Vetopöyrästä  
Välitysnopeudet ..... 4,4:1  
Voimansiirto moottori takana  
takaveto  
Runko hitsattu, keskikotkella  
varustettu levyrunko  
Jousitus  
Edessä erillinen ylä- ja ala-  
tuin, kaksi pekkaita putkil-  
la sijaista vääntöjousta  
Takana erillinen, heilurimaiset  
puollakselitukivarain, yksi  
vääntöjousta puoleltaan.  
Iskunvaimentajat kaksoitoimil-  
set hydrauliset teleskooppli-  
tyypillä.  
Pyörät levypyörät svaureau-  
vanteilla.  
Koko ..... 4 J x 15  
Renkaat ..... sisärenkaattomat  
Koko ..... 5,60-15  
Ilmanpaine edessä 1,2 ja taka-  
na 1,5 kp/cm²  
Ohjous ..... kierukka-  
Kääntöpiiri ..... 11 m  
Ohjauspyörän ääritasennot 2 1/2  
kierrosta.  
Pystykallistuma (Camber) 40°  
Etusuppeuma (Toe in) 1-3 mm  
Takakallistuma (Caster) 2°30'  
Jarrut  
Edessä ..... Ate, hydrauliset  
Takana ..... 2  
Jarrupinta-ala ..... 520 cm²  
Jarrurummun läpimitt. 230 mm  
Käsijarru vaikuttaa mekaanis-  
esti takapyörään  
Kori ..... puristettu  
Aine ..... teräslevy  
Malli ..... limousine  
Ovilluku ..... 2  
Oven leveys ..... 915 mm  
Mittarit: ..... nopeus-, matka-  
Varoitusalut: lataus-, öljyn-  
paine-, kaukovoalo-, jäähdy-  
lys-, suuntaviitta-  
Suuntaviittat: ..... osoittinytymä  
Lämpöpyykkiä ..... itseasettavat  
Häikäisyväkät ..... yksi  
Lämmityslaitte ..... raitisilma-  
Radio ..... lisämaksusta  
Normaalilyökälu: nosturi, pih-  
dit, 2 ruuvitaltaa, jokoavain,

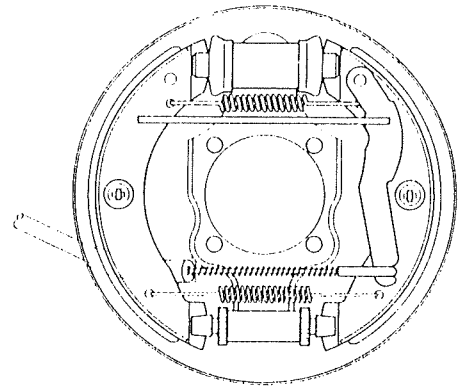


Bensiinitankin ja korin välinen tiiviste on nyt 6 mm paksua kumia (ennen pahvia). Bensiinitankki säilyi samana.

Uusi jarrujärjestelmä valmiste-  
numerosta 1 673 351 (Export)  
ja 1 665 425 (Cabriolet).

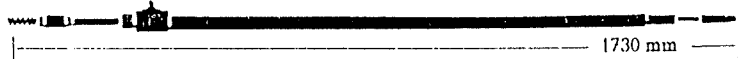


Edessä nyt 40 mm jarruhihnat ja  
22,2 mm jarrusylinterit, uudet  
jarrukilvet ja uudet palautinjouset

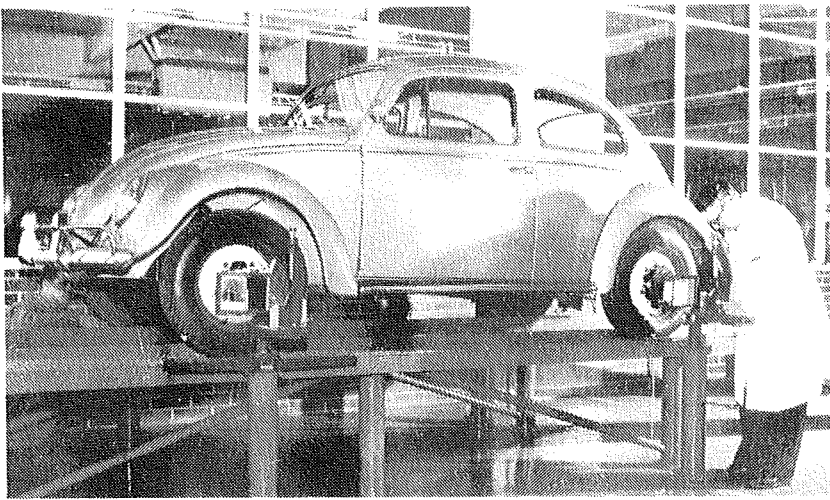


Takana nyt 19 mm jarrusylinterit,  
uudet käsijarruvaijerit ja  
kaikki muutkin osat uutta.

113 609 721 D



Uudet käsijarruvaijerit, joiden pituus on nyt 1730 mm (ennen 1920 mm).



Tehtaan mainoskuva v. 1958–59  
Kuplasta lopputarkastuspenkissä.  
Huomaa, että autossa on ns. USA-  
puskurit, vaikka siinä ei ole vilkku-  
valoja, ts. auto on menossa toden-  
näköisemmin eurooppalaiseen  
maahan.

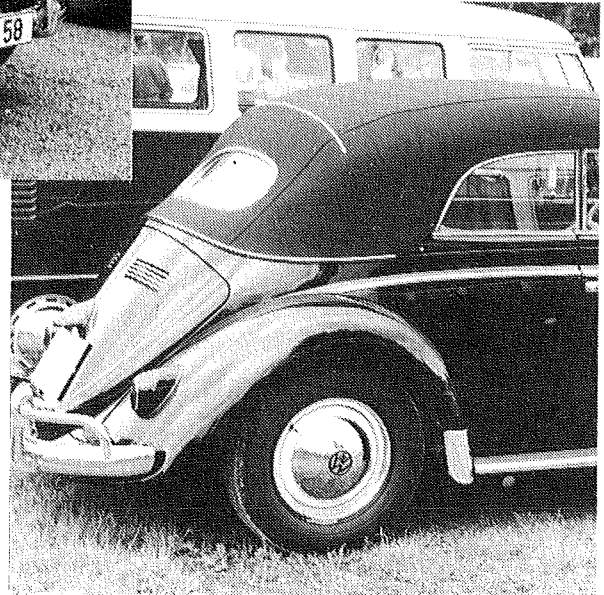
(ennen kolme). Tähän asti jarrukilvet olivat keskenään samanlaisia molem-  
milla puolilla takana, mutta erilaisia edessä vasemmalla ja oikealla, ts. autos-  
sa oli kolmenlaisia jarrukilpiä. Nyt edessä olevat jarrukilvet olivat samanlaisia  
keskenään molemmilla puolilla, ts. autossa oli enää kahdenlaisia jarrukilpiä.  
Uudet käsijarruvaijerit, jotka tulevat takajarrukilven etureunasta läpi (ennen  
takaviistosta), pituus nyt 1730 mm (ennen 1920 mm). Huom! Toisen tieto-  
lähteen mukaan nämä jarruihin liittyvät muutokset olisivat tapahtuneet vasta  
valmistenumeroilla 1 673 411.

lokakuu 57	1 673 411	Kts. edellinen selostus.
11.11.57	1 726 006	3-vaihteen hammaspyörien hammasluku vetovaihteisto pyörällä nyt 28 ja käyttöakselilla 23; 1 429 355 välityssuhde 1:1,22 (tähän asti 27 ja 22 hammasta ja välityssuhde 1:1,23). 4-vaihteen hammaspyörien hammasluku vetopyörällä on nyt 23 ja käyttöakselilla 28; välityssuhde on 1:0,79 (tähän asti oli 22 ja 27 hammasta ja suhde 1:0,82). Uudet hammasluvut ovat muuten samat kuin mitä oli käytössä autoissa, joiden valmistenumero oli välillä 1-0 397 024 ... 1-0 575 414. Käyttöakselilla oleva taaempi kuula-laakeri ja vetopyörällä oleva rullalaakeri on nyt korvattu neulalaakereilla. Neulalaakereilla varustetun vaihteiston tunnistaa vaihteiston numeron viereen lyödystä N-kirjaimesta.
20.12.57	1 769 756	20.000 autoon huoltovapaat raidetangon päät, etuakselistosta 1 781 718 alkaen.



