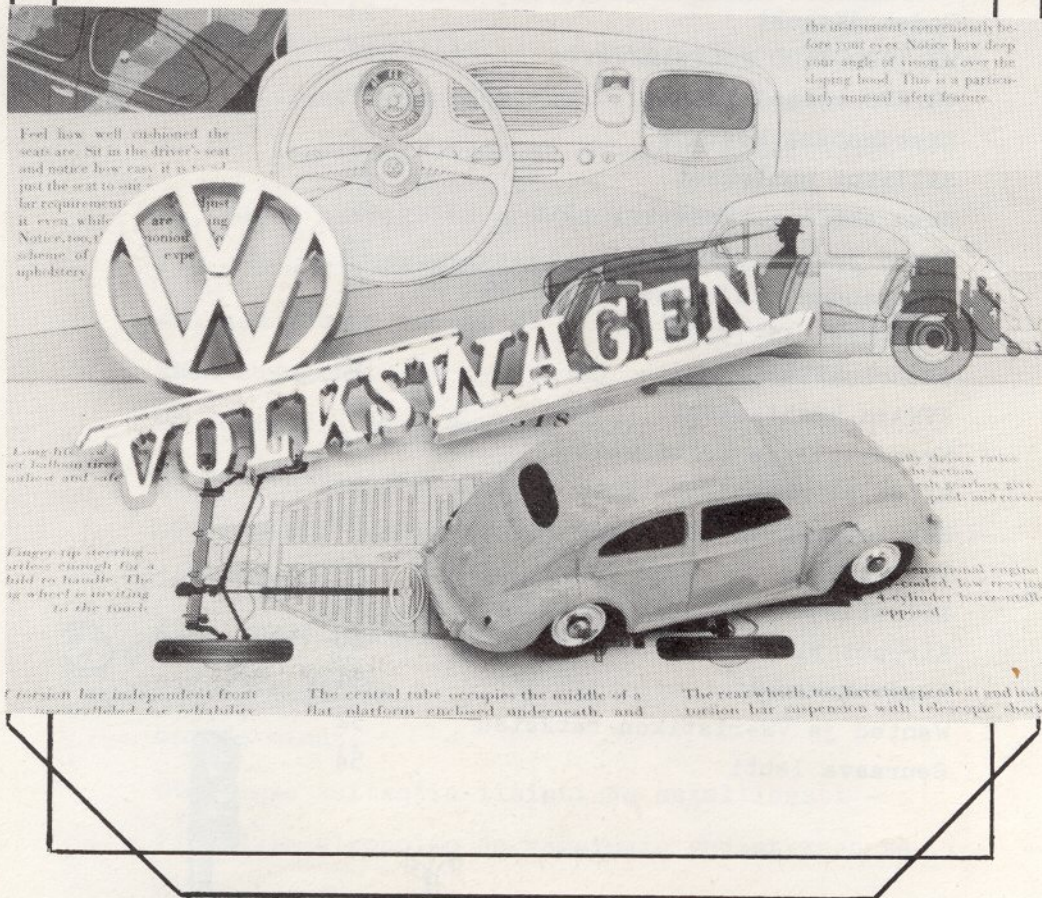


KEVÄT VW



Feel how well cushioned the seats are. Sit in the driver's seat and notice how easy it is to adjust the seat to suit your own requirements. Just as you are adjusting the seat, notice, too, the scheme of upholstery.

the instruments consistently before your eyes. Notice how deep your angle of vision is over the sloping hood. This is a particularly unusual safety feature.

Long life and low maintenance are built into the car.

Finger tip steering - effortless enough for a child to handle. The steering wheel is inviting to the touch.

The front suspension bar independent from the engine.

The central tube occupies the middle of a flat platform enclosed underneath, and

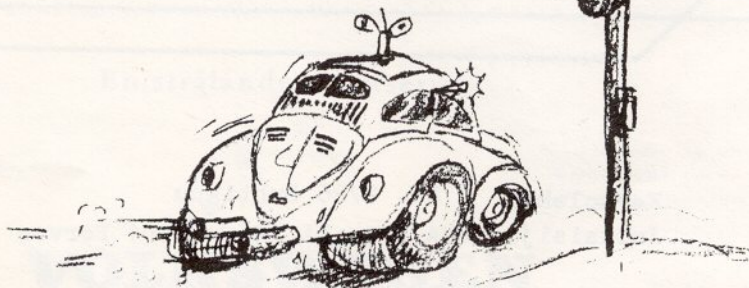
The rear wheels, too, have independent and individual suspension bar with telescopic shock absorbers.

The car's chassis is built on a flat platform. The front gears give a smooth and even ride.

The car's engine is a four-cylinder, low revving, air-cooled, horizontally opposed.

