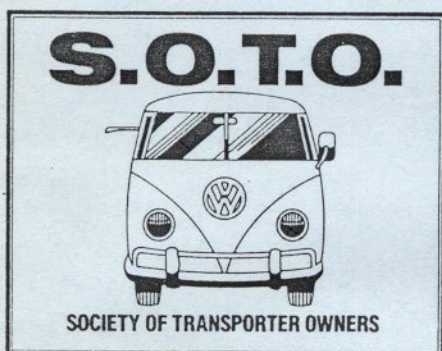
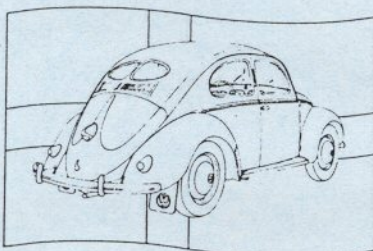
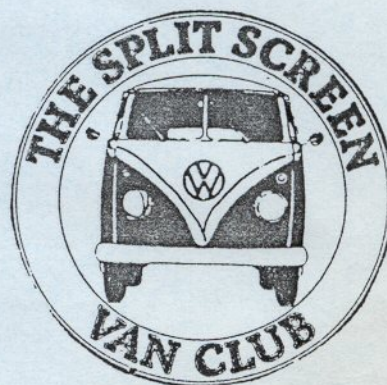


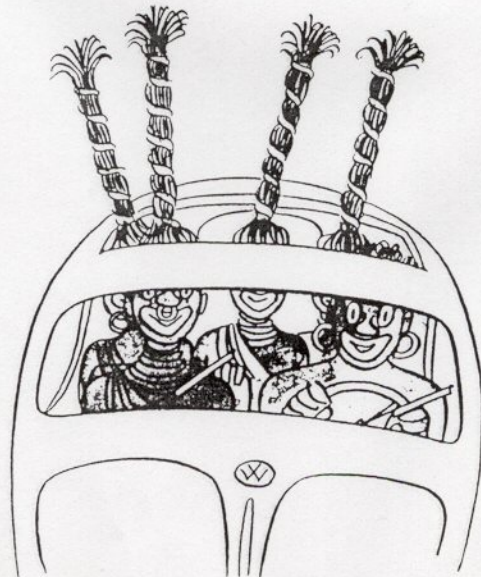
# TALVI VW



KUPLA -lehti No. 1/85 Helmikuu  
Julkaisija FWA ry. PL 145, 06101 Porvoo

SISÄLTÖ

	Sivu
FVWA:n uusi osoite	3
Puheenjohtajan palsta	4
Kiihdytyskilpailut	5
Tässä minä olen BFF-58	8
Kuvia sieltä/täältä	9
Volkkari lämpimäksi	13
Volkkarityypit	22
Volkkareiden kestävydestä	23
EPA-17	24
Kysymyksiä Volkkareista	25
Lehtikatsaus	28
VW-kerhoja eri maissa	31
FVWA:n jäsenet jouluk. 1984	35
FVWA:n uudet jäsenet	37
Wanted	37
FVWA:n uusi tarra	38
Tiedotuksia	39
Puskaradio	43
Toimintajaokset	43
Valokuva autostasi	45
Pähkinöitä purtavaksi	46
Kirpputori	51
Seuraava lehti	57
Mainoksia	60



# FVWA:n uusi osoite:

PL 145

06101 PORVOO

Yhdistyksemme osoite on muuttunut.

Jo toisen kerran lyhyen ajan sisällä, mutta nyt uusi osoite jää (toivottavasti) pysyväksi.

Syynä on se että vasta nyt onnistuimme saamaan lokeron keskeiseltä paikalta, Porvoon pääpostista. Vanhassa postissa asioiminen oli hankalaa sen syrjäisen sijainnin vuoksi. Mutta nyt: Hyvin kulkee kirjeet näin kun haetaan ne päivittäin.

Tästä lähtien siis: FVWA ry.  
PL 145  
06101 Porvoo

---

Kaikki jäsenet eivät ole vielä maksaneet vuoden 1985 jäsenmaksua ja lähettäneet Jäsentiedot-kaavaketta. Jos tunnet piston sydämässäsi, niin hoidappa asiat kuntoon vaikka heti tänään -muuten Nasse-setä on hyvin vihainen.

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Ajatella, ensi kuun jälkeen on jo huhtikuu ja hetimän jälkeen vappu. Vappu on aina merkinnyt minulle ajokauden alkua. Mopolla pystyi aina vapun jälkeen ajamaan ilman villahousuja ja pipoa, prätkällä ajettiin ympäri vuoden, mutta vakuutus tuli voimaan 1.5. ja auto on aina saatava katsastetuksi huhtikuun aikana, sillä minulla kesä alkaa vapusta.

Tänä vuonna joudun melko varmasti tinkimään tuosta katsastuksesta huhtikuun aikana. Nyt on helmikuun toinen päivä ja auto on jokseenkin osina.

Vain vaihdelaatikko ja ovien ikkunahissit ovat purkamatta (ja onneksi saavat ollakin). Tietysti jos työpaikalla sanottaisiin että "pidäppä Pekka muutama viikko palkallista lomaa" niin asia olisi toisin, mutta ei, uneni ei taida toteutua.

No, onneksi innokkailla VW harrastajilla on aina muutama VW takataskussa, joten Pälkäneellä nähdään 24.5.

Raumalaiset ovat järjestäneet Kesän avajaiset, mutta meistä "konkareista" tuntui ettei se ole kesä eikä mikään jos ei aluksi käydä Pälkäneellä, joten piti järjestää tämä Varaslähtö. Raumalaiset älkööt huolestako kyllä me tulemme sinnekin.

Tulkaa siis kaikki molempiin tapahtumiin ja nauttikaa alkavasta kesästä.

(jos kuitenkin joudutte valitsemaan, muistakaa että viralliset kesän avajaiset on Raumalla.)

Kepeää kevättä

*Pekka*

## KIIHDYTYSKILPAILU eli DRAG RACING

Drag racing on USA:sta (mistä muuten?) kotoisin oleva moottoriurheilulaji. Tämä sai alkunsa täysin järjestäytymättömästä Street Race ilmiöstä, siis meissä kaikissa piilevästä kilpailuvietistä:

Kaksi kaveria istuu vierekkäin liikennevaloissa ja mulkoilee toisiaan. Kierrokset nousevat, valo vaihtuu, kumi kiekaisee.  
- Haa!?: Sinne se jäi kuin tikku .....

Kaupungin kiistattomasti nopein raaseri lipuaa hiljaa pääkatua pitkin. Yhtäkkiä kuuluu takaa ison moottorin jyrinää. Vilkaistu peiliin. Kuka hän on? Uusi yrittäjä näissä maisemissa? Tulokas nousee rinnalle ikkunat auki. Kuuluu kysymys: -Liikkuuko tuo matolaatikosi mihinkään? Vastaus: -Tavataan vartin päästä Paradise Roadilla (kaupungin liepeillä oleva vähän liikennöity katu). Siellä pannaan tie poikki ja autot asettuvat rinnakkain. Nyt nähdään kumpi on kumpi, matolaatikko vai ei.

Viranomaiset tietysti tekivät kaikkensa estääkseen tällaisia mittelöitä ja vähitellen ruvettiin järjestämään näitä kilpailuja suljetuilla alueilla, syntyi

## DRAG RACING

Traditionaalinen drag racing ajetaan 1/4 mailin (n. 402,33 m) matkalla mutta voidaan esimerkiksi radan lyhyydestä johtuen ajaa myös 1/8 mailin (n. 201,16 m.) matkalla. Ratana käytetään asfalttisuoraa esimerkiksi lentokenttää. Kilpailu jaetaan kahteen osaan: lajitteluajo (qualification) ja pudotusajo (elimination = eliminaattori). Ajoneuvot jaetaan ryhmiin moottorin virityksasteen ja korin/rungon rakennemuutosten mukaan. Kussakin ryhmässä ajetaan oma kilpailunsa. Ryhmien sisällä ajoneuvot jaetaan luokkiin. Luokka määräytyy ajoneuvon painon suhteesta moottorin iskutilavuuteen (= kg/l). Jokaiselle luokalle on määrätty oma ihanneaikansa eli indeksi. Indeksillä perusteella lasketaan luokkien väliset tasoitukset (painavampi ajoneuvo pienellä moottorilla saa lähteä matkaan ennen kevyttä ajoneuvoa isolla moottorilla).

Lajitteluajon tarkoituksena on selvittää ryhmien sisäisen järjestyksen eli jokaisen ajoneuvon nopeus verrattuna indeksiin. Näin saavutettujen aikojen perusteella muodostetaan eliminaattoria varten kaavio johon mahtuu osallistuvien ajoneuvojen määrästä riippuen 4, 8, 16, 32 tai jopa 64 ajoneuvoa.

Eliminaattori ajetaan kaksi ajoneuvoa kerrallaan. Indeksit määräävät ajoneuvojen välisen tasoituksen ja "hitaampi" ajoneuvo lähtee aikaisemmin matkaan. Ensimmäinen maalissa on voittaja. Näin käydään kaavion ensimmäinen kierros läpi ja joka lähdön voittaja selviää toiselle kierrokselle. Näin jatketaan kunnes on vain kaksi ajoneuvoa jäljellä, ollan finaalissa. Finaalin voittaja on koko ryhmän voittaja.

Drag racingistä on olemassa toinenkin muoto. Muoto joka ei ehkä ole yleisön kannalta yhtä kiinnostava mutta antaa kuljettajille mahdollisuuden osallistua kilpailuihin pienemmin panoksin. Esimerkiksi isoäidin kauppakassi on yhtä kilpailukykyinen kuin viimeisen päälle viritetty kiihdytyshirvu. Tämä kutsutaan nimellä

#### BRACKET\_RACING

Bracket racing jaetaan myös lajittelu- ja pudotusajoihin mutta bracketissä ei tunneta ryhmiä eikä luokkia. Lajitteluajon aikana jokainen kuljettaja määrittelee oman ihanneaikansa (dial-in) joka voi olla sama kuin nopein saavutettu aika tai vaikkapa muutama sadasosasekunttia nopeampi. Eliminaattorissa käytetään samanlaisia pudotusjärjestelmää kuin drag racingissä. Tasoitukset ovat yhtä kuin kuljettajien dial-in-aikojen erotus. Eliminaattorissa dial-in-aikaa ei periaatteessa saa alittaa. Mikäli toinen kuljettaja alittaa dial-in-aikaansa hän on hävinnyt ja putoaa jatkosta. Jos kumpikin alittaa voittaa se joka on alittanut vähemmän riippumatta siitä kumpi on ensimmäisenä maalissa. Bracket racing suosii tasaisia kuljettajia jotka pystyvät ajamaan mahdollisimman tasaisia aikoja.

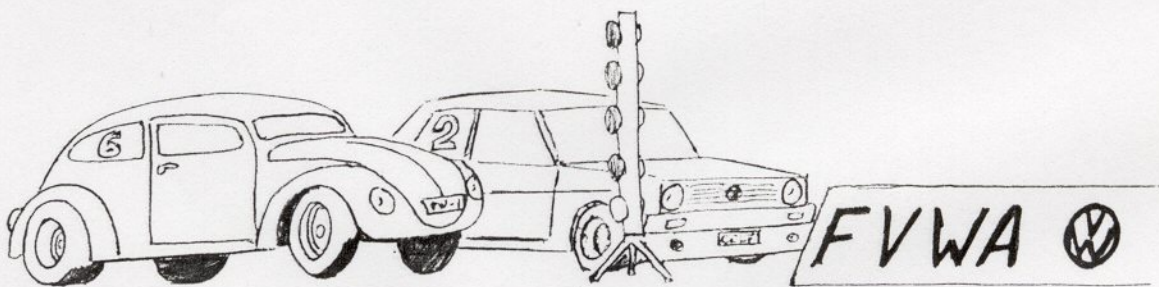
Bracket racingiä ajetaan mm. jenkkiläisten kuplatapahtumien kuten Bug-in yms. yhteydessä. Siellä ajetaan useampia kisoja dial-in-aikojen mukaan, esim. 32 nopeinta ajavat "Quick 32"-bracketissa.

USA:ssa ajetaan myöskin "Sand drag"-kisoja lyhyellä hiekkaradalla. Takarenkaina on silloin erikoiset "paddle wheels" jotka muistuttavat maataloustraktorin renkaita. Näissä kisoissa käytetään paljon VW-moottorilla varustettuja "hetekoita" eli putkirunkoisia drgstereita.

Kukakohan edellistä esimerkkiä seuraten järjestää suomen ilmaστοon paremmin soveltuvia jääkiihdytyskisoja????

Kesäisiä (talvisia?) kisoja odotellen

Kotten



Tässä minä olen BFF-58



Kuvassa jossa ehjä kylkeni näkyy.

Kuvassa jossa keulastani puuttuu kaunis VW merkkini  
ja kromattu peili sekä puskuri.

Ovi toisesta kyljestäni, meni onnettomassa kolarissa.

Se ovi meni oikaisukelvottomaksi.

Kaunis VW merkkini, peili sekä puskurit otettiin pois  
odotellessani uutta ovea, ja kylkeni pieniä meikkauksia.

Sekä, kaikkein harmittavinta myydään sivulta,  
tällaisena kuulemma odotan uutta isäntää, toivottavasti  
mukavaa ja huolehtivaa. (ehkä)

APUA !! AUTTAKAA MINUA

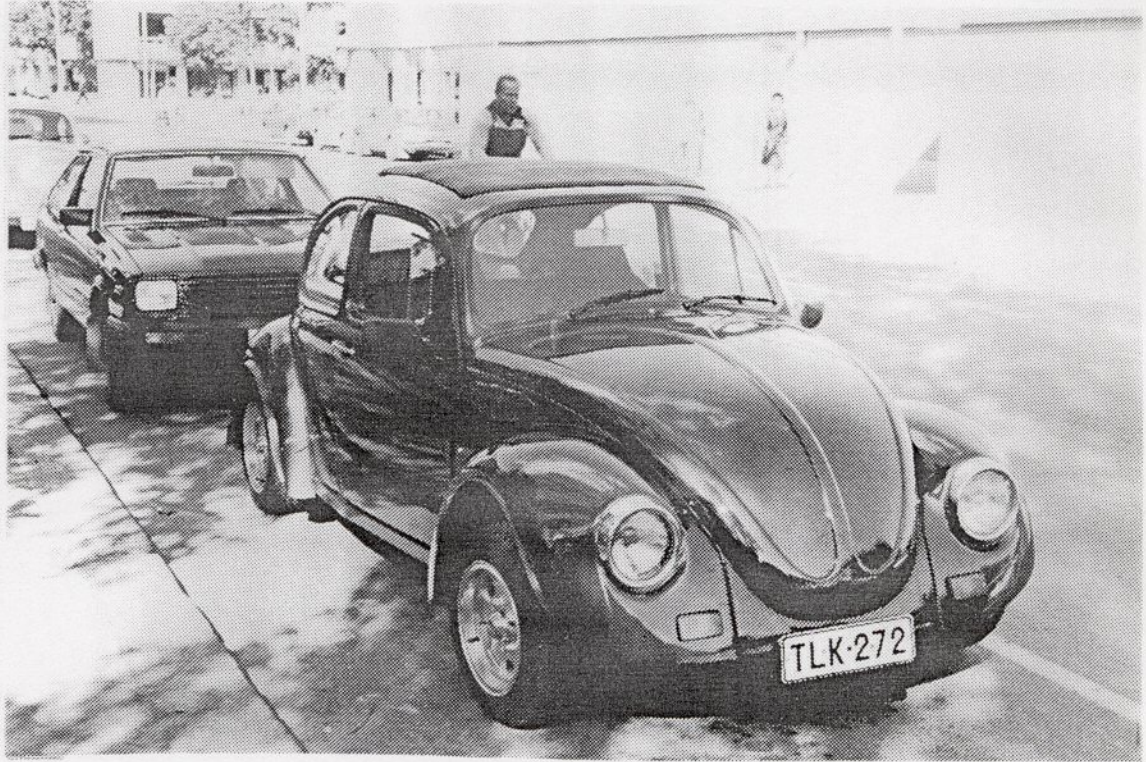
Minusta olisi paljon mukavaa kerrottavaa mutta nykyinen  
isäntäni on niin väsynyt ja laiska kirjoittamaan.

Siitä on tullut urheiluhullu!