**KARMANN  
KAROSSERIE**

*Vm. 1958 Karmann Cabriolet 151.  
Auto on USA-vientimalli (ei vink-  
kareita vaan kapeat vilkut (vrt. sivun  
54 pyöreisiin vilkkuihin).  
Bad Camberg 1991.*



*Edellisen kuvan auton takapäät.  
Huomaa takaluukun ritilät, jotka ovat  
nyt vaakasuunnassa (vm. 1957 ja  
vanhemmissa Karmann Cabrioletteissa  
ne ovat pystyssä). Kuvan ritilöiden  
päällä on kromipinnat (lisävaruste).*

Filippiineillä avataan VW-kokoonpanotehdas vuonna 1958. Maaliskuuhun 1958 mennessä ulkomaalaisissa VW kokoonpanotehtaissa, kahdeksassa maassa, oli koottu jo 119.571 Kuplaa (ja 29.174 Transporteria). Vuoden 1958 tuotannosta melkein 10 % koottiin Saksan ulkopuolella.

Koko kalenterivuonna 1958 valmistettiin 441.941 umpimallia ja 9.577 Cabrioletia.

Vuosimallia 1958 (elokuusta 1957 heinäkuuhun 1958) tuotiin Suomeen maahantuojan kautta noin 2.154 kpl. Mukana lienee ollut jokunen Cabriolet?

joskus v. 1957 aikana	---	Haitarikaton avauskahvan alla oleva aluslevy on nyt muovia (ennen oli kromattu levy).
09.01.58	1 789 807	Magneettinen kampikammion öljynpoistomutteri (niin että metallilastut tarttuvat siihen).
tammikuu 58	1 802 775	Kaasuttimen tyhjäkäynnin säätöruuvi on nyt 12 mm pitkä (ennen 13,5 mm).
tammikuu 58	---	Uusi bensiinitankin korkki, joka on "tuuletettu". Tunnistettavissa N-kirjaimesta.
helmikuu 58	1 832 100	Ohjausvaihteen säätöholkin tiiviste on nyt kumia (ennen huopaa).
maaliskuu 58	1 854 278	Lämmövaihtajan sisällä oleva "kolmisorminen" käyttövipu on nyt uudenlainen. Edellinen muutos 1 429 778.
20.03.58	1 882 550	Sytytystulpan avaimessa on nyt kumitulppa (ennen jousilevy) pitämässä tulppaa paikallaan.

maaliskuu 58	1 890 983	Moottorista 2 300 536 alkaen uusi ravistamaton ja entistä joustavampira-kenteiseksi suunniteltu kytkinlevy. Vaihtokelpoinen vanhempiin malleihin.
14.04.58	1 904 235	8 mm pulteissa, joilla lokasuojat, astinlaudat, pohjalevy, puskurinkiinnitys-raudat ja äänimerkki kiinnitetään koriin, on nyt 13 mm:n kanta (ennen 14 mm avainväli).
29.04.58	1 925 488	Olkatapin pusla on nyt levystä prässätty ja varustettu saumalla (ennen oli sorvattu).
toukokuu 58	1 943 001	Vaihdekepin juurikappaleen jousi näyttää samalta kuin ennen, mutta sen kokoonpainamiseen tarvitaan entistä vähemmän voimaa, nyt 4,5 kg, ennen 5,2 kg.
toukokuu 58	---	Akkunesteen pinta nyt 5 mm akkukennojen yläpuolella (ennen 10-15 mm).
05.06.58	1 975 105	Kts. 1 641 735.
kesäkuu 58	1 976 996	Uusi bensiinipumpun kansi, jossa se kohta, johon nouseva polttoaineputki kiinnitetään, on nyt 6 mm aiempaa korkeampi.
30.06.58	1 994 320	Virranjakajan pyöröjä ja sytytystulppien hatut ovat häiriösuojattuja, moottorista 2 425 147 alkaen. Kts. 2 153 001.

15.11.57 viedään 100.000:s VW Hollantiin.

28.12.57 valmistuu VW 2.000.000.

13.06.58 valmistuu 250.000:s VW-vaihtomoottori (joita alettiin kunnostaa jo 05.11.48!!). Nyt jo joka kymmenes VW kulkee vaihtomoottorin turvin. Vuonna 1958 VW vaihtomoottori mak-saa DM 495, mikä on 58 % halvempi kuin aivan uusi moottori.

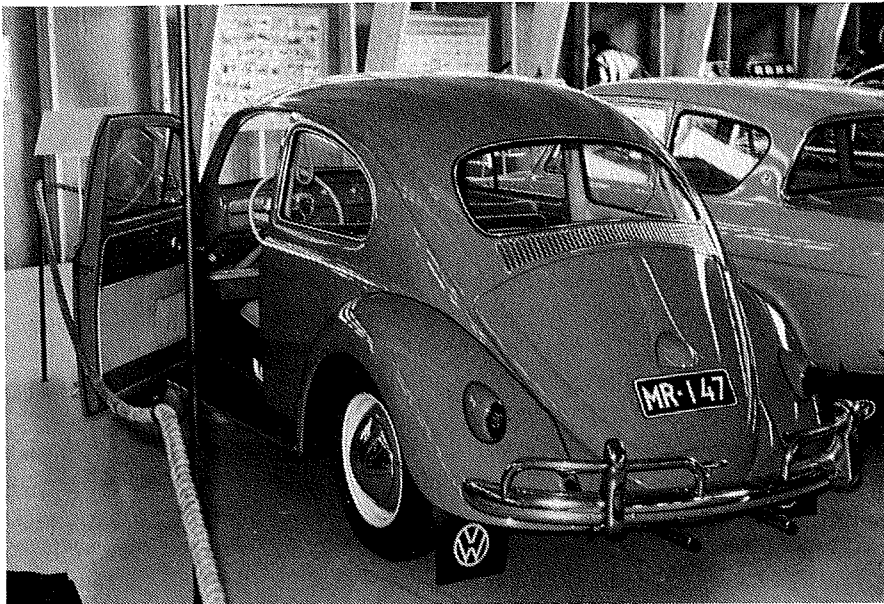
30.06.58 viedään 50.000:s VW Itävaltaan.

Pasi Hakala, puh. (09) 347 3643, 040-546 4977

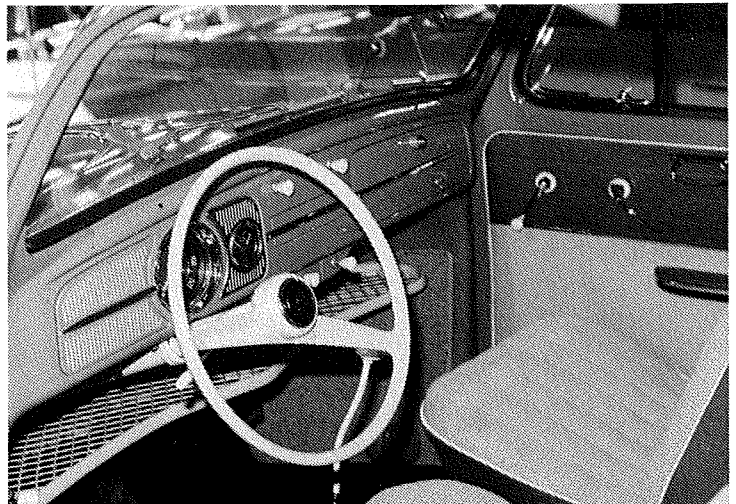
# VOLKSWAGEN KUPLAN MUODONMUUTOKSET 1949-60

Luku 12/14

## VUOSIMALLI 1959



2 298 634, armoitetun hieno vm.  
1959 VW 113, sininen väriltään.  
USA-puskurit ja kromiritilä ovat  
lisävarusteita.  
Om. Armo Kokko. Oulu 1992.



Edellisen kuvan auton lisävarusteita: kojelauta  
hylly, mittaripaneeli, hansikaslokeron lukko,  
ovenvetolenkki. Vähäisenä kauneusvirheenä  
siniseen autoon oli pistetty ruskeat matot  
(uutena olleet harmaat).