Kerholehti No. 2/86 Huhtikuu
 Julkaisija FVWA ry. PL 145, 06101 Porvoo

SISÄLTÖ	SIVU
Puheenjohtajan palsta	3
Kevättä ilmassa	4
Kuplan kehitys vuosimalleittain	6
Kuplan loppu	17
Golf Syncro	18
Kuplia kerrakseen	20
Uudet jäsenet	21
VW 1200-1600 voitelukaavio	22
VW K70 voitelukaavio	24
Käytännössä koettua	25
Sallitut muutokset	26
Kuka ehtii... VW-tekstiilit	28
Turun jaosto tiedottaa	29
Kesäkauden avajaiset 6-8.06.86	30
Swap-meet 11-13.07.86	31
Tiedotuksia	32
FVWA:n kevätkokous	34
Kysymyksiä ja kritiikkiä	36
Miten se niin sattuikaan	38
Kurkistus tulevaisuuteen	40
VW-ristikko	44
Kilpailuja	46
Kirpputori	49
Kuutosbokseri	51
Wanted ja VW-ristikon ratkaisu	52
Seuraava lehti	54



Puheenjohtajan palsta

Tällä kerralla tulee pelkkää asiaa - ja valitet-
tavasti hieman ikävää sellaista. Kesän tapahtu-
mista puhuttaessa on huolestuttavan moni sanonut
"ei tulevansa". Syyksi on melkein jokainen ilmoit-
tanut aamusta iltaan jättiläiskännissä toikkaroi-
vat häirikkö-osallistajat. Sekä perheettömät että
perheelliset ovat sitä mieltä etteivät tule, eivät-
kä tuo lapsiaan, katsomaan kannisiä mökeltäjiä.

No, näitä häiriköitä on onneksi tähän saakka ol-
lut -onneksi- keskimäärin yksi per tapahtuma ja
kai sen vuoksi asiaan ei ole kiinnitetty suurta-
kaan huomiota. Jos nyt yhden häirikön ei toivotuk-
si julistamisella saada paikalle yksikin aidos-
ti harrasteestamme kiinnostunut on kaikinainen
häiriköinti julistettava jäsenyyden menetyksen uhal-
la pannaan.

Alkoikohan tuo jo tuntua raittiusseuran keuhko-
amiselta ??? Se ei ollut tarkoitukseni, tunnette-
han te minut.

Otetaanpa kuitenkin iisisti ja asiallisesti -
varsinkin alkoholia ja varsinkin yhdistyksen ta-
pauksissa.



Kevättä ilmassa

Kiitokset taas kaikille, jotka ovt olleet edesauttamassa tämän lehden syntyä. Jouduimme tosin jättämään julkaisematta joitakin juttuja, jotka olivat kopioitu suoraan lehdistä. Syynä oli niiden tekninen taso; kuvista ja tekstistä ei olisi saanut selvää.

Nyt on kevät taas pitkällä ja lumet miltei sulaneet. Ja mitä onkaan paljastunut lumien alta: Syksyllä katujen varsille hylättyjä Volkkareita. Harmaina ja alakuloisina... hylättyinä. Minne lie joutuvatkaan romuttamoille, kaatopaikoille tai sulattamoon.

Mitä meidän tulisi tehdä? Ottaa talteen ennen puhtaanapitomiehiä tai termiittejä. Säilöä tai harrastaa rakentaen ja kunnostaen. Eli hyvä volkkariharrastaja, SINÄ joka etsit halpaa harrastekohdetta tai SINÄ jolla on mahdollisuus (=paikka; hiekkakuoppa, lato, riihi tms) taltioida aarteita tulevia tarpeita varten. Ota ylös auton rekisterinumero ja soita autorekisterikeskukseen p. 90-648303. Kysy omistajan nimi ja osoite. Ota yhteys ja tee kaupat. Hinta on luultavasti muodollisuus.

Tuloksena kaksi onnellista omistajaa, vanha ja uusi, sekä tuhoontuomitun VW:n säilyminen, (muista tehdä luovutustodistus ja pyytää rekisteriote). Mutta tee se nyt. Nyt niitä vielä on - 10 vuoden päästä ei enää. Yhdistyksellämme ei valitettavasti ole tiloja, joihin kerätä vanhoja autoja. Toivokaamme, että yhdistyksen jäsenillä on isoja takapihoja. Pelastakaamme nyt mitä jäljellä on.

Eri ikäisten ja tyyppisten Volkkarien harrastamisesta

Yhdistyksemme on, kuten tunnettua tarkoitettu kaikille joilla on VW tai ovat kiinnostuneet aiheesta. Harrastuksen kohteena ovat kaikki VW tyypit - emme ole pelkkä kuplakerho. Jotkut ovat aina aikaajoin esittäneet ajatuksia siitä, että Volkkariyhdistyksen harrastuksen kohteena olisi ainoastaan tietyn tyyppiset volkkarit tai ainoastaan johonkin vuosimalliin olevat autot.