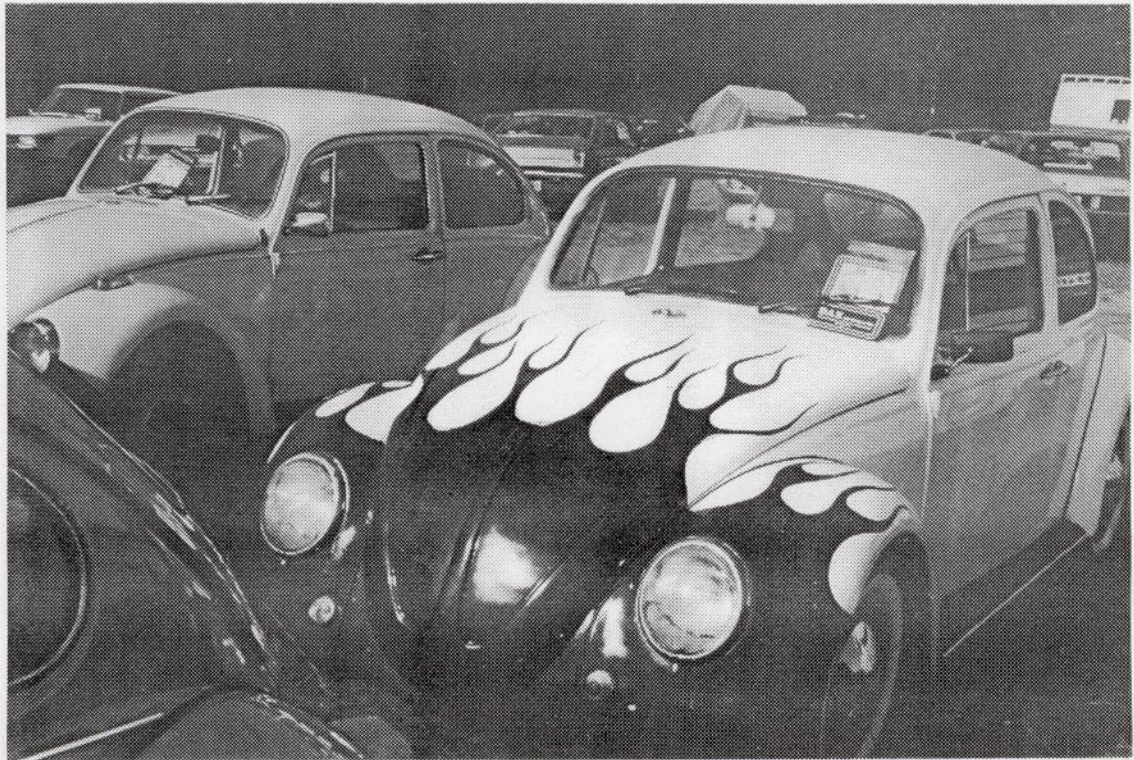
*Paati*



KUVIA STEITÄ/TÄÄLTÄ



Kupla kuvattu Porissa kesällä 1983



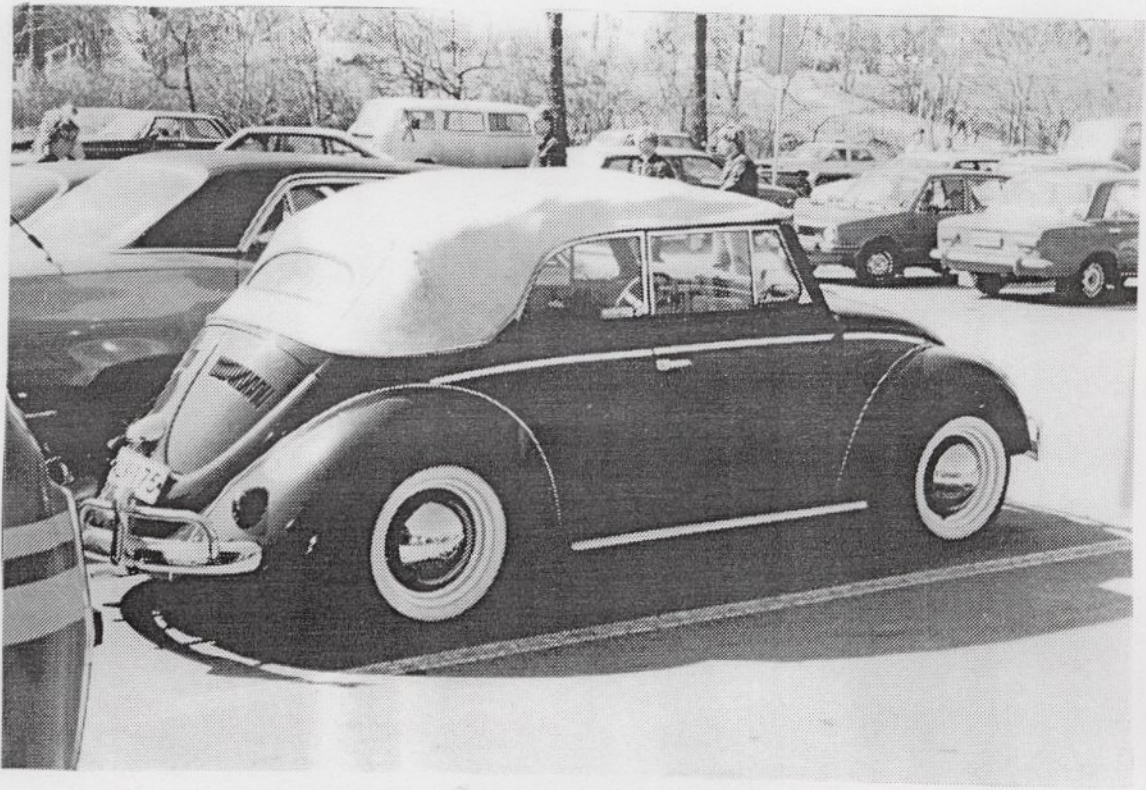
Lieckinokka Räyskälässä kesällä 1983



Uusi Volkkari-kerhoko ?



VW-cab. -64 Helsingissä kesällä 1984



VW-cab. -53 Helsingissä Jäähallinparkkipaikalla  
FHRA:n American Car Show:n aikana keväällä 1984



VW-cab. -71 (?) Eteläsatamassa vappupäivänä 1984



Miksi tässä on reikä ? ( kesä 1984 )



Iivanin (?) kupla. (kuvattu kesällä -84 Tallinnassa)

Mitä ihmettä? -Volkkari lämpimäksi vedellä

Vesilämmitys ilmajäähdytteisessä Volkkarissa hmmm....

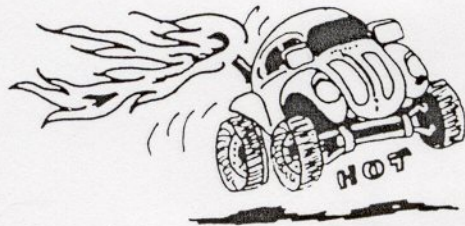
Seuraavassa Heikki ja Tauno kirjoittavat kokemuksistaan rakentaa lämmin Volkkari. 1. osa artikkelista julkaistiin kerholehdessä 1/83 ja 2. osa tulee nyt. Koska monilla jäsenillä ei ole ollut mahdollisuutta tutustua 1. osaan, katsottiin aiheelliseksi liittää myös kopio siitä tähän alkuun.

Perusideanahan tässä systeemissä on se, että pakokaasujen hukkaenergialla lämmitetään lämmönvaihtimessa vettä. Vesi kierrätetään sitten vesipumpun avulla ja termostaatin ohjajana lämmityslaitetekennostolle ja/tai lauhduttimelle. Mutta annetaanpa Heikin ja Taunon kertoa tarkemmin...

Toimitus

PS. Heikin tavoittaa puh. 90-250 212  
ja Taunon puh. 90-211 919

## KUPLA KUUMAKSI!



Taustaa

Lähes kaikilla Kuplalla ajavilla, etenkin niillä, joilla ei ole bensiini lämmitintä, on talvella lämmitysvaikeuksia. Lämpöä ei tahdo tulla millään, lämpeäminen kestää kauan, ja kun lämpöä vihdoinkin tulee (n. 50 km ajamisen jälkeen), se on kuumaa, mutta sitä ei tule tarpeeksi. Lisäksi lämmitysjärjestelmä ottaa "raittiin" ilman konehuoneesta, jolloin se useimmiten tuoksuu rasvalta ja moottorin äänet tahtovat tulla lävitse.

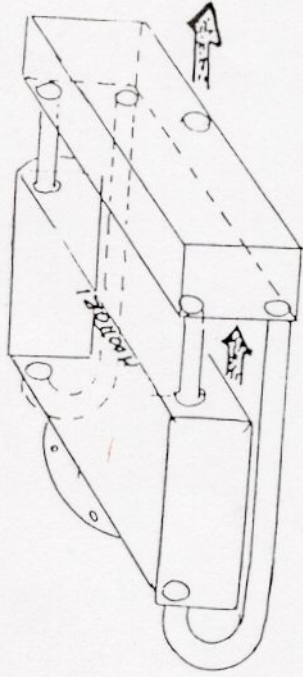
Lämmitystä voidaan parantaa lähinnä: parantamalla entistä lämmitysjärjestelmää, asentamalla lisälämmittimiä tai rakentamalla kokonaan uusi lämmitysjärjestelmä (sekä tietysti eristystä parantamalla). Alkuperäistä etusylinterin pakokaasuita lämpöä talteen ottavaa järjestelmää voidaan parantaa esim. ottamalla raitis ilma suoraan ulkoa, jolloin konehuoneen käryt ja äänet eivät tule matkustamoon. Puhallusta voidaan tehostaa

esim. kahdella sähköpuhaltimella. Lisälämmittimen asentaminen edellyttää enemmän asiantuntemusta ja lämmittimet maksavat aika paljon (n. 1000 mk/KW). Lisälämmittimissä (ainakin vanhemmissa) on ongelmana se, että niiden puhallusteho ei tahdo riittää, jos lämmin ilma joutuu kulkemaan kanavia pitkin. Nykyisillä polttoaineiden hinnoilla myös niiden kulutus (n. 2 ltr/h) rupeaa etenkin paljon ajavilla tuntumaan kukkarossa.

Em. ongelmista johtuen kirjoittajat päättivät kokeilla nestejäähdytteistä autoista tuttua lämmitystä. Siinähan kuuma neste johdetaan kenno lävitse ja kenno läpi puhalletaan ilmaa. Järjestelmän ilmaa lämmittävä osa on sängen helposti rakennettava. Pieniä puhallin/kenno -yhdistelmiä on saatavana halvalla käytettynä, eikä taipuisan kumiletkun asentaminen ole vaikeaa. Kennoja voi olla useita ja ajoviimaa voidaan käyttää tuoreen ilman puhaltamiseen esim. auton etupuolella olevien kennojen lävitse.

Matkustamon lämmittäminen tuntuu helpolta, mutta miten neste saadaan lämpiämään riittävän kuumaksi ja nopeasti? Jos ilmajäähdytteistä moottoria ei muuteta nestejäähdytteiseksi, jää vaihtoehdoiksi lähinnä: erillisen nesteen lämmittimen käyttö tai lämmön ottaminen talteen moottorin pakokaasuista. Ensimmäinen vaihtoehto on sikäli helppo, että val-

miita lisälämmittimiä on saatavana. Mutta maksavat paljon, niitä on vaikea saada mahtumaan mm. kuplaan ja ne kuluttavat polttoainetta.



Lämmön ottaminen talteen moottorin pakokaasuista tuntuu houkuttelevalta. Käytössä talteen otettava energia ei maksa mitään, itse asiassa moottorin hengitys paranee hieman (ainakin teoriassa) pakokaasujen lämpötilan ja tilavuuden laskiessa nopeammin kuin tukkoisessa äänenvaihtimessa. Talteen otettavaa energiaa on riittävästi. Moottorin käytessä täydellä teholla pakokaasujen mukana häviää enemmän energiaa kun kampiakselilta saadaan.

Ongelmana on toisaalta sopivan lämmönvaihtimen saaminen. Valmiina niitä ei tietävästi ole (vielä?) eivätkä vaihtimia valmistavat firmat tuntuneet kovin

innostuneilta niitä tekemäänkään.

Ulkokuori tehtiin myös rautapellistä. Pakokaasut tuotiin vaihtimeen kuoren päistä ja poistoputki laitettiin keskelle, aivan kuoren alareunaan.

Alareunaan lähinnä, jotta vaihtimen mahdollisesti vuotaessa vuoto havaittaisiin muuten kuin moottorin ruostumisena.

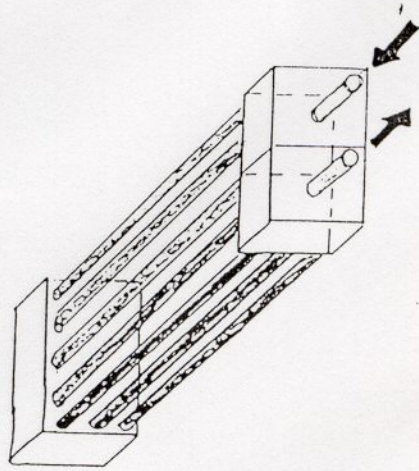
#### Kokeilu

Tehdyn prototyypin mittaamiseksi se kytkettiin pihalla olleeseen moottoriin. Nestettä pumppaamaan laitettiin porakoneeseen kytketty pieni muovinen rataspumppu, sekä paisuntasäiliöksi avonainen lasiastia. Letkuksi kelpasi 1/2 tuuman muovinen puutarhaletku. Vaihtimen poistoletkuun liitettiin lisäksi yksi Transitin kenno puhaltimiseen.

Neste pantiin kiertämään ja kone käynnistettiin viileänä ja sen annettiin käydä reipasta tyhjäkäyntiä (n. 1500 rpm). Kokeilijoiden riemuksi nesteen lämpötila alkoi tasaisesti nousta ja pian saatiin kennosta lämmintä ilmaa. Lämpötilan nousua letkut alkoivat mennä kasaan ja vaihdin keittää syöttöveden saannin tukkeuduttua. Koe ei ollut mitenkään tieteellisen tarkka. Keskimäärin arvioitiin siirtyväksi tehoksi n. 3,6 KW. Käytännön tehoa osoittaa se, että kenno puhalsi kuumaa ilmaa 5 minuutin päästä (nesteen lämpötila oli 65 C), eikä kennolla jäähdyttämällä saanut nesteen lämpötilaa laskettua.

#### Jatkokehittelyt

Prototyypeistä saatujen kokemusten perusteella tehtiin toinen lämmönvaihdin, jossa on n. 0,8 m<sup>2</sup> pinta-ala. Vaihdin on edellisestä poiketen asennettu pyöreän putken sisälle ja se on edellistä pidempi kokonaispituuden ollessa n. 70 cm. Materiaalina on edelleen rauta. Uutta vaihdinta on tarkoitettu kokeilunäytteenä tänä talvena päivittäisessä käytössä todellisten käyttökokemusten saamiseksi. Jos kokemukset ovat myönteisiä, tarkoitetaan valmistama muutama näytteenä vaihdinta, jotta voidaan tehdä järjestelmästä helpokäyttöinen ja luotettava. Vaihtimen kestävyys johtuu myös koetukselle, sillä pakokaasut syövyttävät nopeasti useimpia metalleja, etenkin jos metallin pintalämpötila jää liian alhaiseksi (n. 160 C). Vaihtimen kestävyys alittiin täysin tarinälle.



Kaikkein hankalimmalta tuntuu tässä vaiheessa kuitenkin ylimääräisen lämmön hävittäminen. Jotta vaihtimesta saataisiin riittävästi tehoa autoa tyhjäkäynnillä lämmittäessä, vaihtimen pinta-alan tulee olla suuri (n. 1 m<sup>2</sup>, jos tehoa halutaan tyhjäkäynnillä n. 4 Kw). Kuplassa teho tuntuu ehkä suurelta, mutta Kleinbussin kyllä uppoaa lämpöä enemmänkin. Auton kulkiessa lämmitystehoa ilmeisesti tarvitaan noin kaksi kertaa enemmän. Kuitenkin pakokaasujen mukana siirtyvä lämpöteho kasvaa noin viisinkertaiseksi. Ylimääräisen lämmön syntyminen voitaisiin estää pääsääntöisesti osittain pakokaasuista vaihtimen ohitse ja jäähdyttämällä nestettä lisäkennoilla ulkoilmaan ajon aikana. On arvoitus miten nämä järjestelyt toimivat keuhkoilla.

#### Lämmönvaihtimen valmistus

Ongelmista huolimatta päätettiin tehdä kokeiluja. Asiantuntija apua käyttäen laskettiin vaihtimen pinta-ala ja määriteltiin edullinen muoto. Halutun tyhjäkäyntitehon (n. 4 Kw) saamiseksi päätettiin kokeilla n. 1 m<sup>2</sup>:n lämmönvaihtimella. Koska vaihtimen tuli olla helposti valmistettavissa ja prototyypinä halpa, se tehtiin rautaputkesta. Jotta vaihtimen lisäksi olisi vaihtokelpoinen vakio äänenvaimentimen kanssa, siitä tehtiin suorakaiteen muotoinen ja se asennettiin moottorin taakse poikittain (kuva 1). Lämmönvaihtimen kuorien sisälle tuli kaksi nestelaippaa ja niiden välille 68 kpl n. 50 cm pit-

kiä putkia ulkohalkaisijaltaan 10 mm. Toinen nestelaippa jaettiin väliseinällä kahtia ja siihen asennettiin nesteen tulo- ja lähtöputket. Kaikki liitokset tehtiin hitsaamalla suojakaasulla. Haponkestävän n. 1 m<sup>2</sup> vaihtimen hinnaksi tulee n. 500 mk.

Mikäli muilla yhdistyksen jäsenillä on kokemusta tai tietoja lämmönvaihtimista ja eri materiaaleista tai olette kiinnostuneita asiasta, voitte ottaa yhteyden allekirjoittaneisiin.

Heikki Matilainen puh. kotiin (90) 250 212 ja  
Tauno Nieminen " (90) 211 919

PS.

Kovia pakkasia odotellessa voitte kaivaa ajohaalarin eli t-paidan ja shortsit esille. Kuumiin ajamisiin!



Volkkari lämpimäksi osa 2

Kuvat ja teksti: Heikki Matilainen  
Tauno Nieminen

Lämpimät terveiset FVWA:n jäsenille täältä ruuhkasuomesta. Tässä meidän lehdessä on jo muutamaan otteeseen peräänkuulutettu jäsenten kirjoituksia. Me Heikki ja Tane päätimme taas kertoa kokemuksistamme ja tulevaisuuden suunnitelmistamme saada Volkkari talviajoon soveltuvaksi. Niinpä jatkamme sarjaamme: "Who has the hottest VW near North Pole?" eli suomeksi: "ei pohjan poikia palele, kun....".

Edellisessä artikkelissamme joka julkaistiin lehdessämme I/83 (ladonta tosin oli tehnyt tepposet tekstille, niin kuin ehkä huomasittekin) kerroimme hieman teoriaa lämmityslaitteen mitoittamisesta, ja ensimmäisestä prototyypistämme "Bastu I": stä ja siitä edelleen kehitetystä ja todelliseen käyttöön tulleesta "Bastu 2": sta.

Nyt kerromme miten "Bastu 2" käyttäytyi ja mitä sen jälkeen olemme tehneet.

"Bastu 2": n materiaalina oli rauta kuten edeltäjässäänkin. Se asennettiin Heikin Karmann Ghiaan ja oli päivittäisessä käytössä koko talven 81 - 82.

Tänä aikana se joutui hyvin vaihteleviin olosuhteisiin päivittäisillä, usein lyhytkestoisilla ajomatkoilla.

Vaihtimen teho oli "riittävä", kuten entinen puheenjohtajamme Bäne totesi heti koeajolta saavuttaessa (heti kun pystyi puhumaan.) . Lopputalvesta teho tosin heikkeni, minkä arvelimme johtuvan vaihtimen karstaantumisesta.

Toinen hankaluus oli kiireessä asennettu muovisen porakonepumpun kestävyys. Pumpun valmistajan ilmoittama lämpötilakestävyys +85C pitikin yllättäen paikkansa, mikä ilmeni pumpun taipumuksena sulaa vuotavaksi möykyksi n.4 minuutin ajomatkan jälkeen.