### valmistenumerot:

elokuu 58	2 020 303 ... 2 060 332
syyskuu 58	2 060 333 ... 2 102 988
lokakuu 58	2 102 989 ... 2 149 028
marraskuu 58	2 149 029 ... 2 186 987
joulukuu 58	2 186 988 ... 2 226 206
tammikuu 59	2 226 207 ... 2 270 326
helmikuu 59	2 270 327 ... 2 312 649
maaliskuu 59	2 312 650 ... 2 355 192
huhtikuu 59	2 355 193 ... 2 405 422
toukokuu 59	2 405 423 ... 2 447 564
kesäkuu 59	2 447 565 ... 2 498 431
heinäkuu 59	2 498 432 ... 2 528 282

### moottorinumerot:

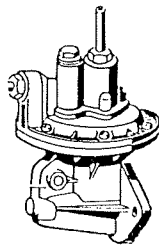
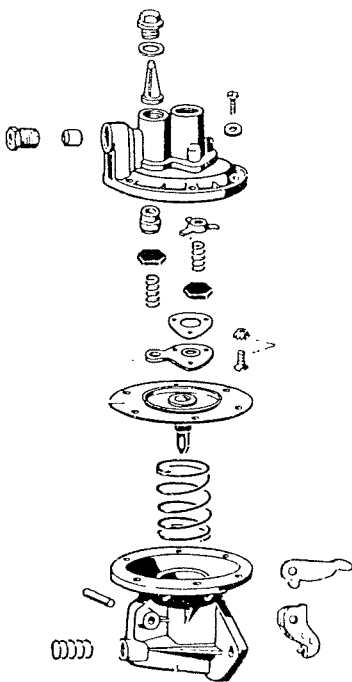
2 463 619 ... 2 514 115
2 514 116 ... 2 567 730
2 567 731 ... 2 624 613
2 624 614 ... 2 671 821
2 671 822 ... 2 721 313
2 721 314 ... 2 775 897
2 775 898 ... 2 828 764
2 828 765 ... 2 881 524
2 881 525 ... 2 943 920
2 943 921 ... 2 996 628
2 996 629 ... 3 059 836
3 059 837 ... 3 098 191



<b>päivä- määrä:</b>	<b>valmiste- numero:</b>	<b>muutos:</b>
elokuu 58	2 060 332	Export-malleissa uusia värejä: – schwarz L41 = musta (ei L40) – fjordblau L434 = sininen – granatrot L358 = viininpunainen – reseda L14 = vihreä – kalaharibeige L343 = beige ja entisiä värejä: – diamantgrau L243 = harmaa – capri L335 = sininen
19.09.58	2 071 106	Etuluukun avausvipu siirrettiin lähemmäksi ohjauspylvästä.
syyskuu 58	2 078 055	Taka-akseliputken ja vaihdelaatikon pallopinnan väliin kummallekin puolelle asennetaan muovilevy, ja tästä syystä on vaihdelaatikossa olevat pallopinnat upotettu 1 mm syvemmälle. Muovilevyjen tarkoituksena on lisätä pallopintojen kulutuskestävyyttä.
28.10.58	2 141 907	Joidenkin autojen etuakseliston lehtijouset on hitsattu päistään kiinni toisiinsa, ja siksi lehtijouset ovat nyt 7 mm aikaisempaa lyhyempiä. Kts. myös 2 179 586.
marraskuu 58	2 153 001	Häiriösuojatut tulpanhatut ja virranjakajan pyöräjä (kts. 1 994 320; olisiko muutos tapahtunut jo silloin, vai parannettiinkö nyt silloin tehtyä muutosta nyt?). uusi virranjakajan tyyppimerkintä VJUR 4 BR 8 (ennen VJU 4 BR 8). Pyöräjää lukuunottamatta muut osat ovat ennallaan.
marraskuu 58	---	Moottorista 2 634 771 alkaen pakoventtiilien venttiilinohjurit ovat 5 mm aikaisempaa lyhyempiä (miksi?).
25.11.58	2 179 586	Yhteenhitsatut etuakseliston lehtijouset nyt kaikissa autoissa. Kts. 2 141 907.
03.12.58	2 193 349	Moottorista 2 675 068 alkaen bensiinipumpussa on uusi, roskasihdillä varustettu kansi.
joskus v. 1958 aikana	---	Varapyöräsyvennyksen seinään lisätty kolmas poikittainen vahvikeura.
tammikuu 59	2 232 161	Takaiskunvaimentajien kiinnityskohdat muuttuivat. Takajousituksen asento on nyt $11^\circ \pm 30'$ (oli ennen $12^\circ \pm 30'$ ).
12.01.59	2 245 160	Pölykapselin irroitustyökalu lisätty työkalusarjaan.
19.01.59	2 252 455	Export-malleihin uudet häikäisysuojat, läpinäkymätöntä topattua valkoista muovia (ennen läpinäkyvää vihreää pleksiä).
22.01.59	2 252 685	Em. uudet häikäisysuojat nyt myös Cabrioleteissa.
22.01.59	2 256 907	Oikeanpuoleisella ohjauksella varustetuissa autoissa vasemmanpuoleisen raidetangon pituus 807 mm (oli 814 mm) ja oikean pituus 325 mm (oli 318 mm), etuakselistosta 2 278 029.
tammikuu 59	---	Uusi tyyppikilpi. Ei enää erillistä "Made in W-Germany" -kylttiä, vaan ko. teksti lukee nyt tyyppikilvessä. Auton malli on nyt merkitty 111 ... 118 (ennen 1/11 ... 1/18). Kaikkiin kyltteihin ei tosin näköjään aina löyty tuota

mallimerkinnän kolmatta numeroa, eikä aina edes valmistusvuotta (Baujahr). Muistathan, että valmistusvuosi ei ole sama kuin vuosimalli.

- tammikuu 59 --- Uudella tavalla tuuletettu bensiinitankin korkki.
- 10.03.59 2 317 671 Cabrioletin takapenkkiin uudet jouset ja toppaukset.
- 06.04.59 2 368 910 Sytytystulpat, joiden lämpöarvo on nyt 175 (ennen 225).
- huhtikuu 59 --- Moottorista 2 938 464 alkaen sytytystulppien johdot kiinnitetty kumituteilla puhallinkoppaan (ennen johdot kulkivat imusarjan päälle kiinnitetyn peltiputken sisällä). Uusi puhallinkoppa, jossa reiät em. kumitutteja varten, ja lisäksi ylhäällä suorakaiteen muotoinen syvennys ilmanpuhdistajan kohdalla.
- 04.05.59 2 409 056 Uudenmalliset lämmönvaihtajat.
- 13.05.59 2 425 182 Äänenvaimentajan kiinnitystapa muuttui. Uudet kiinnikkeet, uusi äänenvaimentaja.



Valmistenumeroista 2 193 349, moottorinumerosta 2 675 068 alkaen uusi bensiinipumppu, jossa on irroitettava roskasihti. Vertaa aikaisempiin malleihin.

Volkswagenwerk GmbH

Typ  Fahrgestell-Nr.

zul. Gesamtgewicht kg  Baujahr

zul. Achslast vorn kg  zul. Achslast hinten kg

38 x 148 mm

Volkswagenwerk GmbH.

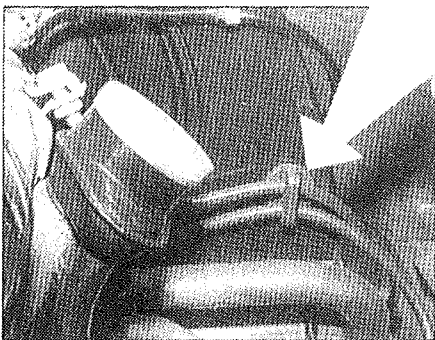
Typ  Fahrgestell-Nr.

zul. Gesamtgewicht kg  Baujahr

zul. Achslast vorn kg  zul. Achslast hinten kg

MADE IN WESTERN GERMANY

44 x 148 mm



Imusarjan päällä ei ole enää peltiputkea, jonka sisällä sytytystulpan johdot kulkevat. Johdot ovat nyt kumituteilla kiinni puhallinkopan kyljessä. Uusi puhallinkoppa, jossa on lisäksi suorakaiteenmuotoinen kolo ilmanpuhdistajan takana.

Uusi tyyppikilpi. Huomaa alalaidan teksti "Made in Western Germany". Ennen tyyppikilven alapuolella oli erillinen kyltti "Made in W-Germany".

Koko kalenterivuonna 1959 valmis tettiin 564.416 umpimallia ja 10.991 Karmann Cabrioletia.

01.11.58 lähtien kaikki VW-moottorit valmistetaan Hannoverissa.