Ylimääräisen lämmön hävittäminen oli aluksi hankala ongelma, koska kaupasta ostetut tarviketermostaatit eivät kestäneet. Pääsyytä tähän oli kuitenkin alimitoitettu lauhdutin auton nokalla. Tämä johti nesteen lämpiämiseen huomattavasti yli termostaatin aukeamispisteen. Tällöin termostaatti jumittui auki. Kaikki neste kiersi aina lauhduttimen kautta, eikä lämmennyt aivan heti (eli normaalissa 2 minuutissa). Kun viat oli paikallistettu ja korjattu lämmitysjärjestelmä toimi moitteetta aina kevääseen asti, jolloin se purettiin tarkastusta varten.

Toukokuussa lämmönvaihdin irroitettiin autosta. Yllätykseksi se oli hyvässä kunnossa huolimatta käytetystä materiaalista. Karstaa oli tuskin laisinkaan. Kuluminen ilmeni vähäisenä hilseilynä, jota oli lähinnä kylmissä kohdissa ja etenkin vaihtimen alaosissa. Pahimmillaan eroosio oli noin 40% vaihdinputken seinämävahvuudesta.

Ottaen huomioon rasittavat olosuhteet joihin vaihdin talven aikana joutui voidaan Imm seinämävahvuudella olevan putken arvioida kestävän tavallisessa ajossa koko vuoden (yksi n.100km ajomatka päivässä) ennenkuin vaihdin menee puhki. Kokonaiskustannuksetkaan eivät ole kovin suuret, jos vain pystyy itse tekemään vaihdinkennon.

Uuden kennon materiaalit maksavat n.100mk. Jos materiaalina käytetään haponkestävää, vaihdinta ei todennäköisesti tarvitse uusia koskaan.

Kokemuksista rohkaistuneina ja viisastuneina Heikki teki uuden kennon "Bastu3": n pinta-alaltaan edelleen  $0.8m^2$ . "Bastu 3" asennettiin Karmann Ghian vasemman takapyörän viereen (auton sisäpuolelle) . Ylimääräisen lämmön johtamiseksi oli kennon pakoputkiston loppuosa jaettu kahtia. Toinen putki johtaa lämmönvaihtimeen ja toinen äänenvaimentajaan ohi lämmönvaihtimen.

Tarkoitus on nesteen lämmitettyä johtaa pakokaasut vaihtimen ohi jottei neste enää lämpiäisi yli tavoitellun lämpötilan. Järjestelmä toimii muuten hyvin, mutta pitkistä pakosarjoista johtuen ei vaihtimelle asti riitä tarpeeksi lämpöä. (tarpeeksi meidän mittapuiden mukaan)

Nyt on sitten kokeiltu käytössä kahdella erityyppisellä järjestelmällä ja tiedämme jo melkein millainen "Bastu 4":stä tulee. Tai tarkemmin sanoen Heikki tietää millainen "Bastu 4" on.

Heikin uusi ja ehkä lopullinen järjestelmän rakenne ilmenee kuvista 1, 2 ja 3 .

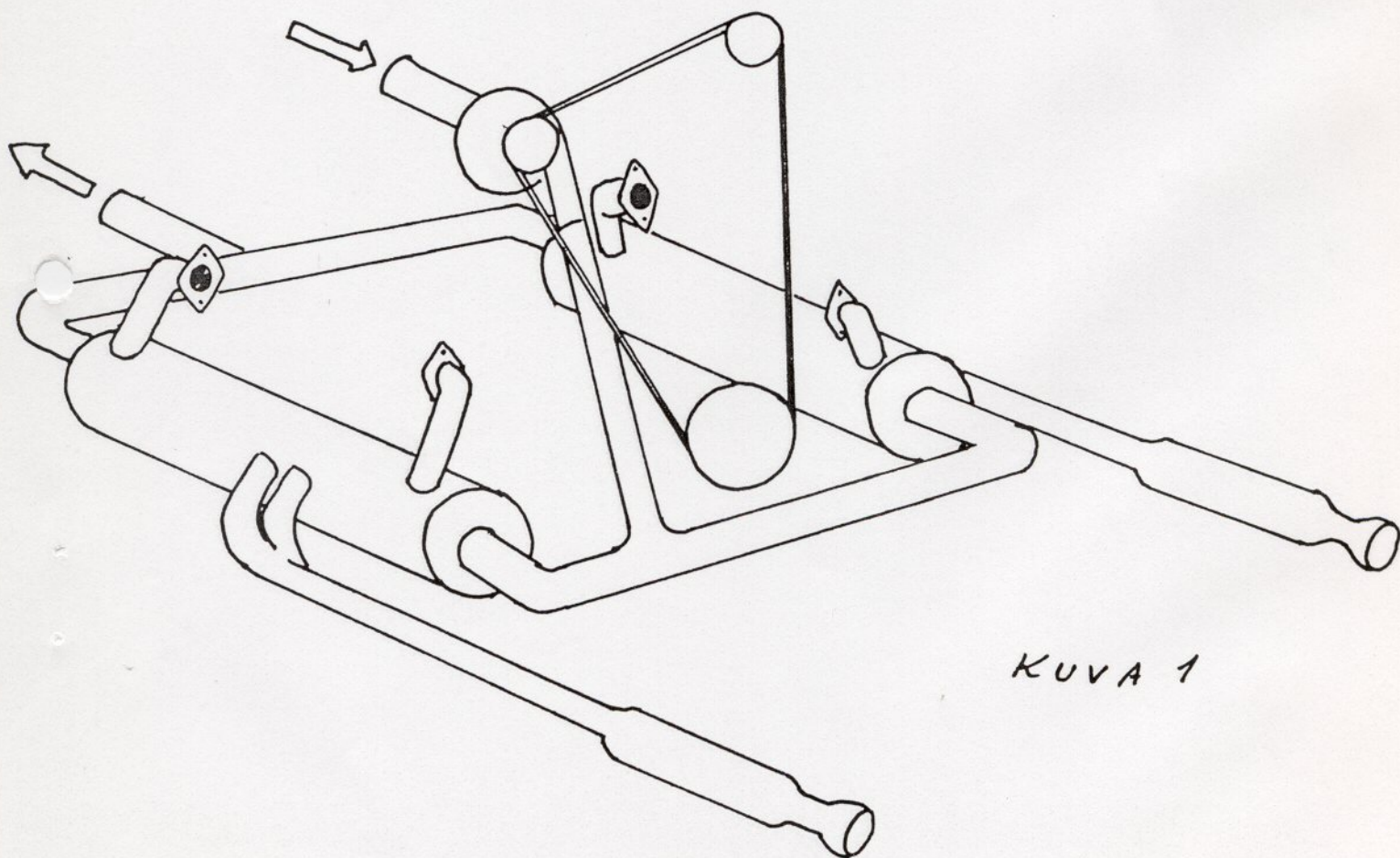
Lämmönvaihdin kennoja tulee 2 kpl, yksi kummallekin sylinterikannen alle. Näin saadaan pakokaasut vaihtimeen mahdollisimman kuumina. Teho on suuri ja kennot kestävät paremmin kun putkien pintalämpötila kohoaa riittävästi. Vaihdin ei myöskään vie ylimääräistä tilaa, sillä ne sijoitetaan alkuperäisten ilma/pakokaasulämmönvaihtimen tilalle kuva I.

Pakokaasut johdetaan mahdollisimman lyhyillä putkilla suoraan vaihtimeen (kuva 3) ja erikseen väliseinän avulla toisistaan eristettyinä äänenvaimentajiin johtaviin pakoputkiin.

Väliseinä asennetaan jotteivat poistuvat pakokaasut häiritse toisiaan.

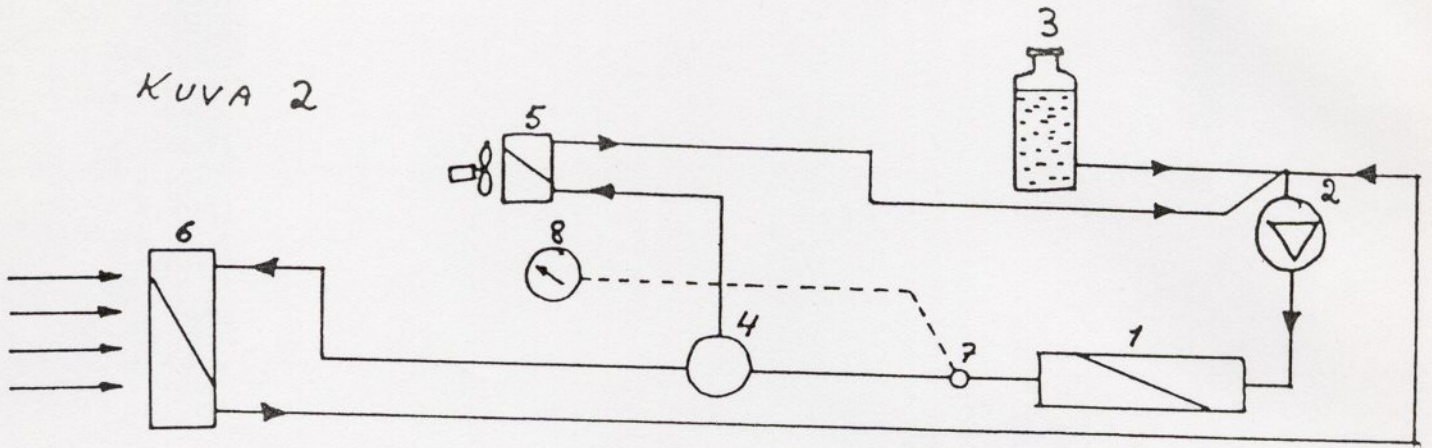
Ylimääräinen teho (johdetaan) hävitetään auton keulaan asennetulla lauhduttajalla. Pumpuna toimii Sumbeam Impin vesipumppu, joka saa käyttövoimansa samalta kiilahihnalta laturin/puhaltimen kanssa.

Kuten edellisessä artikkelissamme lupasimme olemme edelleen käytettävissä vastaavia lämmityslaitteita rakentavien ja suunnittelevien kerholaisten neuvojina.

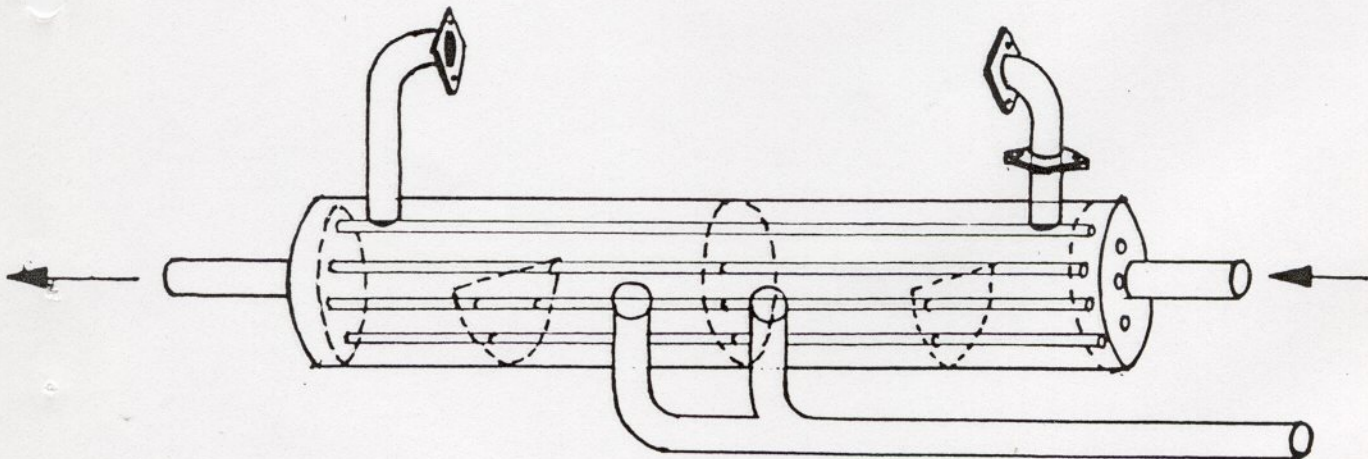


KUVA 1

KUVA 2



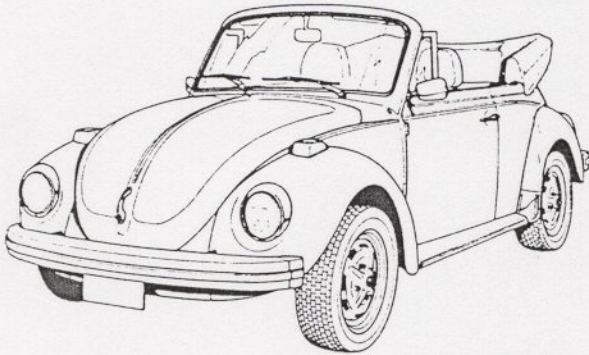
1. Lämmönvaihdin
2. Vesipumppu
3. Paisuntasäiliö
4. Termostaatti
5. Lämmityskkenno
6. Ulkopuolinen lauhdutin
7. Lämpömittarin anturi
8. Lämpömittari



KUVA 3

Volkkarityypit

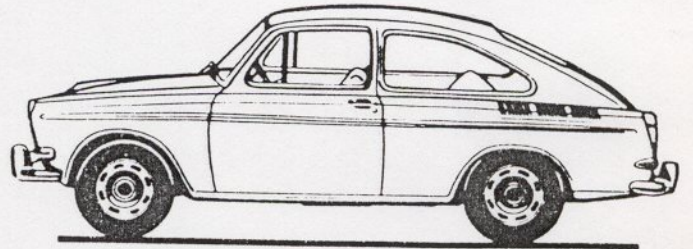
Usein puhutaan Volkcareista mainiten vain tyyppi (tyyppi 1, tyyppi 2 jne.) Tässä lyhyesti esiteltynä tavallisimmat tyypit:



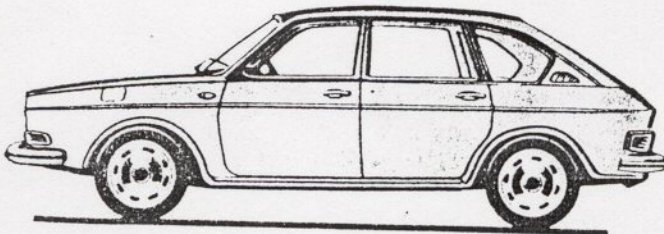
Kuplat (tyyppi 1)



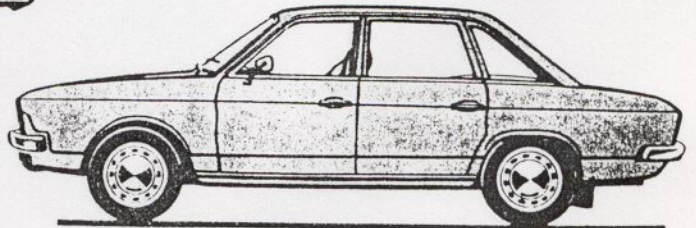
Kleinbussit ja paketit (tyyppi 2)



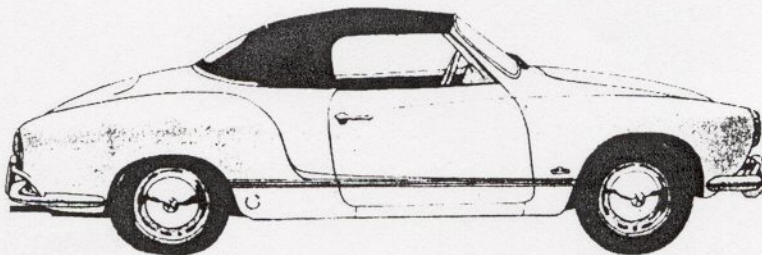
311 (tyyppi 3)



412 (tyyppi 4)



K-70 (tyyppi 48)



Karmann Ghia. Vanhempi malli 1955-73, joka tässä kuvassa (tyyppi 1).  
Uudempi korimalli 1961-69 (tyyppi 3).

## VOLKSWAGENEISTA ja NIIDEN KESTÄVYYDESTÄ

Olisipa aihetta kertoilla Kuplien kestävydestä. Olen omistanut niitä jo kahdeksan kappaletta, joten onpa yhtä sun toista tullut koettua heidän kanssansa.

Ensimmäiset autoni olivat kuitenkin Saabit 58 ja 60. Ne ruostuivat nopeasti ja sähköpumput (polttoaineen) eivät toimineet Sodankylän pakkasissa. Sitten hankinkin ensimmäisen VW. Se oli vsm.60, ajettu 60.000km. Ajoin yhden talven aikana siihen lisää 25.000km. Laturin laakeri vaihdettiin, ei mitään muita korjauksia.

Toinen Kupla oli vsm 64. Ostin sen uutena Hgin Otaniemestä. Ajoin 25.000 km. Ei mitään korjauksia.

Kolmas Kupla edusti vuosimallia 65 ja sillä oli ajettu 10.000km, lisäksi edellinen omistaja oli koetellut katon kestävyyttä, sillä seurauksella, että auto oli uusintakatsastettu. Myin sen, kun mittari näytti 30.000km. Ei mitään vikoja.

Neljäs Kupla: Ostin uuden 1300-vsm 67. Mittari näytti 23.000km, kun koekelin vastaantulevan auton peltejä. Siihen mennessä ei mitään vikoja.

Viides Kupla: Se oli pastelli -värinen 1500,vsm-69 ja maksoi uutena Skr. 14.000. Mittarissa oli 50.000km myydessäni sen. Ohjausvaihteessa oli valitettavasti liikaa klappia 40.000km:n kohdalla, mikä oli kuulema sille vuosimallille tyyppivika. Ei muuta valituslistalla.

Kuudes Kupla edusti vuotta -71 ja oli 1302-S. Luovuin siitä 40.000km:n kohdalla. Ei ainuttakaan vikaa.

Seitsemäs oli 1303 S-BIGG, vsm-74. Maksoi Skr 18900. Mittarissa oli tällä kertaa 60.000km myydessäni sitä tippa silmässä rahoittaakseni avovolk-karin ostoa. Yksi sulake oli kahdeksan vuoden käytön jälkeen hiottava haperettumisen takia, mikä esti starttamisen. Ensimmäistä kertaa löysin hieman vakavamman vian. Lööruostumista oli havaittavissa varapyörän aluslat-tian ja sen alla olevan ohjaukseen tai pyöränripustukseen kuuluvan tangon välissä. Tästäkin suurin syy lankeaa ruostesuojaajien niskoille.

Nykyisellä eli kahdeksannella Kuplalla on nimi 1303-I.S,vsm-74. Sillä on 30.000km harteillaan. Minkäänlaista vikaa tai ruostetta en ole toistaiseksi havainnut. Kun kuulemme 'tarinoita' Kuplien kestävydestä, lienee syytä uskoa ja sanan TARINA tilalle voitaneen asettaa sana TOTUUS.

VW-veli Pentti

EPA-17

Tämän Volkkarin osti eräs maanviljeliä keväällä -67. Hän ajoi sillä kuusitoista vuotta, tänä aikana mittariin kertyi 120 tuhatta kilometriä. Olin tuolloin (alkukevät83) varaosa-auton tarpeessa, pitkällisen kaupan hieronnan jälkeen hinnaksi sovittiin 50 markkaa. Kotimatka tehtiin pakoputki hirvittävästi paukkuen (oli täysin puhki). Sitten huomasin että sen hetkinen käyttö VW oli hyvin heikossa kunnossa, ruostunut ja konekin veteli viimeisiään. Ei auttanut muu kuin katsastaa varaosa-auto, tämä aiheutti tiettyä hymyilyä varsinkin työpaikalla jossa tiedettiin auton hinta ja se että en tehnyt muuta remonttia kuin uuden pakoputken vaihto. Leima tuli kuitenkin kerralla jakori todettiin konttorilla erittäin hyväksi. Siitä innostuneena päätin teettää täydellisen koneremontin. Konestamossa kävi ilmi että männänrenkaita ei ollut vielä katkennut olivat vain hirvittävän kuluneet. Juhannukseksi Volsu oli taas kunnossa, ei muuta kuin reipasta ajoa. ajettiin kesä ja talvi 83 talveksi hankittiin bensalämmitin joka oli tosi tarpeen. Keväällä 84 huomattiin että lokasuojat kaipasivat uudistusta, paikalliselta hajottamolta löytyivät tarvittavat pellit ja korkealla selkänojalla varustetut istuimet(alkuperäiset VW:n penkit). Taas ajettiin, mutta ruokahalu kasvaa syödessä. Mieltä painoi heikko sähköjärjestelmä ja etsintä alkoi. Koko sähkötarvike kasa hajottamossa maksoi arveluttavan paljon eikä hintaan vielä kuulunut edes akkua. Sitten paikallisessa lehdessä oli ilmoitus jossa myytiin VW mallia 70, olin ensimmäinen joka soitti ja kaupat syntyivät heti. Eräs sateisen syksyn viikonlopuista siinä sitten vierähti sähkösteemeitä muunnellessa mutta riittääpähän ainakin virta. Aikojen kuluessa on tullut hankittua myös bensalämmitin joka nyt tuottaa murheita se kun on 6 voltttinen enkä tiedä mistä saisin muuntajan jonka avulla saisin sen toimimaan.



VW ei ole missään vaiheessa ollut minulla mikään näyttyly esine päin vastoin, sillä kuljetaan tarpeen vaatiessa töihin ja joka viikko sillä jaetaan paikallista ilmaisjakelulehteä.

Lehteä jaettaessa VW on paljastanut kyntensä varsinkin talvella kun sivuteillä on paljon lunta ja aurat kulkevat vain kerran päivässä. Kiinni ei jääty edes silloin kun kuljettaja arvioi väärin ja kierrettiin ojan kautta. VW:n mukaviin puoliin kuuluu ilmanmuuta varaosat ja niiden hinnat, itse olen ostanut lähes aina alkuperäisiä osia. Olen myös saanut rajujakin alennuksia asioidessani piirimyyjän varaosa puolella. Esimerkiksi 12:sta voltin sähkösuutin joka sopii 6voltin kaasuttajaan. Lähtöhinta oli yli 300 markkaa ja sain sen 100:lla. Tosin se oli heillä ilmeisesti ainoa ja viimeinen kappale eikä tarvitsioita löydy joka päivä, mutta siitä huolimatta edullinen kauppa. Etu on myös se että osat varmasti sopivat. Joka kesä olen jotain tehnyt kuplalleni ja tulevalla kesällä vuorossa on joko maalaus tai koristevanteet. Tulevaan kesään kuuluu myös käynnit kaikissa FVWA:n tapahtumissa mikäli mahdollista ,tänä kesänä työt aiheuttivat paljon esteitä.

Näin lopuksi pyytäisin pientä neuvoa bensalämmitin asioissa jos juku tietää millaisen muuntajan avulla saisi 6 voltin lämmittimen toimimaan 12 voltin kuplassa.?

Neuvosta kiitollinen kuten Maamiehen Tietolaarissa (radio ohjelma)

Terv. Mauri Helin

25320 RAATALA - - - - -

Volkkarin sähköjärjestelmän muuttaminen 6 Volttisesta 12 Volttiseksi on herättänyt kiinnostusta enemmänkin.

Ne jäsenet, joilla on tietoa ja/tai kokemusta näistä töistä, niin kirjoittakaapa seuraavaan lehteen kokemuksista ja hyvistä ratkaisuksista esilletulevissa ongelmissa.

Kaikkihan osaavat lamput vaihtaa, mutta muita ongelmia ovat esim.: laturi (tasa- vai vaihtovirta, puhallin, laturin jalka), starttimoottori (hammasjako, kestävyys jos jätetään 6 V:ksi), lasinpyyhkijämoottori (vastusviritykset?), bensamittari (pakkettivolkkari), kaasutin (suuttimet, ryyppy) ja bensalämmitin.

Mitalilla on toinenkin puoli: Vaihdettuasi systeemin, laita vanhat osat talteen tulevien entistäjien iloksi. Elikkä jos sinulla on käytössä esim. Kesäkupla, niin harkitse toisenkin kerran mitä hyötyä saavutat jos muutat sähkösystemin.

Autoni on VW kupla 1300. Asiani koskee sen etupään madallusta. Kuinka se tapahtuu? Lehdessä voisi olla vaikka selventävä kuva.

Toiseksi: Kuinka poistetaan tuuletusikkunat. Mitä osia tarvitaan? Mistä niitä saa ja mihin hintaan? Kuka voisi neuvoa työn suorittamisessa?

Terveisin Kari Kunttu

Helpoin tapa madaltaa etupäätä on pienemmät renkaat/vanteet. 4-pulttiset Volkkarivanteet korvataan Skodan 13" tai 14" peltivanteilla tai erikoisilla alumiinivanteilla. 5-pulttiset Volkkarivanteet voidaan korvata paketti VW:n 66/67 14" vanteilla. 5-pulttisten (palloniveletupää) tilalle voidaan vaihtaa myös 4-pulttiset eturummut, jos samalla vaihdetaan myös laakerit.

Toinen tapa on poistaa kapeita lehtiä jousipakoista (6+6). Poistettavien lehtien määrä täytyy itse kokeilla, mutta parin lehden poisto ei tunnu vielä missään. Em. koskee palloniveletupäällä varustettuja Volkkareita. Olkatappi-Volkkareissa on vain leveitä lehtiä, jotka kaikki vaikuttavat pakan lukitukseen. Tämän vuoksi on tarvittava määrä lehtiä katkaistava ja kiinnitettävä päät ja keskiosa takaisin pakkaan. Näillä jousivirityksillä kantavuus laskee, mutta se tekee vain hyvää Kuplan ajo-ominaisuuksille, jollei etutavaratilaa käytetä tavaratilana. Lisäksi nämä ovat helppoja palauttaa alkuperäiseksi takaisin.

Etupäätä voidaan myös madaltaa kääntämällä pakkojen lukitusta. Tämä tapahtuu katkaisemalla molemmista akseliputkista (yksi kerrallaan) n. 10 cm pala keskeltä ja kääntämällä lukitusta 10-15mm. Kiinnitetään takaisin hitsaamalla.

On myös olemassa erilaisia sarjoja, joilla etupäätä voidaan tehdä säädettävä. Lähin paikka, josta näitä voi tiedustella lienee Ruotsissa Bug In Sweden AB. Osoite: Box 144 332 00 Gislaved Sverige, puh 0371/143 00.

Jos haluaa säilyttää autonsa laillisena, on kaikista edellämämainitusta tavoista syytä keskustella ensin katsastusmiehen kanssa. Lisätietoja kuvien kera on etupään madalluksesta luetavissa myös ruotsalaisesta Wheels-lehdestä no. Juli 1982 s.24-26.

Tuuletusikkunoiden poistoon löytyy valmiita sarjoja ainakin USA:sta. Kannattaa kysyä myös em. Bug In:stä. Homma onnistuu kyllä myös itse. Tarvitaan vain vähän omaa suunnittelua ja taitoa.

Turo

Volkkarini on rekisteröity -65. Valmisteno. 116 198 139. Olisi hauska tietää, milloin se on tarkalleen valmistettu ja mitä muut numerot kertovat? Rungon etuosan kotelosta tulee ruoste läpi. Onnistuuko eturungon vaihto vai kannattaako hitsata?

Toinen Volkkarini on rekisteröity -57, valm.no. 1478175 (soikea takalasi). Koska se on valmistettu? Tarkoitukseni on tehdä siitä Hot Rod. Mikä alusta käy -57:aan? Käykö -68 tai tuoreempi? Miten katsastusmies suhtautuu? Saako mistään Kuplaan halpoja peltiosia, kuten astinlautoja ja lokasuojia vai pitääkö lähteä romiskierrokselle?

Terveisin Hannu Heikkinen, Jyväskylä

116 198 139 on vuosimallia -66. Valmistettu syys-lokakuussa -65. 11 tarkoittaa Kuplaa (Limousine), 6 tarkoittaa vuosimallia -66. 198 139 on juokseva numerointi, joka alkoi nollostä aina vuosimallin vaihtuessa elokuussa (elokuusta -64 alkaen).

Rungonpään vaihdosta/hitsauksesta on vaikea sanoa näkemättä autoa.

1478175 on valmistettu alkuvuodesta -57. Juokseva numerointi alkoi 1-00001:stä vuonna -40 ja jatkui elokuuhun -64. Edessä oleva 1 jäi pois, kun ensimmäinen miljoona tuli täyteen vuonna -55.

Teknisiä ongelmia uudemman alustan vaihdossa ei juuri ole. Korin takimmaisat kiinnityspisteet ovat erilaiset, mutta ne on helppo muuttaa sopiviksi. Mikä tahansa alusta vuosimallista riippumatta on käyttökelpoinen (paitsi ei 1302/1303).

Katsastusmiehen suhtautumista on parasta kysyä häneltä itseltään (pitäisi kyllä onnistua).

Peltiosatilanne on melko hyvä. Lokasuojia, etu/taka-helmoja, kynnyskotelaita, astinlautoja, puskureita ym. kannattaa kysyä esim. seuraavista paikoista: RTO-tuonti p. 90-322 100, Laslo Oy p.90-371 525 Kai Knuuttila Oy p.90-790 499, Autohely p.90-499 748, Tapiolan Autokeskus p.90-516 055. Muitakin paikkoja varmaan löytyy. Osa em. liikkeistä on ns. harakiri-liikkeitä, joista löytyy myös muita VW-osia kuin peltejä.

Turo



Lehtikatsaus

Kerran vuodessa ilmestyvässä saksalaisessa Auto Katalog-kirjassa on luetteloitu kaikki maailman autot. Seuraavassa hieman juttua Auto Katalog 84/85:stä vapaasti suomennettuna.

## Volkswagen

Volkswagenwerk AG,  
Postfach, 3180 Wolfsburg, Deutschland

Obwohl der Umsatz 1983 insgesamt zunahm, betrug der Jahresverlust immerhin noch 215 Millionen Mark. Daran beteiligt waren vornehmlich die lateinamerikanischen Tochterfirmen, das Nürnberger Büromaschinenwerk Triumph-Adler sowie die Produktionsumstellung auf den neuen Golf. Dagegen konnten VW of America und Audi mit beachtlichen Erfolgen aufwarten. Inzwischen hofft der Konzern, daß sich der zunehmend positive Trend auf den wichtigsten Märkten fortsetzen wird. Zumindest in der Bundesrepublik wurden in den ersten Monaten 1984 steigende Auslieferungen von VW- und Audi-Produkten registriert. Besonders der neue Golf kann gegenwärtig seine Konkurrenz wieder auf Distanz halten. Die Verbesserungen im Modelljahr 1985 be-

treffen in erster Linie die neue Struktur der Ausstattungsstufen. Außerdem kann Deutschlands größter Automobilhersteller interessante Modellergänzungen vorzeigen.

### VW Käfer

Der robuste und anspruchslose VW Käfer ist und bleibt ein Sonderfall in der Automobilgeschichte. Das seit 1978 aus Mexiko importierte Fahrzeug feierte 1983 sogar ein nicht gehntes Comeback: In Europa stieg der Verkauf um 81 Prozent auf fast 18 500 Einheiten. Allein in der Bundesrepublik wurden davon über 12 000 Wagen abgesetzt. Allerdings kurbelten die Wolfsburgern den Verkauf mit interessanten Sondermodellen und verstärkter Werbung gehörig an. Abgesehen von Nostalgie und Gewohnheit gibt es durchaus

sachliche Argumente, die für den soliden Zweitürer sprechen: die sprichwörtliche Zuverlässigkeit - auch im Winter - und der Preis unter 10 000

Mark. Natürlich ist der Käfer alles andere als ein modernes Auto, und der luftgekühlte 1,2 Liter-Boxermotor leistet gerade noch 25 kW (34 PS).



VW Käfer

25 kW, 115 km/h

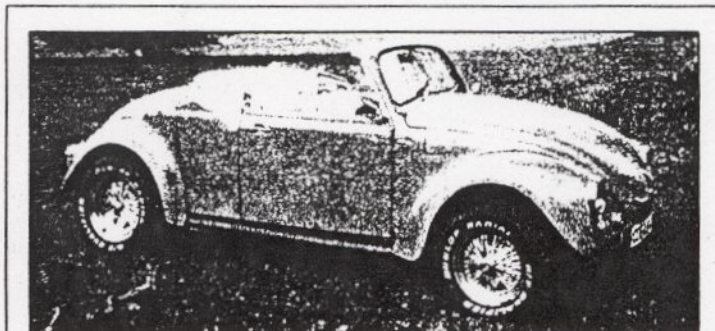
DEUTSCHLAND

### VW Käfer - Kuplavolkkari

Tukeva ja vaatimaton Kuplavolkkari on ja se jää autohistorian ihmetapaukseksi. Tämä vuodesta 1978 Meksikosta tuotu kulku-neuvo teki ennaltaodottamattoman come-bacin vuonna 1983. Euroopassa myynti nousi 81% ollen lähes 18500 autoa. Länsi-Saksaan tuli näistä autoista 12000.

Epäilemättä mielenkiintoiset erikoismallit ja asiaankuuluva mainonta nostivat näitä lukuja. Nostalgian ja tottumusten lisäksi on tämän kunnan kaksiovisen myyntivalttina legendaarinen varmuus ja luotettavuus -myös talvella. Kupla maksaa Saksassa 9900 DM. Luonnollisesti kupla on myös moderni auto - ainakin

sarjassa 1,2 litraiset boxerit.



Ein Speedster in spe ist jeder VW Käfer mit geradflächiger Frontscheibe. Den Umbausatz dafür liefert für 3000 Mark die Firma Ostermann, Koburger Weg 7 a, 4400 Münster.

Kimmo

# Lyhyt kelirikko

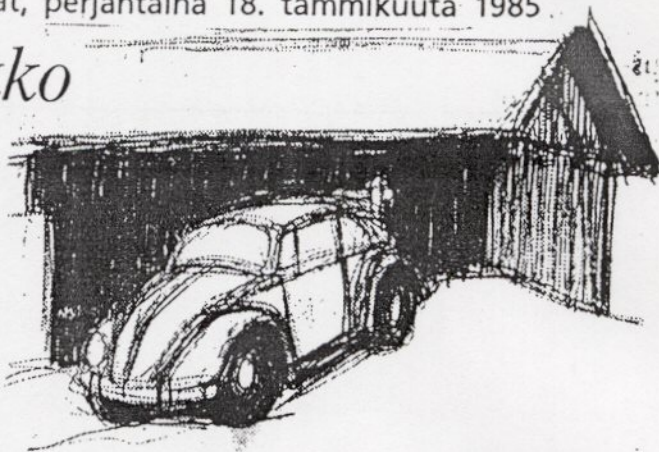
Kovin lyhyeksi tai melkein olemattomaksi jäi kelirikko tänä vuonna. Uudenvuodenaattona kävin veneellä kaupassa ja sitten tulivatkin hirmupakkaset. Autolla pääsi kauppaan jo 11. tammikuuta. Moottorikelkkailijat liikkuvat jo sitäkin ennen. Juuri nopeammin eivät jäät voi täällä tulla.

Olen vaihtanut kaksi vuotta palvelleeseen jääautoni Datsun "luupään" kuplavolkkariin. Siinä se vain elintaso pikkuhiljaa kohoaa. Kun luupää oli vuosimallia 1965, on kupla peräti vuodelta 1966.

Volsu on jääautojen parhaita. Sen kanssa kilpailee suosiota vain "palttoon nappi" Fiat, joka on vielä kevyempi. Kupla painaa 780 kiloa, joten sillä voi liikkua jo viiden tuuman jäällä.

Datsunia vaivasi silloin tällöin nietokseen jumahtaminen. Siinä oli moottori edessä ja vetävät pyörät kevyessä peräpäässä. Tällaiseen yhdistelmään suositellaan talviajossa painolastiksi hiekkasäkkejä, mutta tämä syteemi ei oikein vastaa jääautoilun luonnetta. Kupla on hyvä menemään hangessakin. Moottori jököttää painona veto-työrien päällä ja teräslevystä präsätty pohja on sileä. Jos auto juuttuu kinokseen, sen saattaa vielä saada pakilla pois.

Lämmityslaite ei kuplassani ole enää erikoisen hyvässä kunnossa. Kun kärryllä tunnin ajelee, alkaa tuulilasista nähdä jotakin. Ilmajäähdytteisen koneen lämmityslaitteessa lienee aina ollut jotakin toimimisen varaa. Hitler-tervehdyskin kuuluu syntyneen siten, että Aatu



Piirros: Leila Nieminen

Uusi jääauto on parkkeerattu mäkeen, vaikka rovasti vakuutti akun olevan loistokunnossa.