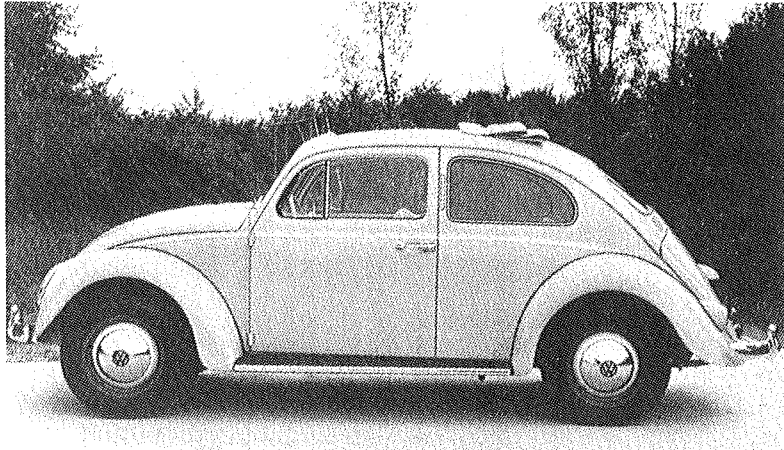
Vuosimallia 1959 tuotiin Suomeen VW-Auto Oy:n kautta noin 1831 kpl – joukossa jokunen Cabrioletkin?

Tiedot kirjasi: Pasi Hakala, p. (09) 347 3643, 040-546 4977

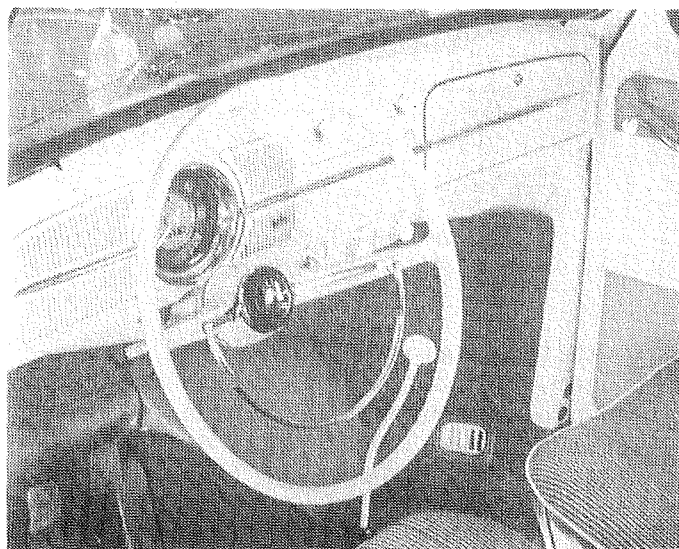
# VOLKSWAGEN KUPLAN MUODONMUUTOKSET 1949-60

Luku 13/14

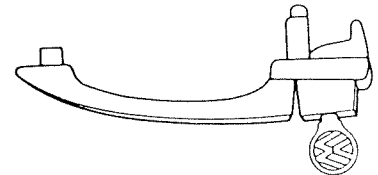
## VUOSIMALLI 1960



Tehtaan mainoskuva vm. 1960 mallista 117.



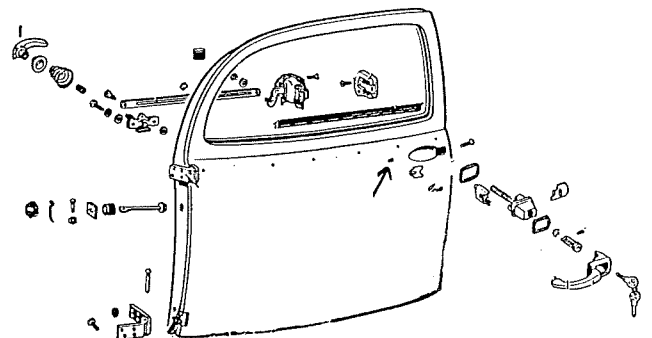
Uusi ohjauspyörä, jossa on "tööttirinki". Huomaa apukuskin jalkojen alla oleva vino levy ja uudet kumimatot.



Uudet painonapilla varustetut ovenkahvat (ennen ns. lihakoukkukahvat).



Uusi 3-värinen Wolfsburg vaakuna etulukussa (ennen 6-värinen).



Uudet ovet. Ovenkahvaa varten nyt kaksi reikää. Uudet lukkolaitteet ja uudet lukkojen vastakappaleet ovitolpissa.

### valmistenumerot:

elokuu 59	2 528 283 ... 2 574 497
syyskuu 59	2 574 498 ... 2 631 447
lokakuu 59	2 631 448 ... 2 674 497
marraskuu 59	2 674 498 ... 2 745 953
joulukuu 59	2 745 954 ... 2 801 613
tammikuu 60	2 801 614 ... 2 862 052
helmikuu 60	2 862 053 ... 2 922 174
maaliskuu 60	2 922 175 ... 2 988 365
huhtikuu 60	2 988 366 ... 3 048 367
toukokuu 60	3 048 368 ... 3 115 196
kesäkuu 60	3 115 197 ... 3 178 360
heinäkuu 60	3 178 361 ... 3 204 566

### moottorinumerot:

3 098 192 ... 3 152 785
3 152 786 ... 3 218 812
3 218 813 ... 3 288 595
3 288 596 ... 3 355 542
3 355 543 ... 3 424 453
3 424 454 ... 3 598 973
3 598 974 ... 3 658 782
3 658 783 ... 3 726 116
3 726 117 ... 3 786 158
3 786 159 ... 3 852 394
3 852 395 ... 3 909 830
3 909 831 ... 3 927 802

**päivä-  
määrä:**

**valmiste  
numero:**

**muutos:**

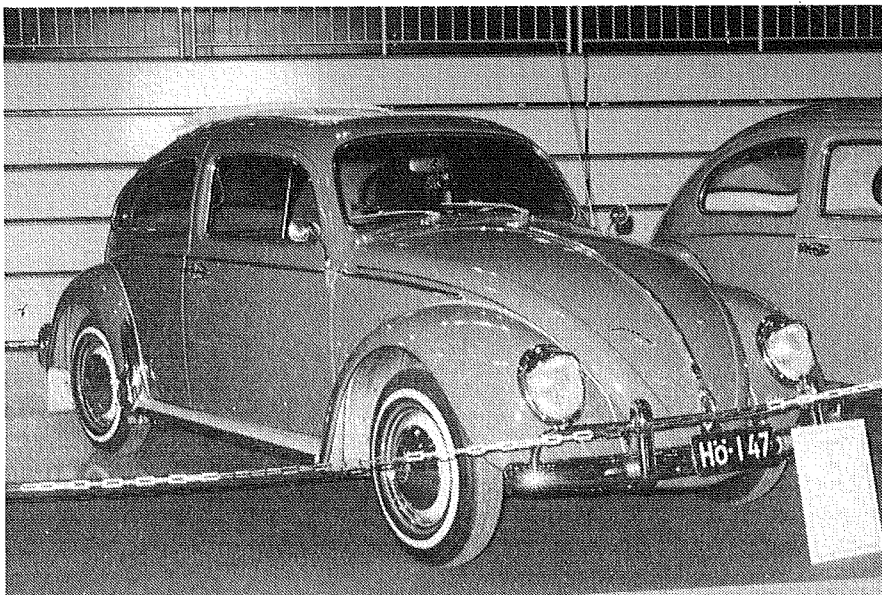
06.08.59

2 528 668

Takajousituksen asento on nyt  $16^{\circ}30' \pm 50'$  (oli ennen  $11^{\circ} \pm 30'$ ). Moottorin ja vaihdelaatikon asentoa kallistettu  $2^{\circ}$ , mistä syystä tehtiin seuraavia muutoksia, moottorista 2 072 724 alkaen: öljymittatikon alapään ja ylimmän merkkiviivan väli on nyt 40 mm (ennen 44 mm), ja mittatikon lenkkipää on nyt maalattu punaiseksi, tunnistamisen helpottamiseksi. Uusi äänenvaimennin, sillä muutoin poistoputket olisivat ottaneet takahelmaan kiinni; nyt pillit olivat oikeassa asennossa. Moottorin öljyntyhjennysreikä siirrettiin lohkosta öljysihdin kannen keskelle. Kallistuksenvakaaja on nyt vakiona (ei Std.); kiinnikkeet olivat samoja kuin Karmann Ghiassa (jossa oli ollut kallistuksenvakaaja vakiona alusta asti), mutta tanko oli suorempi kuin KG:ssä. (Huom! Tuo em. KG:n kallistuksenvakaaja oli ollut mahdollista saada lisävarusteena myös Kupliin, jälkiasennussarjan numero oli SP 94). Uusi ohjauspyörä, jossa äänimerkin painikerinki. Ohjausakseli on nyt laakeroitu suojaputkeen nähden. Automaattinen suuntamerkin palautus. Uusi kytkentäkaavio. Uudet painonapilla varustetut ovenkahvat (ennen ns. lihakoukku kahvat). Oikeanpuoleisessa ovesa uusi käsinoja. Nyt vain kaksi isoa kumimattoa lattialla, toinen etujalkatilassa, toinen takana (ennen viisi eri kumimattoa lattialla ja yksi etujalkatilassa pystyssä). Apukuskin jalkojen alle lisätty vino jalkatuki. Ajovaloumpion kopan ja korin välillä ei ole enää J-kirjaimen muotoista johtoputkea, vaan ajovalon johdot kulkevat nyt kumiletkun sisällä. Takapenkin alle lisätty muovilevyt, niin että akku ei enää näy matkustamoon. Export Limousine oli saatavilla näissä väreissä:

- schwarz L41 = musta
- indiarot L451 = punaruskea
- arktis L363 = vaaleansininen
- kieselgrau L440 = harmaa
- indigoblau L436 = sininen
- jadegrün L349 = vihreä
- mangogrün L346 = toinenkin vihreä
- keramikgrün L419 = taasko yksi vihreä?

Vain musta oli entinen väri, kaikki muut olivat uusia. Tuo indiarot on hyvin samansävyinen kuin vm. 1956–58 käytetty korallenrot. Olenhan minä huomannut, että saksalainen pitää vihreästä väristä, mutta että kolme eri vihreän sävyä samassa vuosimallissa? Ja vielä yksi muutos: uusi nopeusmittari, jossa on vain yksi taustavalopolttimo (näyttö edelleen max. 120 km/h tai 80 mph).



2 617 827, vm. 1960 Kupla joka uutena oli umpimallinen (113) mutta johon on myöhemmin vaihdettu haitarikatto, jolloin auto vastaa mallia 117. Autossa on joitakin lisävarusteita, joista fiksuimmasta päästä ovat avattavat takasiivulasit. Ns. U-puskurit ovat myös lisävaruste. Ne saattoivat olla eurooppalaisissakin Kuplissa jo tehtaalla asennettuna, tai ne saattoivat olla maahantuojan asentamat. Huomaathan, että pelkät USA-puskurit eivät tee autosta USA-mallia! Kuvan auto on eurooppalaista mallia, ja siksi siinä on "poikavinkkarit". Huomaa hyvin erikoinen rekisterikilpi, joka todennäköisimmin on ollut autossa uudesta asti. Auto on kuvattu Tampereella 11/1993.



3 082 797, vm. 1960, haitarikattoinen AITO USA-malli, joka uutena oli muistaakseni Yhdysvaltain suurlähetystön käytössä. Huomaa etulokasuojien päällä olevat kapeat ja kirkkaat vilkkuvalot, eurooppalaisissa kuuskymppisissä on vielä vinkkarit viimeistä vuosimallia. Kuvan autossa on luonnollisestikin myös USA-puskurit. Alkuperäinen mailimittari oli välillä korvattu km/h-mittarilla, mutta sittemmin mittari on taas vaihdettu oikeanlaiseksi. Auto on kuvattu Turussa vuonna 1989.

Vuosimallia 1960 (elokuusta 1959 heinäkuuhun 1960) tuotiin VW-Auto Oy:n kautta noin 1638 kpl. Joukossa on ainakin yksi Cabriolet, Kisahallin autonäyttelyssä ollut punainen avomalli (2 902 583), jonka osti sisustusarkkitehti Lasse Ollinkari. Samassa näyttelyssä oli myös valkoinen Karmann Ghia Cabriolet ja sininen KG Coupe.

21.08.59 VW-tehtailla on jo 50.000 työntekijää.

25.08.59 valmistuu 3.000.000:s VW.

15.06.60 viedään Yhdysvaltoihin 500.000:s VW. Vuoden 1949 jälkeen Wolfsburgin tehtaisiin on tutustunut jo miljoona vierailijaa.

06.08.59	2 528 890	Uusi 180 W laturi (ennen 160 W).
06.08.59	2 533 000 (noin)	Puhaltimen/laturin kierroksia vähennetty. Ennen laturin hihnapyörän ja kampiakselin hihnapyörän välinen välityssuhde oli 1:2, mutta nyt se on 1:1,8. Alemman hihnapyörän Ø on nyt 178 mm (ennen 184 mm), ylempi hihnapyörä on nyt Ø 108 mm (ennen 99,5 mm).
11.08.59	2 539 142	Uudet kylkilistojen kiinnitysklipsujen kumihatut. Ennen korin sisäpuolelle liimattiin kuminen "sombreero", nyt kumitutti on pienempi ja se työnnetään listankiinnikkeen reikään ulkoapäin.
05.11.59	2 708 099	Bensiinihanassa nyt korkkitiiviste (ennen Thiokol-nimistä ainetta). Kts. valmistenumero 092 879 (v. 1949).
07.01.60	---	Moottorista 3 351 754 alkaen venttiilin säätömuttereiden avainväli on 13 mm (oli 14 mm).
22.01.60	2 849 651	Uudet häiriösuojatut tulpanjohdot.
02.03.60	2 921 552	Etuakselistoon lisätty ohjausiskunvaimennin, etuakselistosta 2 926 037 alkaen.
09.05.60	3 060 711	Korin ja lämmönvaihtajien välillä olevien metalliputkien ympärille lisätty äänen vaimennustoppausta.

☆☆☆

Vuosimallissa 1961 esiteltiin taas uusia hienouksia: Export-mallin moottorin tehoa nostettiin 30 hv:sta 34 hv:aan ja vaihteisto muuttui täyssynkronoiduksi. Standard-malleissa oli edelleen 30 hv ja ykkönen synkronimaton. Vinkkarit poistuivat ja tilalle tulivat samat etuvilkut kuin mitkä USA-malleissa oli ollut käytössä jo vm. 1958 alkaen, mutta sillä erotuksella, että lasit olivat oransseja eikä kirkkaita. Takavalot muuttuivat suuremmiksi kesken vuosimallin, jne... Mutta se on jo oma juttunsa. Seuraavassa luvussa on luvassa huomautuksia, korjauksia, oikaisuja, selityksiä, palautetta ja tilastoja. Eli melkoinen komposti siis.

Pasi Hakala, (09) 347 3643 ja 040 546 4977

# VOLKSWAGEN KUPLAN MUODONMUUTOKSET 1949-60

## Luku 14 (14):

### **Huomautuksia, korjauksia, oikaisuja, selityksiä, palautetta ja tilastoja. Eli melkoinen komposti.**

*Tutkittuani läpikotaisin kolme erilaista 1950-luvun Volkswagenia, harrastettuani varsin totaalisesti yhdeksän vuoden ajan, hallittuani keskeistä sanastoa neljällä kielellä ja omattuani kohtuullisen merkkikohtaisen kirjaston kuvittelin loppuvuodesta 1995 olevani valmis tämän artikkelisarjan julkaisemiselle. Kuvittelin tuottavani liki virheetöntä tekstiä, mutta kuinka ollakaan, taasen kerran ylpeys kävi lankeemuksen edellä, ja tekstiin pääsi liivahtamaan jokunen virhe. Itse löysin jokusen, ja neljä lukijaani (minulla oli siis ainakin neljä lukijaa!) löysivät loput. Pahoittelen tapahtunutta.*

#### **H-M 6/1995**

Tieto työntötkojen suojausputkien poimutuksesta osoittautui uutisankaksi. Mikael Raivion entisöimättömässä alkuperäisenä säilyneessä 1943 Kübelwagenissa on KdF-logolla varustetut vain päistään poimutetut suojausputket.

#### **H-M 1/1996**

Imuilman esilämmitys on ollut aiemminkin, mutta tällä päivämäärällä imusarjaan lie tullut alumiinik-löntti imusarjaan esilämmitys- ja imuputkien yhtymäkohtaan.