## saarelainen

istui viluissaan koeajovolsun takapenkillä ja ojenteli kättä kohti tuulilasin puhaltimia: "Tuleekos sieltä sitä lämmintä..."

Jäällä ajamisessa on omat niksinsä. Onnettomuuksia sattuu joka vuosi. Tänäkin talvena on muutama ihminen ennättänyt hukkuu autoineen — ei tosin täällä. Autolle turvallisena voidaan pitää 20 sentin vahvuista jäätä, mutta siinäkin voi olla liikenteen tai sään vaihtelun aiheuttamia railoja. Pelkkä halkeama 20-senttisessä jäässä ei mitään meinaa, vaikka siitä vesi roiskuisi, mutta kahden railon risteyksessä voi käydä köpelösti.

Useamman auton letkassa kannattaa valita etummainen paikka, sillä keulilla kulkeva auto pärjää huonoissakin jäissä parhaiten. Se pääsee etenemään, vaikka rikkoisi

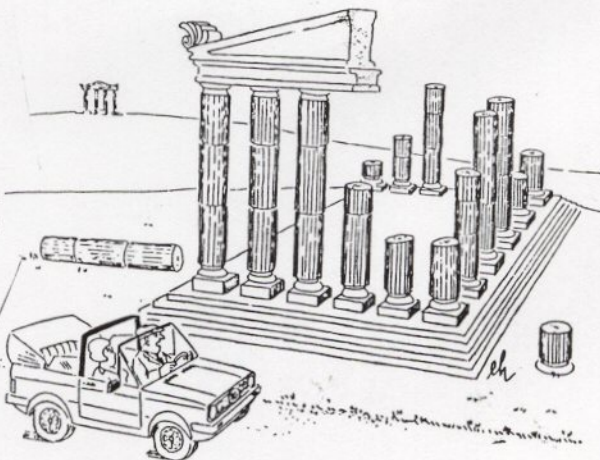
jäätä mennessään. Seuraavalla jonoissa on jo huonompi osa. Tavallisin ajonopeus jäällä on 20-40 kilometriä tunnissa, mikä on huonoin mahdollinen. Juuri tällä vauhdilla jää alkaa aaltoilla ja riittävän kauan notkuttuaan se saattaa joutua auton kanssa resonanssiin ja murtua. Pitäisi ajaa joko alle 20 kilometriä tunnissa tai sitten reilusti yli 40 kilometriä.

Jääkuplani on jo toinen auto, jonka olen ostanut näkemättä. Myyjänä oli rovasti Mikko Ihamäki. Keneltä sitä sitten uskaltaisi käytetyn auton ostaa ellei papilta? Auto onkin suurin piirtein vastannut annettua kuvausta, eikä kauppa ole tarvinnut katua. Alku ei tosin tuntunut lupaavalta. Ihamäen vävy toi auton Velkuaan ja heti tuliaisiksi hän ilmoitti:

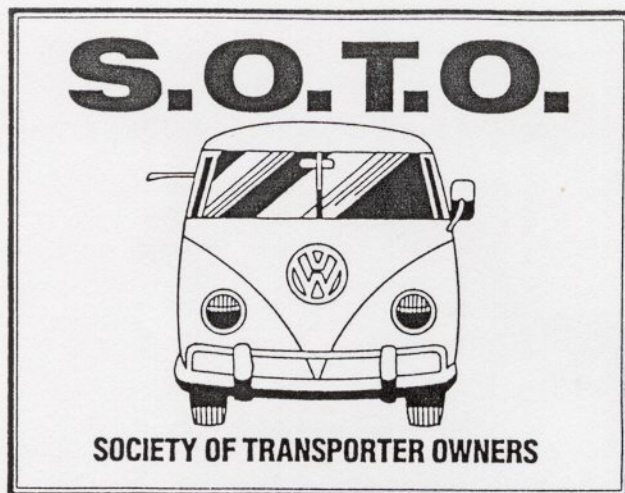
"Tuota, ei ne renkaat taida olla ihan niin hyvät kuin se Mikko puheli..."

JORMA ROTKO

"Näyttää siltä, että ennenkin on raha loppunut kesken rakentamisen."







S.O.T.O. Society Of Transport Owners

USA:ssa toimii merkkikerho, joka on tarkoitettu kaikille vanhojen VW Tyyppi 2:n harrastajille.

Eli kaikki Kleinbussit, Sonderbussit, Paketit, Dobbelkabinet ym., jotka on valmistettu ennen elokuuta 1967. (Split windshield Volkswagen Transporters).

Ensimmäiset Kleinbussit valmistuivat jo vuonna 1949 (12 kpl) ja peruskonstruktioltaan se säilyi muuttumattomana aina vuosimalliin 1967 saakka.

-Kerhossa on tällä hetkellä yli 700 jäsentä

-Kerran kuussa julkaistaan jäsenkirje

-Kokoontumiset neljästi vuodessa

-Tarra, T-paita ym. rekvisiitta kuuluvat myös asiaan

Kerhon tarkoituksena on saattaa yhteen alan harrastajat, jakaa tietoa kirjallisuudesta, historiasta varaosista ja entisöinnistä. Jäsenkirjeessä voivat jäsenet myös ostaa tai myydä varaosia tai kokonaisia autoja.

Jos haluat liittyä kerhoon tai saada lisätietoa, niin kirjoita osoitteella:

S.O.T.O.

Jeff Walters

P.O. Box 17234

Irvine, CA 92713

USA



DEDICATED TO THE PRESERVATION OF  
**Volkswagen Type II's**  
THIS CERTIFIES THAT

**Kimmo Veijonen**

is a supporting member of

**Society Of Transporter Owners**  
AND IS ENTITLED TO ALL RIGHTS & PRIVILEGES  
OF THIS CLUB

MEMBERSHIP NO. **654**

*Kimmo Veijonen*  
President



Vintage Volkswagen Club of America on nimeltään kerho volkkariharrastajille USA:ssa. Biggest in the world tietysti, yli 500 jäsentä. Vielä on rajana ennen 1958 valmistetut, mutta on keskusteltu uudenpienkin mallien rekisteröinnistä esim. elokuuhun 1960 asti tai kaikki mallit joissa on 6 voltin sähköjärjestelmä. Yhdistys on jaettu itäiseen ja läntiseen piiriin pitääkseen koossa kerhoa vaikka jäsenet ovat levittäytyneet ympäri koko USA:n. Suurista välimatkoista johtuen kokoontuu koko kerho harvoin mutta paikalliset kokoontumiset ovat hyvin yleisiä. Vintage Volkswagen Club muodostettiin samoihin aikoihin kun useimmat eurooppalaiset kerhot perustettiin, nimittäin 1976. Jäsenenä saa joka kuukausi kerhon lehden. Meille Atlantin tällä puolella asuville jäsenmaksu on 17 dollaria/vuosi

Kerhon osoite: Itäinen piiri: c/o Terry Shuler  
817 15th Street  
Cresson PA 16630  
USA

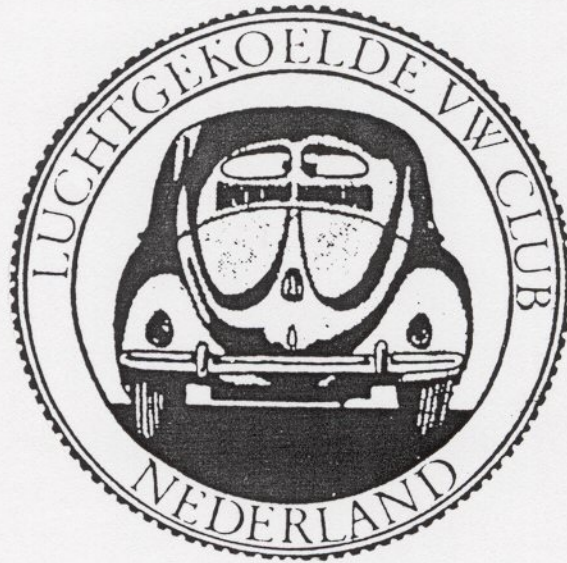
Läntinen piiri: c/o Joseph Crockett  
153 Vista de le Cumbre  
Santa Barbara CA 93105  
USA

(lähde: Folkvagnen nr 24 dec 82)

Macke.



Nederlandse VW Brillenvereniging, Hollanti

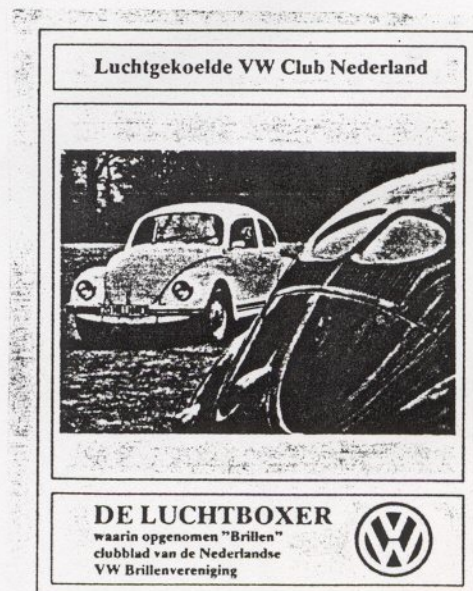


Hollannistakin löytyy kerho ja se on perustettu vuonna 1973. Se on nimeltään "Nederlandse VW Brillenvereniging", (takalasi on siis tässäkin ollut nimen perustana). Myöhemmin on kerhoon otettu myös uudempien Volkswagenien omistajia. Rajaksi on laitettu vuodenvaihteen 1982 vesijäähdytteinen moottori, tällöin muutettiin myös kerhon nimi. Nimi on nyt "Luchtgekoelde VW Club Nederland" (Alankomaiden Ilmajäähdytteisten VW:den Kerho). Jäsemaksu on 50 florinia/"ilmabokseri" ja ehtona on että omistaa ilmajäähdytteisen volkkarin.

Kerhon osoite : c/o W.N. Nieboer  
Orchideestraat 78  
9731 GC GRONINGEN  
HOLLAND

(lähde: Folkvagnen nr 24 dec 82)

Macke



Veteran VW klubben Norge

Osoite: Postboks 75  
Røa  
Oslo 7  
Norge



Veteraani VW Kerho Norjassa perustettiin vuonna 1966 ja sen nimi oli silloin "Folkevognklubben 40-45". Kiinnostus suuntautui silloin pääasiassa Kübel- ja Schwimwageneihin. Kun sitten yhä useampi ja useampi kaksi- sekä pikkuikkunaisen omistaja liittyi jäseneksi, vaihtoi yhdistys nimeä, siksi mikä se on nyt. Jäseniä on nykyään 120 kpl. joista useimmilla on yksi tai useampi auto. Jäsenmäärä on jatkuvassa nousussa, vaikka vanhojen volkkareiden lukumäärä Norjassa laskee. Kerhon ajoneuvojen joukossa on tänään n. 30 Kübelwagena ja 8 Schwimwagena. Voidaan myös mainita harvinaisuuksia kuten : Kubelwagen malli -41, yksi maailman parhaiten entisöidyistä Schwimwageneista, poliisikabriolet (Hebmüller Streifenwagen) sekä useampi epätavallisen hyvin entisöity tyyppi 1.

Kerholla on myös oma kerholehti, joka ilmestyy 4 kertaa vuodessa, varasto joka käsittää lähemmäs 3 tonnia osia ja josta suurin osa on luetteloitu.

Tapautumista voidaan tässä mainita kevät treffit, jotka sisältävät maastoajoa sekä useat käynnit Saksaan. Varsinaisia jäsen-tapaamisia ei ole montaa ollut ja tämä johtuu mm. hallituksen huomattavasta työstä varaosavaraston kanssa, mutta parannusta on ensivuonna luvassa.

Kerhoon jäseneksi liittyminen ei edellytä että omistaa ajoneuvon, riittää kun vain on kiinnostunut vanhoista volkkareista. Ja kuten Lars Jensen kirjeensä päättää : "Volkkari on elämä, eikä niin"?

(lähde: Folkvagnen nr 24 dec 82)

Macke

FVWA:n jäsenet joulukuussa 1984

Ahlgren Anders	ESPOO	Heikkinen Pentti	HELSINKI
Auerto Ahti	HELSINKI	Ikonen Jari	JOUTSENO
Alen Ulf	HELSINKI	Johansson Peter	PORVOO
Aalto Esa	HELSINKI	Juopperi Osmo	HELSINKI
Ahlroos Suvi-Päivikki	HELSINKI	Jätinvuori Vesa	TURKU
Aurio Hannu	PANELIA	Jaakkola Kimmo	MARTTILA
Björkell Harry	PORVOO	Järvelä Mikko	HELSINKI
Backman Markus	HELSINKI	Kananen Pekka	KERAVA
Brola Kari	KUOPIO	Kunttu Kari	VÄLIJOKI
Esko Markku	PIRKKIÖ	Kurki Jarmo	VANTAA
Eskelinen Jarmo	KUOPIO	Kivimäki Pentti	RUOTSI
Eklund Rolf-Åke	ESPOO	Koskela Hannu	TURKU
Ek Harri	LOVIISA	Kaunismaa Mika	TURKU
Edvardsson Tom	VEIKKOLA	Kuusisto Mikko	HELSINKI
Flyckt Reijo	HELSINKI	Kaunismaa Juha	TURKU
Forsman Mikael	HELSINKI	Korhonen Pekka	RAUMA
Friberg Ralf	TURKU	Karppinen Ari	RAAHE
Granström Kjell	ISNÄS	Koivuniemi Mika	RAUMA
Grönroos Sinikka	HELSINKI	Levänen Petri	ESPOO
Haavisto Jukka	PORI	Leistevuo Jorma	TURKU
Haavisto Timo	TURKU	Liukkonen Timo	HELSINKI
Halme Jukka	VANTAA	Majara Heikki	TAMPERE
Hyvönen Reijo	ESPOO	Matilainen Heikki	HYRYLÄ
Helin Mauri	RAATALA	Mustonen Turo	LAPINKYLÄ
Heinonen Hannu	TURKU	Montonen Kari	HELSINKI
Heinonen Timo	TURKU	Mikkola Pentti	HELSINKI
Halme Ossi	KOTKA	Mustonen Mika	LAPPEENRANTA
Heino Mika	RAUMA	Mäkelä Esa	TURKU
Heikkala Pasi	OITTI	Mäkelä Kalle	TURKU
Holmström Hasse	KIRKKONUMMI	Mäki Jukka	TURKU
Helin Isto	RAUMA	Monteiro Antonio	HELSINKI
		Mattila Antti	RAISIO

FVWA:n jäsenet joulukuussa 1984

Matikainen Jukka	MARTTILA	Sippo Mikko	ESPOO
Metelinen Riku	HELSINKI	Salonen Sari	TURKU
Mistola Pekka	RAISIO	Saderholm Patrick	KULLOBY
Muhonen Heikki	VANTAA	Santonen Timo	RAISIO
Maissalo Heidi	UOTILA	Sippo Jyrki	LAHTI
Nieminen Tauno	INKOO	Seppälä Markku	VAASA
Nordman Jukka	LAHTI	Sigfrids Anders	PORVOO
Nordström Peter	PORVOO	Tikkala Pertti	MAKSNIEMI
Nurkkala Timo	PORVOO	Tupala Mikael	PORVOO
Nisula Timo	NURMO	Teronen Jouni	HELSINKI
Numminen Antti	TURKU	Turpela Timo	KAARINA
Niemistö Kai	TAMPERE	Tallgren Kotten	TURKU
Orasniemi Jari	HELSINKI	Toiviainen Tarja	MERIMASKU
Oravainen Jukka	HELSINKI	Toiviainen Teppo	MERIMASKU
Ohenoja Päivi	HELSINKI	Uljas Marko-Mika	PORVOO
Poussa Antti	PARKANO	Valtonen Jussi	RAUMA
Puustinen Ilpo	HELSINKI	Virtanen Pauli	VERMUN TILA
Peltomies Riitta	TAMPERE	Vyörypuro Sari	HELSINKI
Pelttari Mika	PRUNKILA	Varre Tapio	UUSI-VÄRTSILÄ
Ranta Ari	VANTAA	Vienonen Ari	RAUMA
Rautiainen Timo	HELSINKI	Veijonen Kimmo	HELSINKI
Rapanen Jan	ESPOO	Weckström Clas	MAISALA
Rapanen Macke	VANTAA	Willman Kari	HELSINKI
Riikonen Antti	HARJUNPÄÄ	Valtanen Airi	KAJAANI
Raitaniemi Tapio	PORI	Vesterinen Veli-Jussi	VANTAA
Risu Juha	IHALA	Vilonen Olli	HELSINKI
Rantanen Aulis	TURKU	Varjonen Petri	RAUMA
Rantanen Timo	TURKU	Viitanen Tapio	KUKKO
Rintala Ari	ESPOO	Ylismäki Jukka	TURKU
Schmidt Lars-Erik	HELSINKI	Ääri Kari	LIETO

Volkkariyhdistyksen uudet jäsenet

Uudet jäsenet - Tervetuloa mukaan Volkkarikerhoon.  
Tuntekaa olonne viihtyisäksi osallistumalla toimintaamme ja kirjoittelemalla juttuja tähän lehteen.  
Osoitteenmuutoksen sattuessa, ilmoittakaa siitä sihteerillemme Porvooseen, niin emme menetä yhteyttä. (Koskee myös vanhoja jäseniä)

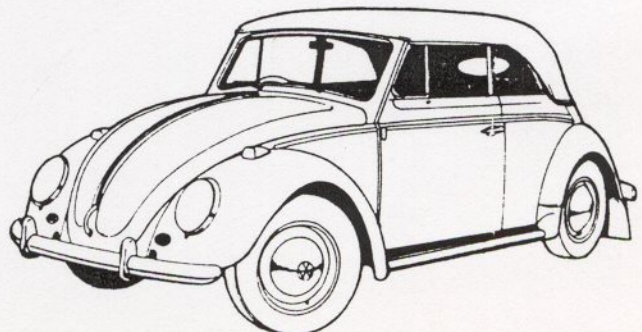
<u>Nimi</u>	<u>Paikkakunta</u>	<u>Auto</u>
Pekka Ondruska	Partalankoski	Kupla 1303 S -73
Juha Seppälä	Lammi	Kupla 1300 S -72
Kimmo Lampola	Lammi	Kupla 1100 -72
Jari Mäki-Kala	Ilmajoki	Kupla 1302 S -71
Erkki Isohella	Kuopio	Kupla 1300 -74
Matti Jokela	Raahe	Kupla -51
Tero Lehtinen	Lammi	Kupla 1300 -73
Jari Paavola	Uotila	
Ari Joro	Ylöpirtti	Kupla 1303 S -75
Teppo Veijonen	Helsinki	Kupla 1200 -64
Jukka Vuorinen	Lammi	Kupla 1300 -73
Päivi Laaja	Tampere	

WANTED

Yhdistyksen pankkitilille on suoritettu seuraavat jäsenmaksu-suoritukset, joista on jäänyt maksajan nimi pois:

- pankkisiirtolomake no 3630576, 70 mk
- jäsenmaksulomake no 010298, maksettu 20.11.84, 100 mk Rauman Seudun Osuuspankki.

Kuka tunnistaa omakseen? Jos se olet Sinä, niin lähetäppä kopio kuitista sihteerillemme Porvooseen ja ilmoita nimesi ja osoitteesi. Osoitehan sihteerillemme on FVWA ry, PL 145 06101 Porvoo.



Volkkariyhdistyksen uusi tarra



Yhdistyksellämme on ollut oma tarra, mutta sen painos on päässyt loppumaan. Uutta painosta suunniteltaessa päätettiin uusia koko tarra.

Uuden tarran kuva-aihe on monille VW-kuljettajille tuttu. Se symbolisoi "Süsilinnaa", Wolfsburgia, joka on monien Volkswagenien syntymäkaupunki.

Tarran koko on n.75 mm ja sitä on kahta eri tyyppiä:

- 1) Päältäpäin liimattava (kuva päällä ja liima takana).
- 2) Ikkunan taakse liimattava (liima ja kuva samalla puolella).

Tarrojen värit:

- Kuvassa näkyvät tummat osat ovat mustia.
- Muut osat ovat tyyppissä 1) kiiltävää kromia ja tyyppissä 2) hieman himmeämpiä (hopean harmaa).

Tarrojen hinta on 10,-/kpl ja niitä on ostettavissa yhdistyksen

tarramestarilta: Mikko Sippo (p.90-468 2101)  
Servin Maijantie 10 G 89  
02150 Espoo 15

Lähetä tilauksesi em. osoitteeseen ja muista mainita haluamasi tarratyypit ja määrät sekä nimesi ja osoitteesi.

Liitä oheen vastaava määrä kympejä tai kuitti suoritetusta maksusta yhdistyksen tilille: SYP-Turku 205 721-65 568, niin saat paluupostissa haluamasi tarrat.

LUMILEIKIT - VW SNOW SHOW

FVWA-Helsinki järjestää talvitapahtuman 10.3.-85  
Järvenpään matkailukeskuksessa.

Ohjelma alkaa klo 10.00 ja sisältää mm.

- NAPAKELKKAILUPAIIUT
- HIIHTOA (omat sukset mukaan)
- MÄENLASKUA (erilaisin välinein)
- RUOKAILU (lämmiin ruoka n. 25:-)
- ARPAJAISET
- YM. YM. YM.

Ruokailun järjestämiseksi tulisi kaikkien halukkaiden  
pikaisesti ilmoittautua Mackelle puh.5663027 (90)

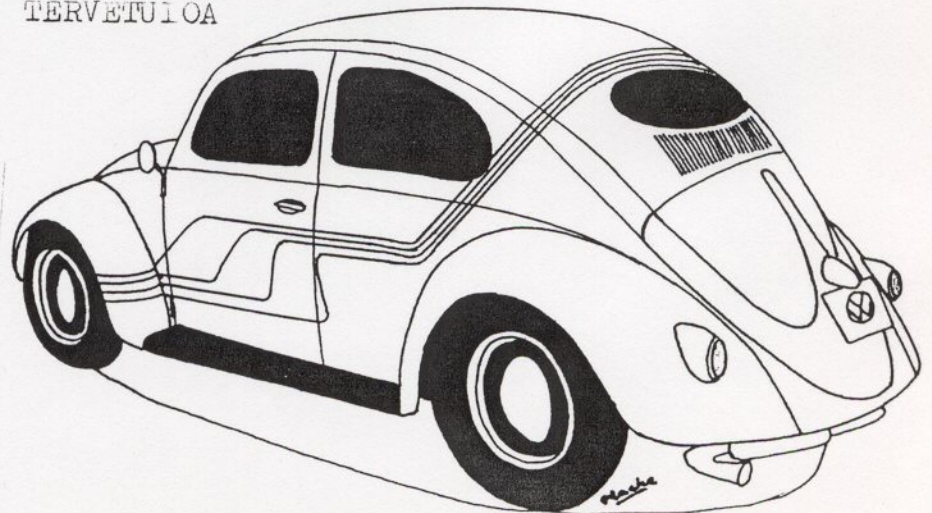
Omia eväitä syövien ei siis tarvitse ilmoittautua vaan  
ainoastaan tulla mukaan.

Mahdolliset yöpyjät voivat itse varata majoituksen.

Ja paikka on siis Järvenpään matkailukeskus, Järvenpää.  
Kaupungin keskustasta opaskyltit.

Matkailukeskuksen puhelin numero on 90-287775

TERVETULI OA



TUKHOLMAN

# HOT ROD SHOW

23.3. - 31.3.1984

Olemme taas järjestäneet jäsenillemme ja heidän ystävilleen ratkiriemukkaan retken Tukholman HOT ROD näyttelyyn 29.3.-31.3. 1985

Matka suoritetaan taas vuokratulla linja-autolla joka lähtee Turun kauppatorin yliopistonkadun puoleiselta laidalta 29.3. klo. 20.00 kohti Naantalia, josta Viking-Linen lautta lähtee klo. 22.00 Kapelskäriin.

Laivan saavuttua 30.3. aamulla satamaan jatkamme bussilla Tukholmaan, jossa on päivä aikaa seikkailla kaupungilla. Iltapäivällä jatkamme HOT ROD näyttelyyn.

Kapelskäriissä ollaan takaisin 30.3. klo. 21 maissa ja Naantalissa 31.3. klo. 7.15

Hinta jäsenille 155 mk  
ei jäsenille 175 mk

hytti ja näyttelylippu ei sisälly hintaan.

B hytti 60 mk  
C hytti 45 mk ( henkilöltä yhteen suuntaan )  
eli jos otat B hyttin edes-  
takaisin hinta on 2\*60 mk  
yhdeltä henkilöltä.

PITÄKÄÄ KIIRETTÄ.. Saimme varattua vain parikymmentä hyttipaikkaa

Paikat jaetaan ilmoittautumisjärjestyksessä.

Viimeinen ilmoittautumis päivä **15.3.** 1985

Sitovat ilmoittautumiset  
postisiirrolla Merja Murtonen  
Turun Suomalainen Säästöpankki  
Vasaramäen konttori  
tili no 433022-41874

Tiedustelut: Esa tai Kalle Mäkelä  
puh. 921-483266

Järjestäjä: Finnish Volkswagen Association  
FVWA Turku



TERVEISET RAUMALTA

Kesäkauden avajaiset 1985 järjestetään 31.5.-2.6.

Pyhärannan Leirintäalueella.

Ennakoilmoittautumiset ( järjestelyjen helpottamiseksi )  
oheisella kaavakkeella.

-----

•	Henkilöitä----- kpl	•
•	Nimet:	Asuinpaikka:
•	-----	•
•	-----	•
•	-----	•
•	-----	•
•	-----	•
•	-----	•
•	-----	•
•	-----	•
•	-----	•
•	-----	•
•	-----	•

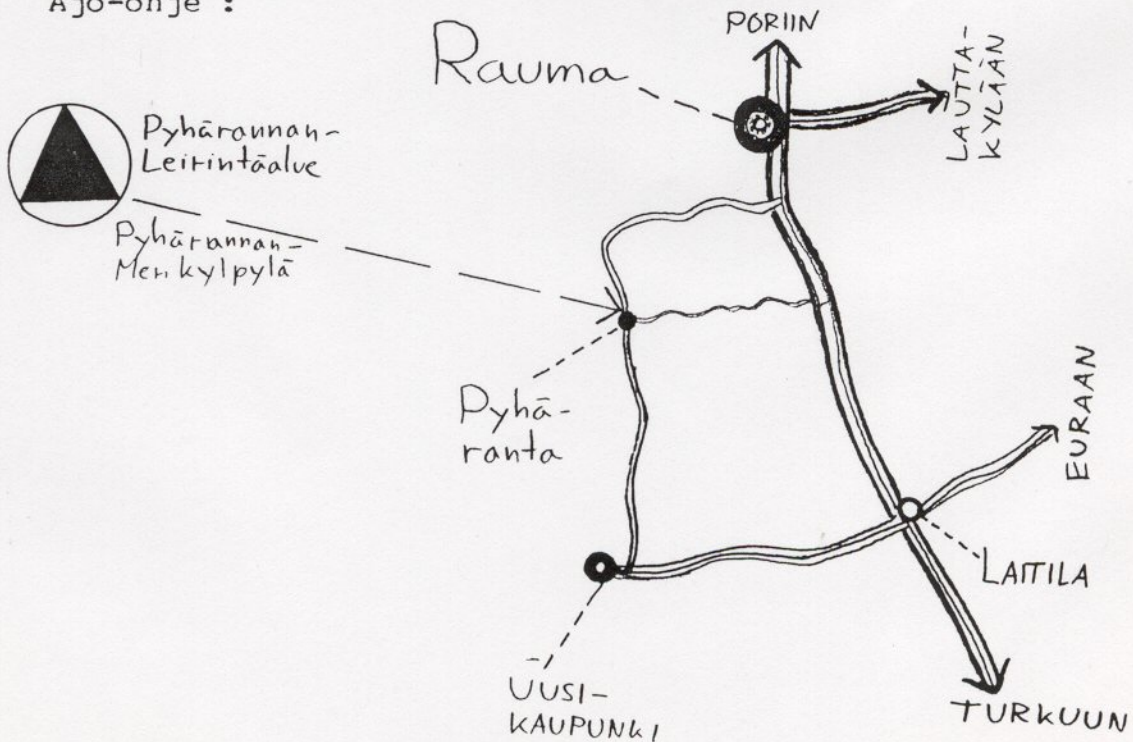
-----

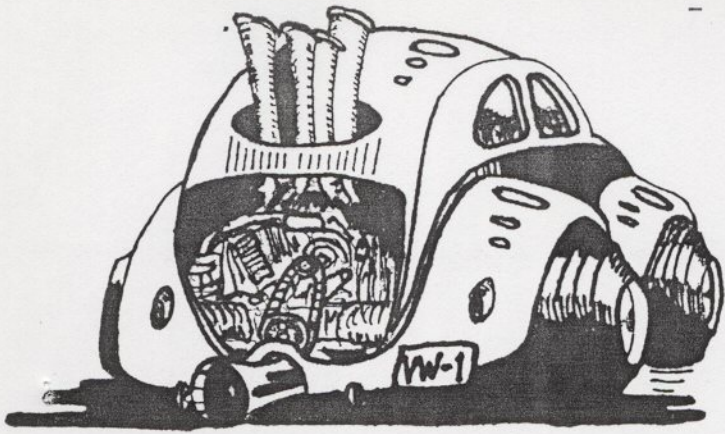
Osoitteella : Petri Varjonen , Lensunkallion tie 8c47  
26660 Rauma ( puh. 938-220712 )

Mökkivaraukset puhelimitse ( Ari Vienonen  
938-222677 )

2 kpl 2 hengen mökkejä , 5 kpl 4 hengen mökkiä

Ajo-ohje :





# FVWA

Finnish VW Association r.y.

BORGÅ - PORVOO

## TIEDOTUS

JOKAVIIKKOINEN KERHOKOKOONTUMISEMME ON SUNNUNTAISIN  
KELLO: 15.00-17.00 NÄSIN SHELL:LÄ.

KUUKAUDEN ENSIMMÄINEN TORSTAI TAPAAMME PORVOON  
NUORISOKELLARISSA, PAPINKATU 12 KELLO: 19.00-21.00.

YLLÄOLEVAT TIEDOT KOSKEVAT TALVIAIKAA!

---

## Tulevaisuuden kuvia

Kesäkauden avajaiset on Raumalla 31.05.-02.06.85.



Tässä tunnelmia Vallikallion Shellin pihalta, jonne  
FVWA ry:n Helsingin jaos on kokoontunut Raumalle lähtöä  
varten. Massiivista.

## PUSKARADIO

Hyvät ystävät. Yhdistyksemme tunnettavuuden lisäämiseksi olisi varmaankin tehtävissä vielä jotakin. On volkkariharrastajia, jotka eivät vielä tiedä Volkkariyhdistyksen olemassaolosta ja toisaalta on harrastajia, jotka ovat kuulleet yhdistyksestä, mutta eivät tiedä miten siihen liitytään tai minkälaista toimintaa siellä on.

Näiden harrastajien auttamiseksi avatkaamme ns. puskaradio. Toisinsanoen, jos sinulla on volkkarihenkinen ystävä tai tuttu tai tapaat ihan vieraankin, niin kerro hänelle yhdistyksestä ja sen toiminnesta. Näytä hänelle vaikka tämä lehti. Tätä varten on seuraavalla sivulla kuvattu lyhyesti toimintaamme. Anna hänelle yhdistyksemme postilokero-osoite tai vieläkin parempi, jos otat hänen nimensä ja osoitteensa ja toimitat ne sitten sihteerillemme Porvooseen lisätietojen saamiseksi.

Motto: Jaettu ilo on kaksinkertainen ilo.

## TOIMINTAJAOKSET

Kuten kaikki tiedämme, on yhdistyksellämme eri paikkakunnilla toimintajaoksia. Ne ovat samalla paikkakunnalla toimivien volkkariharrastajien "epävirallisia" yhteenliittymiä.

Uusien toimintajaoksien perustaminen:

Samalla paikkakunnalla toimivat Volkkariyhdistyksen jäsenet. Jos teitä on 5-10 tai enemmänkin intomielisiä VW-ystäviä, jotka kokoonnutte enemmän tai vähemmän säännöllisesti tai pidätte muuten yhteyttä, kirjoittakaa tähän lehteen toiminnastanne. Ilmoittakaa myös yhteyshenkilönne nimi osoite ja puh.no. Näin muut kerholaiset läheltä tai kauempaakin voisivat ottaa yhteyttä. Samoin uudet jäsenet lähiseuduilta voitaisiin ohjata joukkoonne.

Toimitus

*Volkskurier*

S U O M E N   V O L K K A R I Y H D I S T Y S

Finnish Volkswagen Association, FVWA ry.

Volkariharrastajien oma kerho Sinulle, jolla on Volkhari, olet aikeissa hankkia sellaisen tai olet muuten kiinnostunut Volkhareista.

Yhdistyksemme on perustettu v. 1982 ja toiminta-jaoksia on useilla eri paikkakunnilla.

Julkaisemme yhteistä kerholehteä ja kesäisin on erilaisia viikonlopputapahtumia. Viime kesänä esim. Kesäkauden avajaiset Pälkäneellä, VW kiihdytyskilpailut Turussa sekä BUG IN FINN-tapahtuma Pälkäneellä. Olimme myös mukana Forssan Pick-Nick:ssä.

Jos haluat liittyä mukaan, kirjoita osoitteella FVWA ry., PL 145, 06101 Porvoo tule mukaan kokoontumisiimme tai ota yhteyttä LA-puhelimella (kutsut VW 0 - VW 60).

Helsingin jaos kokoontuu:

-Syys-toukokuussa Töölön KisaHallin liikenneopetusluokassa, os. Paavo Nurmenkuja 1, joka toinen keskiviikko klo 19.00.  
(parittomat viikot)

-Vallikallion Shell -asemalla, Kehä I varrella (puh.luett. kartta 23) sunnuntaisin klo 15.00 ja kesäkaudella myös torstaisin klo 19.00.



Valokuva autostasi

Yhdistyksellämme on nyt valokuva-albumi, johon taltioidaan kuvat jäsenten omistamista autoista.

Albumi on katseltavana yhteisissä tilaisuuksissamme ja sitä voivat eri jaoksien yhteyshenkilöt tilata lainaksi kerhoiltojen iloksi.

Tätä ennen meidän on saatava kerätyksi kuvia, joita katsella. On tärkeää, että saamme sinne kuvan myös Sinun autostasi (autoistasi). Tätä varten toimi näin:

-Täytä allaoleva kaavake tekstaten ja leikkaa se irti.

-Lähetä kaavake ja 1 tai 3 kpl valokuvia autostasi


osoitteella:

FVWA ry.

PL 145, 06101 Porvoo

Valokuva-albumi on ns. muovitaskutyypinen, neljä taskua joka sivulla.

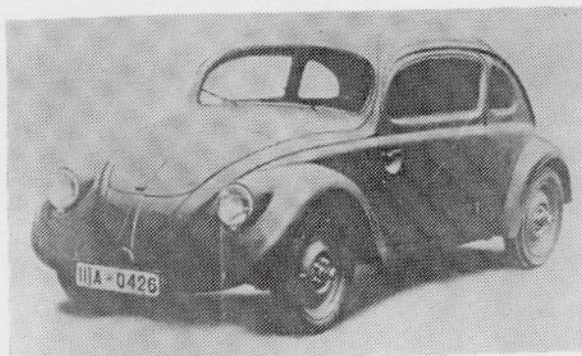
Suosittelava ja samalla max. kuvakoko on 10x15 cm.



Auton merkki ja malli	_____
Vuosimalli _____	Rek.numero _____
Moottori _____ cm <sup>3</sup>	Väri _____
Erikoista _____	_____
_____	_____
Omistajan nimi ja osoite _____	_____
_____	_____

MITÄ TIEDÄT VOLKKARISTA JA  
WOLFSBURGISTA

1. Milloin syntyi ajatus Volkswagen-tehtaan perustamisesta?
2. a) Paljonko kaupungissa oli asukkaita v. 1938?  
b) Paljonko kaupungissa oli asukkaita v. 1981?
3. Milloin valmistui ensimmäinen prototyyppi Kuplasta?