Cabrioletteissa oli ilmeisesti kaksikin tuhkakuppia takana alusta asti? Kojelaudan ja oikean takasivupahvin tuhkakupit lienevät tulleet vasta kesäkuussa 1950. Samalla sivulla puhutaan kaasuttimen kohosta: vapaasti kelluvaa kohoaa lienee käytetty myöhemminkin

#### **H-M 2/1996**

Sivun 26 puolivälistä on jäänyt painovaiheessa lämmityslaitteen vaijerin kuva pois. Lisäksi viittaus sivuun 18 on tarpeeton.

Autossa on äänenvaimennin eikä äänenvaimentaja. Poistoputkesta lienee tullut irrotettava, jolloin samaa äänenvaimenninta voidaan käyttää sekä typ 1 että typ 2 -malleissa poistoputkea muuttamalla. Autossa on myös lämmönvaihtimet eikä lämmönvaihtaja. Toisen tulkinnan mukaan oikea nimitys olisi lämmönkeräyskotelokotelo. Samaten nimihaparointia: töyssyjä vaimentaa iskunvaimennin eikä iskunvaimentaja.

Auton sähköjärjestelmässä on "katkaisimet" eikä "katkaisijat". Niitä astinlaudan kiinnikkeitä oli kyllä 16 kpl/auto eikä 16 kpl/puoli. Ne rasvanipat muuten ovat marraskuusta 1951 alkaen kulmanippoja, ennen suoraa, jalustat kuten väitinkin.

#### **H-M 4/1996**

Kyseessä on toki luku 5 (14) eikä 4 (14). Paavinnenän linssejä muuten oli ollut oranssien lisäksi myös punaisia, vastaavasti kuten Transporterin jarruvalolinssejäkin oli molempien värisiä. Samoin näitä uusia sydämen muotoisia jarruvalolinssejä oli paitsi punaisia, myös oransseja. Raidetankojen kohdalla kävi sellainen moka, että oikeanpuoleinen raidetanko on ollut ennenkin säädettävä, kun taas vasemmanpuoleisessa on ollut ja on kiinteät nivelet. Sitä vääntöjousen ja taka-akseliston välistä "lattarautaa" voisi kuulemma kutsua tukivarreksi. Ne bensiinipumpun putket pienenevät 8 mm:stä 6 mm:iin, kun taas kiinnitysmutterin ulkomitta pienenee 14 mm:stä 12 mm:iin.

Etupään huoltoluukku lie vaihtunutkin vasta elokuussa 1955, ja takapään luukku vasta 60-luvulla? Takatavaratilan pohjassa olleesta huoltoluukusta, jonka kautta vaihdelaatikkoon oli helppo lisätä öljyä, en huomannut kirjoittaa lainkaan. Se jäi pois siinä vaiheessa kun Zwittereitä alettiin valmistaa.

### **H-M 5/1996**

Tämän artikkelisarjan ulkopuolisessa artikkelissa ”Hevosmiesten tietotoimiston uutisia” oleva kuva on painovaiheessa kiepsahtanut ylösalaisin.

Suomalaiseksi maahantuoajaksi mainitsin Autola Oy:n, mutta vuoden 1952 jälkeen se oli VW-Auto Oy, kuten se sivulla 44 oli oikein.

### **H-M 6/1996**

Väitin, että takavalokoteloiden alalaitojen vedenpoistoreiät olisivat tulleet marraskuussa 1954.

Lukijallamme on tosin sellaiset reiät toukokuussa 1954 valmistetussa autossa, mutta emmehän voi toki olla varmoja siitä, ovatko ne olleet autossa uudesta saakka.

Väitetään, että se matalampi tyyppikilpi olisi ollut käytössä jo toukokuussa 1952?

### **H-M 4/1997**

Kojelautakuvan kuvatekstissä mainitaan, että kuvan kaltainen kojelauta olisi edelleen käytössä sekä Brasiliassa että Meksikossa valmistettavissa Kuplissa. Asianlaita olikin niin siinä vaiheessa kun tekstiä laadin, mutta koskapa liki valmis teksti ehti hautua pöytälaatikossa jokusen vuoden, ehdittiin VW Kuplan tuotanto Brasiliassa lakkauttaa (11.07.96). Meksikossa tuotanto jatkuu edelleen.

Sivulla 59 kuvateksti viittaa sivulle 54, mutta viittauksen kuva kylläkin löytyy H-M:n numerosta 1/1997 sivulta 16.

Lisäksi tämän artikkelisarjan ulkopuolisessa artikkelissa ”Mittari ympäri” oli virhe. Volkswagenwerk ei ollut ensimmäinen kunnostettuja vaihto-osia tarjoillut autotehdas, vaan ainakin USA-Fordilla oli moisia jo 30-luvulla.

Myönnän auliisti, että artikkelisarjaani livahti huomattavasti budjetoimaani enemmän fibauksia, mutta jos otetaan huomioon, että listalla on reilut 500 muutosta, onko fibat sitten kuitenkin anteeksiantamattomia?

## **EPÄSELVIÄ MUUTOKSIA:**

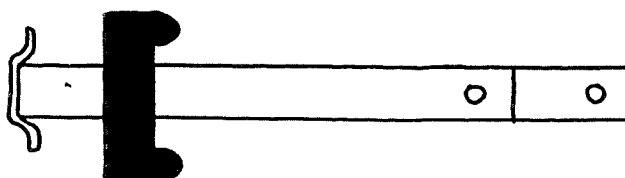
VW Kuplan harrastaminen on sikäli mielekästä, että autoon tehdyt muutokset on kohtuullisen hyvin dokumentoitu, kuten nyt on tullut todistetuksi. Kuitenkin on paljon sellaisia muutoksia, joiden tarkka tapahtumisajankohta on hämärän peitossa. Seuraavana lista sellaisista muutoksista. Osaatko kertoa niistä jotain, ja vieläpä perustella kantasi?

- Ajankohta, jolloin VW-logo pölykapseleissa muuttui noin 8 cm:n kokoisesta noin 5 cm:n kokoiseksi, on hieman epäselvä. Toukokuussa 1949, jolloin alettiin käyttää ”urapuskureita”, logot olivat vielä suuria, ja heinäkuussa 1949, jolloin Export-malli esiteltiin, logot olivat jo pieniä.

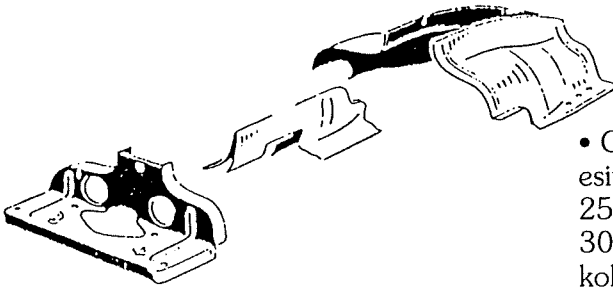


- Vasemmalla v. 1949/50 asti käytetty ovenrajoitinraudan kumi, oikealla vastaava v:sta 1949/50 eteenpäin. Alakuvassa 10/1952 asti käytetty ovenrajoitinrauta.

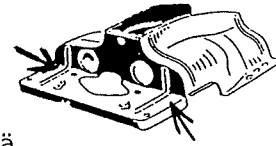
Tarkka ajankohta, jolloin kumi vaihtui, on tuntematon.



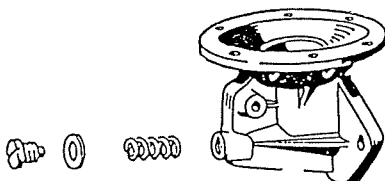
- 50-luvun alkupuolen moottoreissa oli puhallinkoppa, jonka päällä on hitsisauma. Joskus vuoden 1952 aikana tuli saumaton puhallinkoppa. Milloin?



- Oikeanpuoleinen kuva esittää n. 1950–53 25 hv moottorin suojapeltiä. 30 hv moottorin vastaava pelti on helppo tunnistaa nuolen kohdalla olevasta kyhmystä, jota 25 hv:n pellissä ei ole.