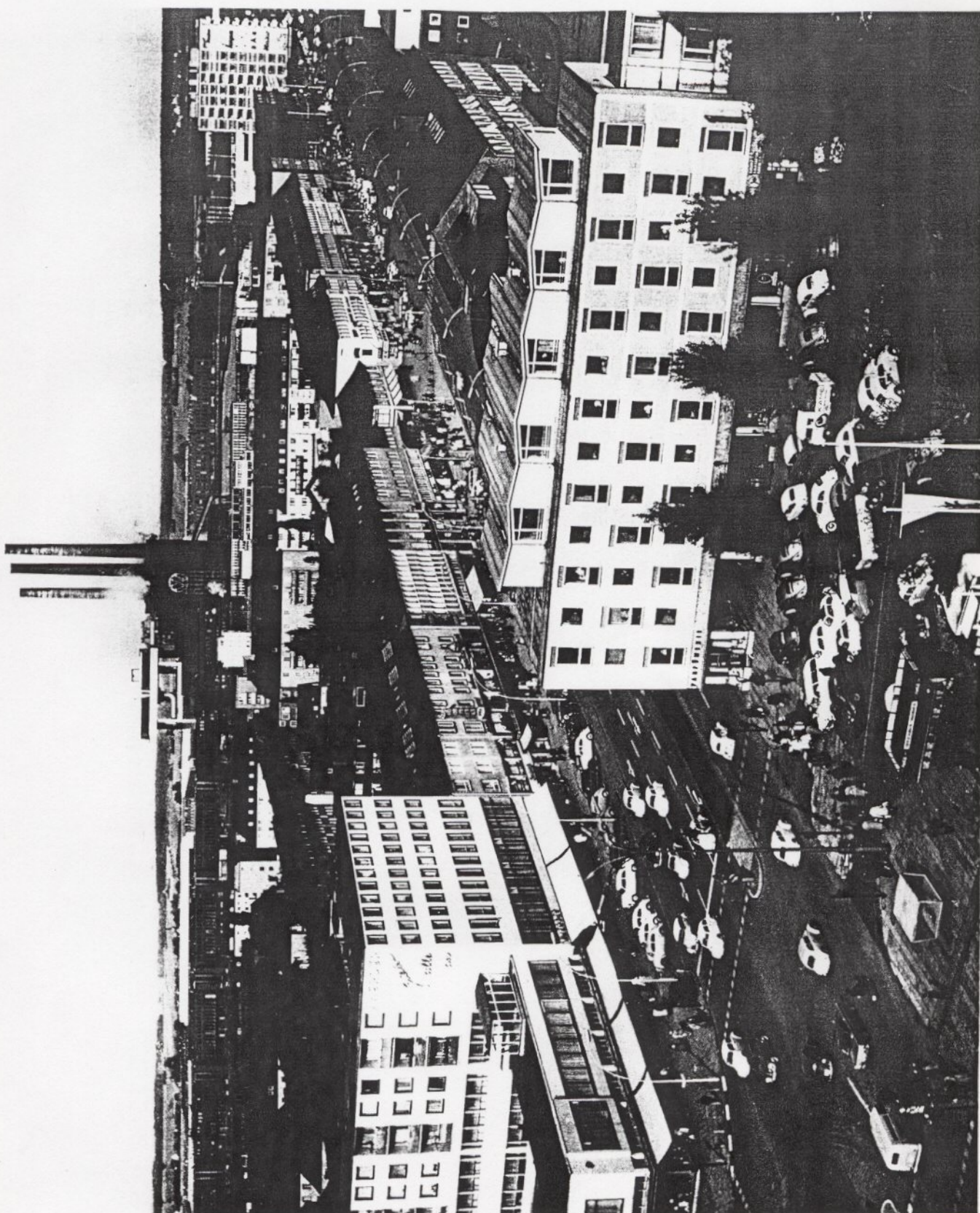


4. Kuka suomalainen arkkitehti on ollut suunnittelemassa Wolfsburgin kaupunkia?
5. Minä vuonna valmistui ensimmäinen VW-transporter?



6. Milloin valmistui miljoonas Volkkari?
7. Minä vuonna lopetettiin Kuplien valmistus Wolfsburgissa?
8. Hitler ilmoitti Kuplalle nimen, jota vain vannoutuneimmat natsit käyttivät. Minkä?
9. Mitkä tunnuskirjaimet ovat Wolfsburgin alueen autojen rekisterikilvissä?
10. Montako VW-ajoneuvoa (ilman Audia) on valmistunut Wolfsburgin teltaalta vv. 1945 - 1981?

11. Montako Kuplaa löydät oheisesta kuvasta?

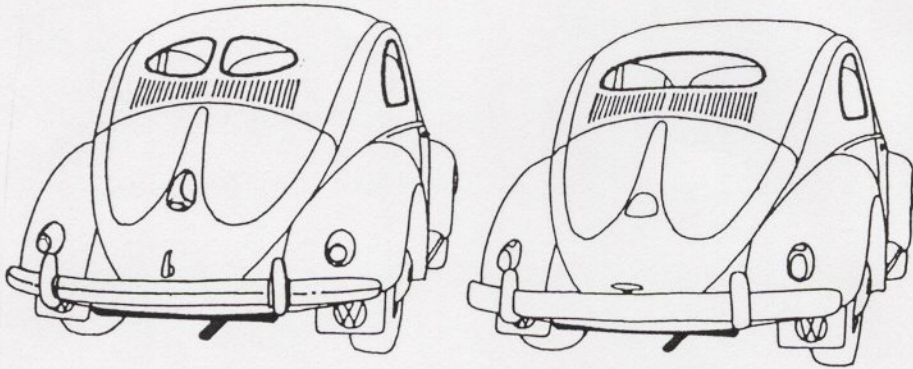


Vastaukset toisaalla lehdessä.

Kysymysten laatijat: R&V Peltomies Tampereelta

Etsi kuusi eroavaisuutta

Alla näet kuvat kahdesta Volkkarista. Ensi silmäyksellä Volkkarit näyttävät täysin samanlaisilta. Tarkkaan katseltaessa niistä löytyy kuitenkin pieniä eroavaisuuksia. Etsi kuusi eroavaisuutta.



Vastaukset seuraavalla sivulla.



"Tiedän kuinka ylpeä olet Klaikkaristamme, mutta kunpa lakkaisit hokemasta, että: Aina on tilaa vielä yhdelle, jolla on ..."



Vastaukset Etsi 6 eroavaisuutta -tehtävään: (ed. sivu)

1. takaikkuna
2. takapuskuri
3. rekisterikilven valo
4. konepellin kahva
5. takavalot
6. etuovien tuuletusikkunat

Lisätietoja:

- Takaikkuna oli soikea 10.03.53 - 01.08.57
- Puskurit muuttuivat uramallisesta sileäksi 01.10.52.
- Kaksi jarruvaloa tuli 01.10.52 (aiemmin rek.no. valon yhteyd.).
- Konepellin kahva muuttui 01.10.52.
- Tuuletusikkunat etuoviin tulivat 01.10.52.
- Kaksi pakoputkea 04.08.55 alkaen.

Kimmo

Vastaukset "Mitä tiedät Volkcarista ja Wolfsburgista"

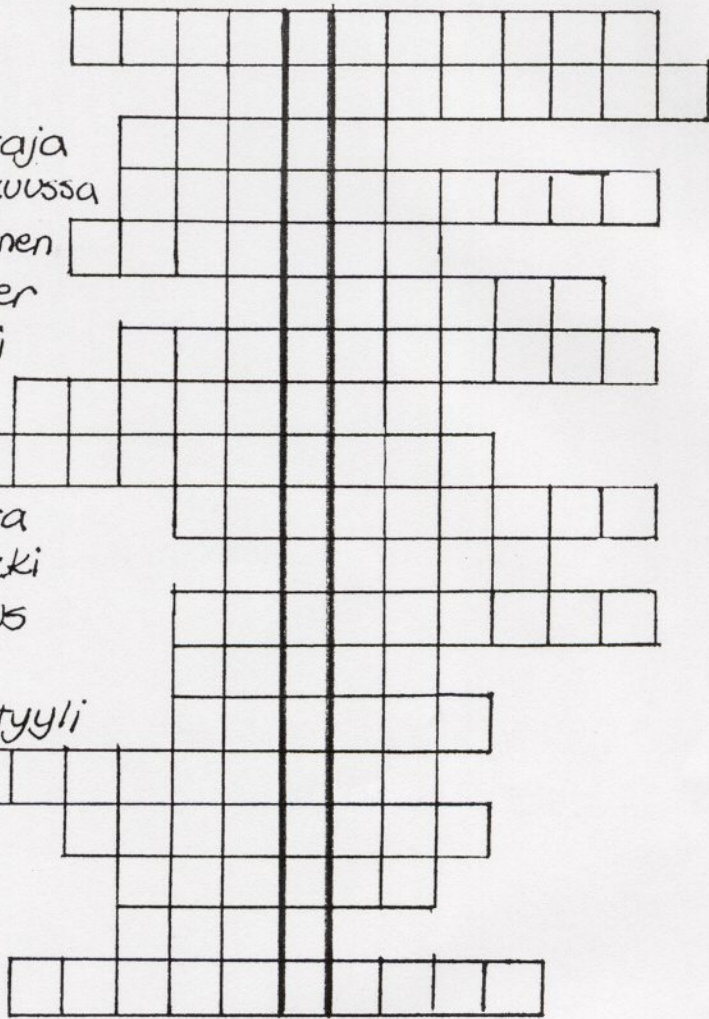
-kysymyksiin

1. 26.5.1938
2. a) 1144  
b) 131.610
3. v. 1937 VW 30
4. Alvar Aalto
5. v. 1949
6. elokuussa v. 1955
7. v. 1974
8. Kdf-wagen (Voimaa-Ilostauto)
9. WOB
10. 40,5 miljoonaa
11. Kysymysten laatijatkaan eivät pystyneet laskemaan niitä

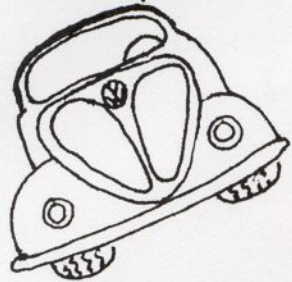
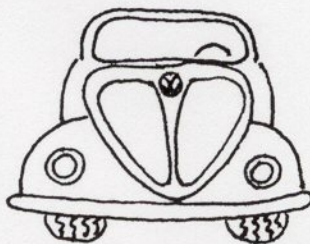
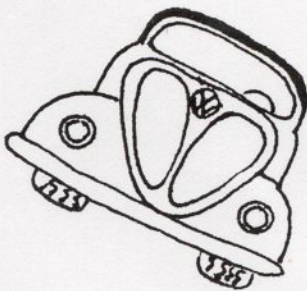


# VW - RISTIKKO

1. Suunnan näyttäjä
2. KIIHDYTYSKISOISSA lähdön merkinantolaitte
3. FVWA:n puheenjohtaja
4. Kaikki lähtee maaliskuussa
5. Renkaiden lämmittäminen
6. Naamioitu piitokiller
7. Erikoismaalityyppi
8. Keken F1
9. -50 takalasi
10. Ennen maalausta
11. LA-puhelin merkki
12. Kunnon tarkistus
13. Antaa tehoa
14. VW:n rakennustyyli
15. -55 takalasi
16. Autoristeily
17. -laatikko
18. Kliffa kundi
19. Best



↑  
TALVEN KOHOKOHTA



1. Suuntanäyttäjä 2. Joukkue 3. Pekka 4. Tukholmaan  
 5. Burnout 6. Sleeper 7. Helmäinen 8. Williams  
 9. Splitwindow 10. Pohjatyöt 11. Mocomma  
 12. Katsastus 13. Turbo 14. Looker 15. Ovalwindow  
 16. Cruising 17. Vainde 18. Auvo 19. Volkswagen.

Ristikko tekijä.  
 Tarja ja ESA

Myydään

Nastarenkaat 155x15 VW:n 4-pulttisilla vanteilla (hyvät).  
Hp. 400,- puh. 90-840 472.

Myyn

Uuden äänenvaimentajan Ansan käärmeenpesään.  
Puh. 90-266 127 Turo.

Ostan

Ostan edelleen kaikkea VW- ja Porsche-kirjallisuutta, käyttö-  
ohjekirjoja, varaosa- ja huoltokirjoja, tarvikeluetteloita,  
esitteitä jne. (kaikki ilmajähdytteiset).

Ostan VW -47 (kupla) osia:

Konepelti, etukansi, etu- ja takahelma, lokasuojat, ovet, ala-  
paarteet (kynnyskotelot), astinlaudat ym. peltiosia.

Sisäpeili, starttinappula, suuntaviittojen kytkin, renkaat  
Continental 4.50-16 tai 5-16, puskurit, pölykapselit, takajarru-  
kilpi, äänenvaimentaja, työntötangot/venttiilinnostimet,  
kaasutin 26 VFI, kampikammio tai koko moottori, jonka numero  
on alle 100 000.

Puh. 90-266 127 Turo

---

# American Car Show

**Helsingin Jäähalli 19-21.4.1985**



FHRA järjestää keväällä perin-  
teisen American Car Show-  
autonäyttelyn. Se on Suomen  
suurin ja hienoin näyttely ja  
siellä on mukana autoja, mootto-  
ripyöriä, pienoismalleja, hot  
rodeja, mobiileja ym.

Myös me, Suomen Volkkariyhdistys,  
olemme mukana ainakin yhdellä  
autolla, joten eiköhän käydä  
vilkaisemassa...

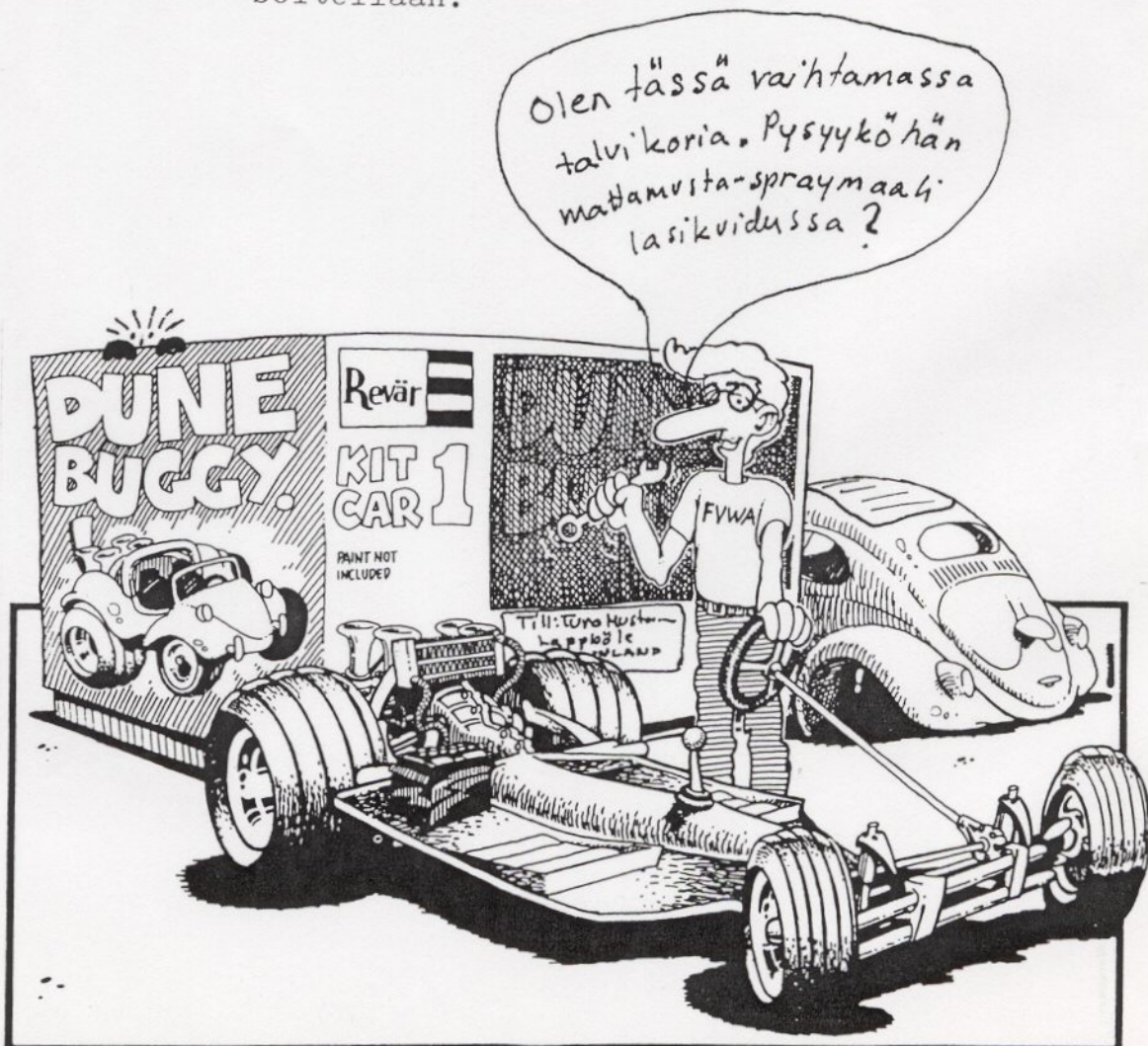
OSTETAAN:

- 50 luvun alkupuolelta lähtöisin oleva kupla ( 2 takaikkunalla) , myös kaikki keskeneräiseksi jääneet - tai aloitetut - tai valmiit projektit huomioidaan.
- Cabriolettivolkkari, kaikki huomioidaan.
- 5,5 tuuman vanteita

Terveisin Pekka Homanen  
88300 Paltamo

puh. 986-71084 iltaisin (soittopyyntö jos en ole  
kotona)

Soitellaan.



OSTETAAN

Ostan paketti VW:n -66. Kuljettajan puoleisen oven.  
Puh: 90/5634604, Ari Ranta

Tai

MYYDÄÄN

Ovesta kolaroitu RETKEILY VW -66 ERIK. väri: pun. Vaihtokone 1600cc. aj. n. 5000 km. Takuu voimassa.

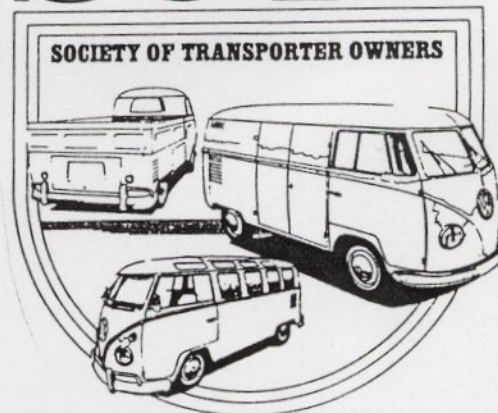
ERIKOISTA:

- muutokatsastettu -80 pakusta henkilöautoksi.
- rekisteröity 7:lle henkilölle. Makuupaikkoja 2:lle.
- talvilämmin esim: VEBASTO naftalämmitin sekä liesi ja lämpöpatteri nestekaasulla.  
(lainmukaiset)
- jauhesammutin.
- kattoluukku.
- stereot.
- ym. ym. ym.....

Hinta: ? ? neuvotellaan

Kerron lisää puhelimesta No: 90/5634604 Ari Ranta

# SOTO



MYYTÄVÄNÄ

Kuplan etuakseli levyjarruilla, täydellinen.  
Kupla -52:n ovet.(ikkunoilla ja mekanismeilla).  
Kupla -59:n takaluukku.  
PUH: 915-145658 mielummin iltaisin klo. 20-23.

Kleinbus -67:n takaluukku.  
1600 TL:n vasen takalokasuojaja,uusi.  
Kupla -67:n ovet.(täydelliset paitsi pahvit).  
Kuplan takaluukun merkki "1300".uusi.  
muutama,25mk/kpl.  
PUH: 915/141318 klo.18.00-19.00

MYYDÄÄN:

VW 1303 levitetyt (peltiset) takalokasuojat  
uudenveroiset (ei ruosteessa)  
tavallinen ratti sekä pölykapselit  
puh. 90-5630846/ahti



Myytäväenä

Alkuperäisiä 50-luvun alun VW:n ajovalolaseja.  
Paketti VW:n uudet umpiot lasinkehyksineen.

Kari Mutanen p.973-633 633



MYYDÄÄN

1600 sen Imusarja ja kaasutin 2 reik.kans.	250,-
1500 sen Kaasutin	80,-
Sytytyskipinän vahvistin	150,-
Etuspoileri lasikuitua	50,-
Virtalukko	50,-
12 V Laturi	100,-
Laturinjalka	40,-
Sytytyspuola 12V	25,-
Kromattu mittarinkehys	30,-
Alumiininen mittarinkehys	20,-
Tuhkakupit takapaneleihin	50,-
1600 sen Nokkaakseli	50,-
Kierroslukumittari	100,-
Etupuskurin raudat	20,-
Polttoainepumppu 1600 seen	60,-

Osia voit kysellä numeroista 90/595728 tai  
914/35071/509 Viestimies Jan Rapanen



**Bug**

MYYDÄÄN

VW 1500 -69 looker-aihiö, ajokunt. ei kats. kaikki peltityöt  
tehty, vain maalaus puuttuu. Soita ja TARJOA!

ANSA:n peltipakosarja aj. 18 km , hp. 330,-

Kuplan alkup. korkeaselkänöjälliset penkit , hp. 400,-

4 kpl hiekkapuhallettuja vanteita ( 4-pulttiset )

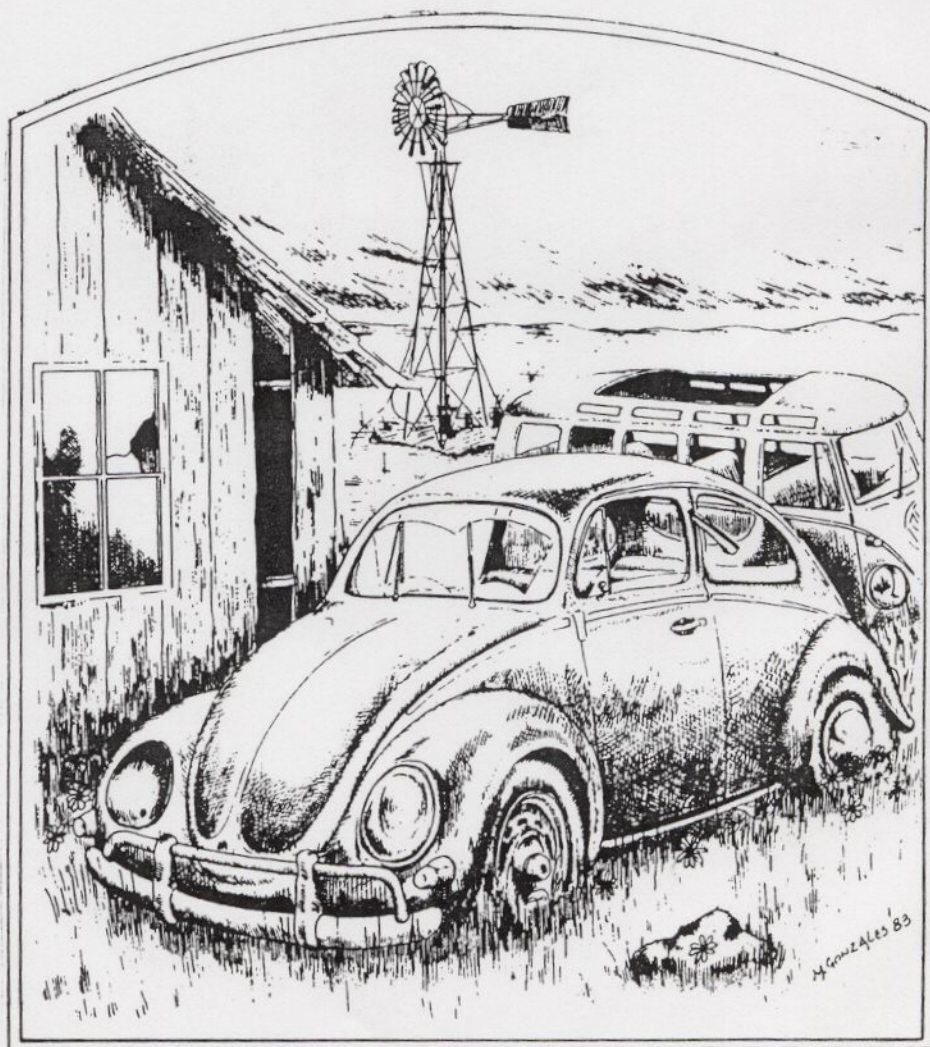
Hyvä 12 V tasavirtalaturi hp. 150,-

Hyvät lämpökotelot, moottorin suojustelut(punaiset)

3 litraa punaista automaalia(Quick), autopohjamaalia ym.

Mittareita, jakajia, vilkkuja, listoja, kapseleita ym. ym. ym.

SOITA JA SOVI HINNOISTA puh. 305379(suunta 921)/ Jukka





MYYDÄÄN

- B -kammioinen runkomoottori 100:-
- rekisterivalo '53 - '63 25:-
- pakun äänenveimennin 100:-
- raaka mäntäsarja 84mm alkup. 200:-
- 1500 S kupumäntiä std. 3 kpl

RAKENNUSSARJA (myydään vain kokonaisena)

- VW -69 alusta, johon mm. uudet jarruputket, jarrusylinterit yms.
- VW -54 kori, peltityöt tehty, listanreiät ja puskurinreiät hitsattu umpeen, muuten alkupe-  
räinen, uusi tuulilasi, "sydän" takavalot,  
kojelaudan osat, suuntaviitat jne. on olemassa.
- puuttuu: -hionta ja maalaus  
          -kokoaminen  
          -sisustus  
          -takalokasuojat           -moottori

MYYDÄÄN RAHAN, AJAN JA PAIKAN PUUTTEEN VUOKSI  
HYVÄÄN KOTIIN . hinta 2500:-

Puh. 2943459 varmimmin lauantaisin (suunta 90)

SEURAAVA LEHTI

Hyvä Volkkariyhdistyksen jäsen, kirjoita, piirrä tai hanki mainos yhteiseen lehteemme.

- Seuraava Kupla -lehti ilmestyy 21.04.85
- Siihen tarkoitettujen juttujen on oltava toimituksessa viimeistään 15.03.85 mennessä.
- Toimitusvuorossa on Porvoon jaos. Osoite, johon lähetät juttusi, kuvasi tai hankkimasi mainoksen on:

Peter Nordström  
Sibelius bulevardi 3-7 A 6  
06100 Porvoo

Kirjoita (koneella) tai piirrä mistä vain - aihe on vapaa. Mieluiten tietenkin huomioonottaen yleinen kiinnostavuus (=VW). Kerro vaikka vitsi, kirjoita pääkirjoitus tai piirrä kansikuva. Tärkeintä ei ole sanoman pituus vaan se, että teemme yhdessä monipuolisen ja kiinnostavan lehden.

Vihjeeksi luettelemme lehden eri osastoja, joihin voisit sijoittaa kirjoituksesi tai piirroksesi:

Kansikuva - piirrä kansikuva  
Pääkirjoitus - kirjoita kannanotto  
Jutut

- Kirjoita Volkkarista tai muusta kiinnostavasta yleisaiheesta. Eri tyypit, tekniikka, vuosimallit, huolto, rakentaminen, testit...
- Kirjoita rakkaimmastasi; eli lyhyt kertomus Volkkarista, jonka olet itse omistanut, rakentanut, muuttanut, entisöinyt tms.
- Kerro VW-kerhon toiminnasta, kokouksista, tapaamisista ym. niille, joilla ei ollut mahdollisuutta olla mukana.
- Kerro pakina, vitsi tai runo, piirrä sarjakuva tai pilakuva.
- Kirjoita haastattelu/haastelu. Esim poliisin, katsastusmiehen tai muun mukavan virkamiehen kanssa.

Tiedotukset - eli kerro kun tiedät jotakin:

- Eri jaoksien (paikkakuntien) kokoontumisajat ja -paikat.

./..

- FVWA ry:n yhteiset tapahtumat, kokoukset, kokoontumisajot, kiihdytyskilpailut, autonäyttelyt, pick-nickit ym.
- Jäsenasiat, jäsenmaksuasiat, jäsenluettelot, osoitteet, jäsenten autot, kerhon toimihenkilöt jne.
- Kerro kuulumisia muiden maiden VW-kerhoista ja VW-toiminnasta.

#### Yleisönosasto

- Kiitä, kerro, purnaa, neuvo ...

#### Kysykää meiltä -osasto???

- Esiintyykö ongelmia tai tilapäistä tiedottomuutta? -VW lääkäri vastaa. Eli kysy VW:stä, toimitus vastaa- ellei heti, niin ainakin seuraavassa numerossa.

#### Pulmakulma

- Keksi tietokilpailuja, arvoituksia, ristisanatehtäviä...  
Eli keksi pähkinöitä purtavaksi.

#### Kirpputori (ilmainen jäsenille)

- Ostetaan, myydään, vaihdetaan tai annetaan hyvään perheeseen.

#### VW-aiheisia piirustuksia

- Piirrä VW- aiheisia piirroksia liitettäväksi juttujen lomaan tai sivujen täydennykseksi.

#### Mainokset - Hanki mainos julkaistavaksi tässä lehdessä.

- Pyydä tutultasi, kaveriltasi, kauppiaaltasi, työpaikastasi tai tutusta firmasta ilmoitus.
- Lehden painos on 300 kpl.
- Hinnat 1/1 sivu 480,- ja 1/2 sivu 280,- mk.
- Maksu suoritetaan FVWA ry:n tilille SYP-Turku no.205721-65568, viimeinen maksupäivä on se päivä jolloin materiaalin on oltava lehden toimituksessa.
- Mainoksen on oltava mustavalkoinen (lehti tehdään kopioimalla). Tai jos saat 300 kpl A4-kokoisia mainoksia (vaikka värillisiä-kin), niin ne voidaan liittää yhtenä sivuna lehteen.
- Lähetä hankkimasi mainos lehden toimitukseen sisäänjättöpäivään mennessä.

Mainoksia, joita ei ole maksettu, ei luonnollisestikaan julkaista.

Näin Kirjoitan tähän Kupla -lehteen

Ohjeet, joiden avulla saamme lehtemme ulkoasun yhtenäiseksi ja varmistamme, että muut ymmärtävät sanomamme.

- 1) Paperi -Käytän A4-kokoista valkoista, ruudutonta paperia.
- 2) Teksti -Kirjoitan koneella. Kaikki tekstit ja piirrokset kirjoitan/piirrän puhtaaksi asti.
- 3) Marginaalit -Paperin reunoihin jätettävät tyhjät alueet. Paperin ylä- ja alalaitaan sekä vasempaan reunaan jätän 30 mm marginaalit. Oikeaan reunaan riittää n.20 mm.
- 4) Kieli -Kirjoitan mahdollisimman ymmärrettävää ja julkaisukelpoista kieltä. En käytä voimaisanoja.
- 5) Valokuvat -Juttuuni voin liittää myös valokuvia. Jos haluan saada kuvani takaisin, kirjoitan kuvan taakse (tarralle) nimeni ja osoitteeni. Oheen liitän myös postimerkillä ja osoitteella varustetun palautuskirjekuoren.
- 6) Pikkujutut -Alle A4-kokoiset jutut, ostetaan, myydään jne. ilmoitukset kirjoitan/piirrän myös puhtaaksi asti. (Toimitus vain yhdistelee useita tällaisia juttuja A4-sivuiksi).

TIESITKÖ, ETTÄ EUROOPAN SUURIN AUTOKIRJALIIKE - ALBION SCOTT -  
TOIMII MYÖS SUOMESSA?

## MULTILIBRO OY

PL 435/Ilmarinkatu 8, 00101 Helsinki 10

auki:

ti 17-19

pe 16-19

la 10-14

AUTOKIRJOJEN ERIKOISMYYMÄLÄ HELSINGISSÄ.

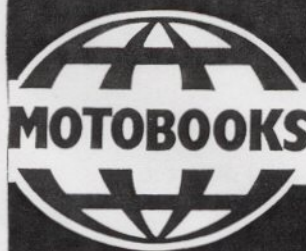
AINOA KANSAINVÄLISEN TASON VALIKOIMA SUOMESSA.

Tällä hetkellä hyllyssämme mm. seuraavat VW-kirjat:

- Das Grosse Buch der Volkswagen Typen
- The VW-Beetle (Collector's Guide)
- Volkswagen Beetle (Autohistory)
- Lauf Käfer Lauf
- How To Keep Your Volkswagen Alive
- Der Käfer II
- The Vintage Volkswagens
- Volkswagen Beetle and Derivatives
- Volkswagen/Nine Lives Later
- VW Beetle Collection No.1 (Brooklands)
- VW Beetle 1956-77 (Brooklands)
- VW Karmann Ghia Collection No.1 (Brooklands)
- VW Scirocco 1974-81 (Brooklands)
- Complete Volkswagen Book
- How to Hot Rod VW Engines
- Tuning Volkswagens
- Alles über den VW Bus
- Baja Bugs and Buggies
- Baja-Prepping VW Sedans & Dune Buggies
- Deutsche Autos 1945-75 (60 VW-sivua)

Kysy luetteloamme, jossa tuhansia nimikkeitä!

10 markan hintaisen luettelon saat ilmaiseksi ostoksen mukana.  
Postimyyntitilaukset ja tiedustelut myös puhelimitse aukiolo-  
aikojen ulkopuolella, arkisin klo 9 -16, p. (90) 88 11 33/Mustonen  
tai 288 660/Illoinen.



**MOTOBOOKS** from **ALBION SCOTT**

# Ainoa oikea!

Canon Kasetti on maailman ensimmäinen kasettikopiokone. Ja ainoa oikea!!

Canon Kasetissa on kaikki kopiokoneen kuluvat osat rakennettu pieneen, yhtenäiseen kasettiin. Kun kasetti on kulunut loppuun, se yksinkertaisesti vain vaihdetaan toiseen ja kone on taas kuin uusi. Huoltoa ei käytännössä enää tarvita!

## Uutuusmalli PC-15

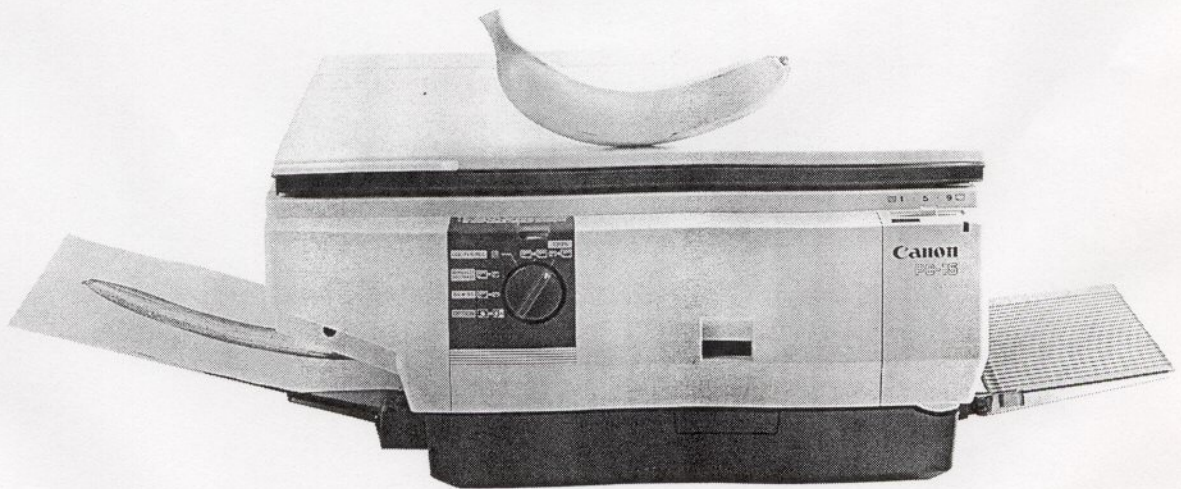
Canon Kasetteja on saatavana neljää erilaista mallia, niistä PC-15 on uusin.

PC-15 pienentää, suurentaa ja kopioi viidellä värillä – eikä edes maksa paljon. Saat sen halvemmalla kuin yhdenkään toisen pienentävän tai suurentavan kopiokoneen: alle 8.000 markan hintaan!

Kysy myös muita malleja. Hinnat alkaen 5.990 mk.

# Canon

Ihmisen ehdoilla ihmistä varten.



## Ylimääräinen värikasetti ilmaiseksi!

Nyt kannattaa hankkia Canon Kasetti. Saat oston yhteydessä ilmaiseksi yhden ylimääräisen värikasetin valitsemasi kasettikopiokoneen mallista riippumatta. Tarjous on voimassa vuoden 1984 loppuun asti.