- Ne 25 hv moottorin suojapellit, jotka ovat sylintereiden päällä, olivat ensialkuun kaksiosaisia, ja sittemmin yksiosaisia. Muutos lienee tapahtunut vuoden 1950 aikana?
- Käsijarrukahvan kumisuojuksen ilmestymisajankohdasta liikkuu kahta eri teoriaa, se tuli joko vuonna 1951 tai vasta 1952.
- 1950-luvun alkupuolen 25 hv moottorissa oli ns. "Star Coil" sytytyspuola. Nimitys johtuu siitä, että aparaatin pohjassa on kuvio, jonka voi saada mielikuvitustaan käyttämällä näyttämään tähdeltä. Ajankohta, milloin tällainen puola muuttui uudemmanmalliseksi lieriöksi, on tuntematon. Mahdollisesti lokakuussa 1952? Kyseinen osa on hyvin vaikea löytää.
- Aluksi kytkinlevyissä oli tuplajouset (eripaksuiset jouset sisäkkäin), ja sittemmin "yksinkertaiset" jouset. Milloin muuttui?
- Näyttäisi siltä, että "ZAR"-kilpi jäi pois bensiinihanavan käyttövivun ympäriltä lokakuussa 1952? Vai myöhemmin?
- Milloin kirjaimet "Z", "A" ja "H" jäivät pois lämmityslaitteen käyttöpyörylästä? Ilmeisesti maaliskuussa 1953?
- Zwittereissä ja ensimmäisissä Ovaaleissa radioaukon peitelevy oli kiinnitetty mutterein, mutta sittemmin ko. levy kiinnitettiin peltiklipsuin. Milloin lie muuttunut?
- Kukaan ei tunnu tietävän, milloin Ovaalin etutuhkakuppi muuttui sellaiseksi, jonka ympärillä on kromikehys.
- Ihan ensimmäiset em. etutuhkakuppien aukivetonupit olivat "umpitavaraa", sittemmin nupin alapuolelta oli jyrskitty tavaraa pois (jotta metallia säästyisi...).
- Moottorin sisäänajo saattoi jäädä pois vuoden 1954 aikana?
- Vuonna 1955 latausrele oli vielä pyöreä, mutta vuosimallissa 1956 se on neliskanttinen. Lienee muuttunut elokuussa 1955?



- 25 ja 30 hv moottoreiden bensiinipumpun alaosassa oli aluksi ruuvi, joka jäi 50-luvun puolivälissä pois. 6/1956 päivityssä varaosakirjassa ko. ruuvi vielä on, mutta tuolloin valmistetuissa autoissa sitä ei kuitenkaan mielestäni enää ollut. Muutosajankohta tuntematon.

- Vm. 1956 Kuplassa kattoverhoilu on kauttaaltaan flanellia, paitsi että ovitolpat on verhoiltu samalla materiaalilla kuin istuimetkin (täplikällä kankaalla tai keinoahalla). Vm. 1957 Kuplassa sen sijaan näyttää olevan penkkimateriaalia myös takasivuikkunan allakin. Tarkkaa verhoilutavan muutosajankohtaa en tiedä.
- Vuosimallissa 1958 ei mittarin viereisen pienemmän levyn takana pellissä ole vielä neliskanttista reikää polttoainemittaria varten, mutta vm. 1959/60 nurkilla se lisättiin. Aluksi nämä polttoainemittarit olivat sähkökäyttöisiä ja lisävarusteita, sittemmin mekaanisia ja vakiovarusteita (vuosimallista 1961 alkaen vasta tosin). Tarkka ajankohta, jolloin reikä lisättiin, minulle tuntematon.

Kuten luvussa 5 mainittiin, muuttui lokakuussa 1952 astinautojen kumin profiili teräväharjanteisesta suorakaiteenmuotoisharjanteiseksi. Ensimmäistä saa muuten metritavarana Etolasta. Viimeksimainitun-



kaltainen astinlaudan kumi oli muutoin samanlainen kuin 60-lukuisissakin, paitsi että astinlautojen päissä on noin sormen levyiset kaistaleet, joissa ei ole uria vaan kyseinen kohta on tasainen. Muutosajankohta tuntematon. Ainakin ensimmäisissä vm. 1959 Kuplissa urat päättyvät ennen kumin päätä.

Kaikki Standard-mallien muutokset ovat enemmän tai vähemmän hämärän peitossa. Tuntuu siltä, kuin Standardit olisi tehty niistä osista, mitä kulloinkin sattui hyllyssä liikaa olemaan... Lähdeteokset vaikenevat tästä halpamallista lähes täysin. Tavallaan laiha lohtu, että kyseisen aikajänteen 1949–60 Standardeja ei Suomessa ole tiettävästi kuin ihan muutama yksilö. Ne ovat ns. merimiesautoja tai jälkituotettuja. Maahantuojia ei tuonut Standardeja kuin vain noin 1963 nurkilla, ja silloinkin vain kourallisen ja nekin nestejarruin ja joillakin kromiosilla varustettuna.

## TRIVIAALITIEOUTTA:

	VW Kuplien tuotanto kalenteri- vuosittain v. 1949–60...	josta määrästä Suomeen tuli maahantuojan kautta
1949	46.146	ei tuotu
1950	81.979	119
1951	93.709	1.716
1952	114.348	1.569
1953	151.323	184
1954	202.174	720
1955	279.986	983
1956	333.190	1.736
1957	380.561	1.778
1958	451.526	2.425
1959	575.407	1.408
1960	739.443	1.804

Eri tietolähteissä on hivenen erilaisia lukuja. Huomaathan, että luvut on ilmoitettu kalenterivuositain, eikä vuosimalleittain. Joillakin harrastajilla menevät käsitteet ”valmistusvuosi”, ”käyttöönottovuosi” ja ”vuosimalli” pahasti sekaisin.

Kokosin vuosina 1988–93 tilastoa Suomesta yhä löytyvistä v. 1949–60 VW Kuplista. Aihiokuntoisina niitä löytyy edelleenkin runsaasti, mutta ajokuntoisia tai peräti museohyväksytyjä tuskin on liikaa. Valitettavasti omistajien ikärakenne ja mieltymykset korreloivat suoraan autojen kunnon ja alkuperäisyyden kanssa.

Mainitsemisen arvoinen seikka lienee se, että maahantuontikirjoista käy ilmi, että Olympiavuonna 1952 maahan tuli yllättäen peräti 13 Karmannin korittamaa 4-paikkaista avomallia, yhtenä vuonna huomattavasti enemmän kuin koko vuosikymmenen muina vuosina yhteensä. Asialla on pakko olla jotain tekemistä Olympialaisten kanssa. Näistä kolmestatoista autosta kahden rippeet ovat löytyneet, mutta loput ovat hukateilla.

Suomessa ei ole tiettävästi koskaan ollut 2-paikkaista Hebmüllerin korittamaa avomallia, olkoonkin että joitakin vuosia sitten sellaisesta huhuttiinkin. Onnistuin jäljittämään oletetun auton entisen omistajan. Hänellä oli tosin ollut 1952 VW Cabriolet, mutta se oli Karmannin valmistama.

Koska 60-luvun alkuun saakka autojen maahantuonti oli valuuttapulan vuoksi tiukasti säännösteltyä, näytteli merimiesten harjoittama harmaantuonti suurta roolia. Yksi suosituimmista ns. merimiesautoista oli Volkswagen, joista maksettiin huomattavia ylihintoja: aikana jolloin tuliterä VW maksoi 415.000 mk, maksoi merimiesauto jopa 750.000 mk... Maahantuojan kannalta oli toki hyvä asia, että ”omaa” merkkiä tuli maahan mahdollisimman paljon – jokainen autohan tarvitsi huoltoa ja varaosia. Siksi VW-Auto Oy julkaisi omia merimiehille suunnattuja myyntiesitteitäkin, rohkaisten juuri tämän merkin tuomiseen. En ole nähnyt tilastoja siitä, minkä verran Volkareita tuli virallisen maahantuonnin rinnalla, mutta edellämainittuun tilastointiini viitaten väittäisin, että merimiesautoja tai muutoin jälkituotuja yksilöitä, olisi maamme 50-luvun Volkkarikannasta jopa pyöreästi kolmannes!

VW-Auto Oy:n maahantuonnissa työskenteli aikoinaan mies nimeltään Esko Honkamäki, joka piti maahantuoduista autoista pikkutarkkaa kirjanpitoa. Nämä maahantuontikirjat ovat edelleenkin tallessa, yhtä kirjaa lukuun ottamatta. Kirjat ovat nykyisen maahantuojan VW-Auto Oy:n M. Ketelän hallussa. Itselläni on kopiot vuosilta 1953–57. Kirjoista löytyy mm. tiedot siitä, milloin mikin ajoneuvo on tullut maahan ja

millä laivalla, milloin se on luovutettu ja kenelle, onko autossa ollut ensiasennuslisävarusteita, ja mikä oli alkuperäisen moottorin numero. Valitettavasti rekisteritunnustietoja ei ole listattu.

Minulta kysytään aika-ajoin, miten paperittoman aihion saattaisi saada rekisteriin. Mikäli auton viimeinen rekisteritunnus on tiedossa, voit saada kirjallisesti anomalla Autorekisterikeskukselta auton oikeaksi todistetun rekisteriotteen kopion, jonka lisäksi tarvitsit katkeamattoman ketjun luovutustodistuksia, viimeisestä rekisteriin merkitystä omistajasta itseesi asti. Oikeaksi todistettua rekisteriotteen kopiota kannattaa käyttää myös sellaisessa tapauksessa, että sinulla on autoosi rekisteriote, mutta se on vanhaa vihkomallia, jota et halua nostalgiasyistä antaa rekisteröinnin yhteydessä pois. Huomautettakoon, että ARK:lla on mikrofilmeilläään tietoja vain sellaisista ajoneuvoista, jotka ovat olleet rekisterissä vuoden 1966 jälkeen (jolloin ARK perustettiin). Mikäli aihiosi viimeistä rekisteritunnusta ei ole tiedossa, mutta maahantuontikirjojen perusteella se on aikoinaan tullut virallista tietä maahan, ts. siitä on maksettu asianmukaiset autoverot, voit pyytää em. M. Ketelältä maahantuontitodistusta, joka kelpaa rekisteröintikatsastuksessa rekisteriotteen asemasta. Lisäksi sinun tulee osoittaa toteen omistusoikeutesi ajoneuvoon. Huomauttaisin tässä yhteydessä, että ei kannata ottaa rungonnumeroa ja papereita Suomiauosta, ja loppua autoa muualta. Jokin yksityiskohta kuitenkin kavaltaa tehdyn muutoksen, ja rangaistusvaatimukset ovat kovia.

Artikkelisarjani taulukoista voit selvittää ajoneuvosi iän kuukauden tarkkuudella, ja Suomiauon luovutusajankohdan saa selville maahantuontikirjasta. Lisäksi voit selvittää auton tarkan valmistusajankohdan valmistajalle kirjoittamalla. Osoite on: "Stiftung AutoMuseum Wolfsburg, Christine Neefe-Hansmann, Dieselstraße 35, D-38436 Wolfsburg, Deutschland". Oheista kirjeeseen DEM 10 ja odota muutama viikko, niin saat komean kirjeen, josta näet autosi "syntymäpäivän" sekä sen, mihin auto uutena toimitettiin. Voit mainiosti kirjoittaa englanniksi, älä unohda valmistusnumeroa. Mikäli autosi ei ole alkuperäinen "Suomiauto", voit varautua siihen, että se on voitu uutena toimittaa melkein mihin vaan. Tutkimani autot ovat uutena myyty esimerkiksi Ruotsiin, Tanskaan, Englantiin, Itä-Saksaan, Libanoniin (!), Kanadaan, Yhdysvaltoihin, jne. Onpa muuan auto kuulemma joutunut uudehkona kamelikolariinkin Iranissa.

Tiesitkö muuten, että moniin VW-osiin on merkitty valmistamisajankohta? ATE:n valmistamissa jarruvalokatkaisijoissa merkintä "8-0" tarkoittaa elokuuta 1950, ja "10-6" tarkoittaa lokakuuta 1956. Toinen jarruvalokatkaisijavalmistaja oli "Mars", jonka merkintä "6 59" tarkoittaa tietenkin kesäkuuta 1959. Öljynpainemerkkivaloantureita valmistivat Motometer ja Messmer. Merkintä "7 54" tarkoittaa heinäkuuta 1954 ja "4-60" huhtikuuta 1960. Huomaa, että aluksi ei käytetty väliviivaa.

Ainakin Boschin valmistamissa käynnistysmoottoreissa, latureissa, latausreleissä, virranjakajissa ja virranjakajien kondensaattoreissa käytettiin merkintää, jossa käytettiin numeroa ja kirjainta.

A = 1945	E = 1949	J = 1953	N = 1957	Tarkkaavaisena lukijana
B = 1946	F = 1950	K = 1954	P = 1958	varmaankin huomasiinkin,
C = 1947	G = 1951	L = 1955	Q = 1959	että kirjaimia "I" ja
D = 1948	H = 1952	M = 1956	R = 1960	"O" ei käytetty!

Merkintä "9M" tarkoittaa syyskuuta 1956 ja merkintä "12Q" vastaavasti joulukuuta 1959. Nämä merkinät auttavat, kun yrität päätellä, ovatko kaikki moottorisi apulaitteet alkuperäisiä, ts. kyseisten osien tulisi olla noin 1...3 kk autoasi vanhempia, mutta ne eivät toki voi olla sitä uudempia, ollakseen jo tehtaalla kiinni ruuvattuja. Ja vielä yksi osa, josta voit löytää valmistusajankohdan: vanteisiin on stansattu valmistuskuukausi ja -vuosi.

En millään suostuisi maalaamaan projektiautoani muulla kuin juuri kyseisen vuosimallin värillä, sillä juuri oikealla värisävyllä on niin suuri merkitys auton ilmiäiselle ja alkuperäisyydelle. Valitettavasti monet vaihtavat värin mieleisekseen. Totta puhuakseni, 50-luvun VW voisi TEORIASSA olla lähes minkä värinen tahansa, sillä saksalaisissa hinnastoissa VW Kuplat avomallia lukuunottamatta, samoin kuin typ 2 -sarja, on hinnoiteltu myös pohjamaalattuina. Tämä siksi, että jotkut firmat, jotka maalauttivat autonsa yrityksensä väreihin, eivät joutuneet hiomaan pintaväriä maalausvalmiiksi, ja siksi toisekseen saivat autonsa hivenen valmiiksi maalattua huokeammalla. Suomeen tulleet autot olivat kuitenkin tietyvästi kaikki aina valmiiksi pintavärisissä! Vaikuttaisi siltä, että maahantuojat ei juuri kuunnellut asiakkaiden väritoivomuksia, sillä kaikki mitä maahan tuli, meni muutenkin kaupaksi. Esimerkiksi se laivalasti, jossa entinen Kuplani tuli, koostui pääosin vain vaaleansinisistä ja beesseistä Kuplista. Lisäksi tuli jokunen musta Kupla ja muutama typ 2, mutta muita värejä ei sitten tullutkaan sillä kerralla. On oletettavaa, että asiakkaat olivat tyytyväisiä saadesaan edes jonkun värisen auton, ja tiedän jonkun tapauksen, jolloin (liki) uusi auto värjättiin mieluisamman väriseksi.

En suinkaan yritä rohkaista ketään vaihtamaan autonsa väriä, päinvastoin. Jos kuitenkin päätät niin tehdä, ota huomioon, että sisustasi värin tulee sointua kyseisen värin kanssa. 50-luvun loppupuolelle tultaessa lähes joka korin värille oli oma sisustan värinsä. Sinisessä autossa ei tosiaankaan voi olla ruskeaa sisustaa, tai vihreässä autossa punaisia penkkejä. Peltiä ja maalia saa kaupasta, mutta juuri oikean ikäistä ja sävyistä penkkikangasta käyttökelpoisessa kunnossa ei niin vain löydykään. Minulla ei ole valtuuksia päättää siitä, tulisiko museoajoneuvoksi hyväksyä vain juuri kyseisen auton alkuperäisvärillä maalattu auto, vai hyväksyttäisiinkö myös joku muu kyseisen vuosimallin väri, vai hyväksyttäisiinkö peräti mikä tahansa muu väri. Eri paikkakunnilla näyttää olevan vähän erilainen käytäntö.

*Kiitän kaikkia teitä, joiden apu mahdollisti tämän melkoisen urakan läpiviemisessä: Bob Shaill, M. Ketelä, Tiina Hakala, Turo Mustonen, Kalle Kumpu, Kari Alhonen, Sami Kokko, Jyrki Myllyniemi, Mikael Raivio, Mika Virtanen, Leila Suutarinen.*

Helsingissä 30.11.1997  
Pasi Hakala, puh. (09) 347 3643 ja 040-546 4977

---