Ajatusten esittäjillä lienee perustelunsa ehdotuksilleen. Toisaalta on ajateltava myös yhdistyksen toiminnan jatkuvuutta pitkällä tähtäimellä, eri tyyppisten Volkkarien harrastajia ja harrastajajoukkojen kokoja.

Jos ajateltaisiin, että yhdistyksemme olisi esim. vain kuplakerho tai vielä rajatummin esim. kuplat ennen -60 saisivat liittyä mukaan. Mitä tekisivät tämän ryhmän ulkopuolelle jäävät harrastajat? Mitä tekisi VW 411 omistaja/harrastaja? Perustaisiko hän oman kerhon viiden muun samanlaisen kaverin kanssa, jotka Suomesta löytyy? Tai perustaisiko kaikki 20 Karmann Ghia omistajaa oman yhdistyksen? Entä mitä tekee Golfin omistaja, jonka auto reilun kymmenen vuoden päästä on museoikäinen? Pitäisikö hänet rajata nyt pois kerhosta ja mahdollisesti myöhemmin hyväksyä mukaan?

Mitä jos emme aina ajattelisikaan niin itsekkäästi, että juuri minun harrastuskoteeni on se ainoa oikea, jota voi harrastaa. Katsokaamme asioita vähän avarakatseisemmin ja olkaamme suvaitsevaisempia. Meitä on sittenkin niin vähän -alle 300- VW-harrastajia Suomessa, että kaikkien kyllä pitäisi sopia yhteen. Ei pilkota vaan kootaan. Otetaan järki mukaan.

Yksi mahdollisuus on perustaa Volkkariyhdistykseen jaoksia eri VW-tyyppejä varten. Esim. vanhat kuplat, uudet kuplat, typ 2, Karmann Ghia jne. Saman tyyppin harrastajat voisivat pitää kiinteämpää yhteyttä ja jaos voisi kirjoittaa pari sivua joka kerholehteen.

Jos tämä tuntuu hyvältä ajatukselta, niin mikään ei estä ryhtymästä tuumasta toimeen. Jos tunnet erityistä kiinnostusta jotakin VW-tyyppiä kohtaan niin ryhdy yhteyshenkilöksi. Tämä tiedotuskanava on käytettävissä. Sitä ennen on tietenkin pohdittava jaoksien toiminta-ajatuksia. Eli mitä tehdään ja miten? Miten asiat hoidetaan käytännössä? Miten jaksen toiminta muuttaisi nykyisiä kuvioita? Onko jaoksista hyötyä? Jaos jaksen vuoksi on pelkkää byrokratiaa.

Kirjoitellaan mielipiteitä.

Terveisin

Kinnunen

PS. Muistetaanpa vielä, että viina on viisasten juoma.

Sarjassamme FVWA ry:n jäsenistön autoja:



Volkswagen De Luxe 1951/52, 1200 ccm, vihreä.

Omistaja Seppo Piisola, Imatra

KUPLAN KEHITYS VUOSIMALLEITTAIN

Eli miten tunnistat kuplan vuosimallin auton ulkonäön perusteella.

Sanotaan, että Kuplavolkari on pysynyt samanlaisena aivan alusta tähän päivään asti. Näinhän hyvin pitkälle onkin, jos katsomme vain ulkonäön perusmuotoja ja perusrakenteita (tunnusomainen puolipyöreä muoto ja ilmajäähdytteinen moottori takana). Itseasiassa alkuajan ja nykyisen Mexico-kuplan välillä on muutoksia kuitenkin tapahtunut niin paljon, että tuskin kahta täysin samanlaista osaa autoista löytyy.

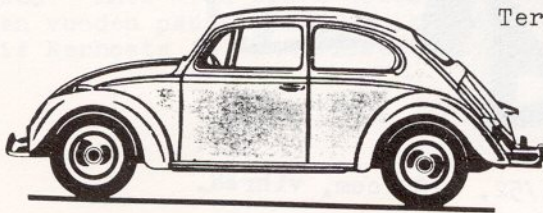
Miten sitten erotamme toisistaan eri vuosimallien kuplat?

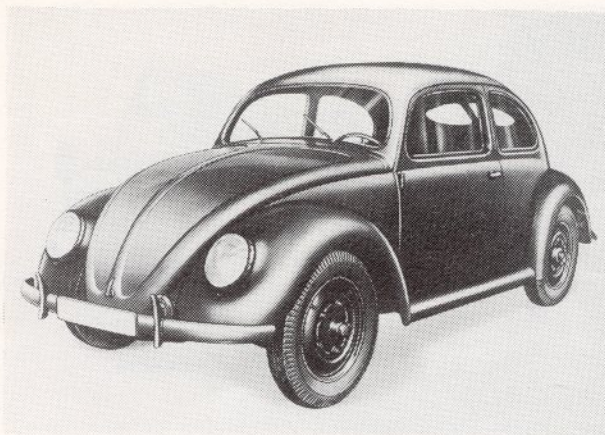
Kuplaan on tehty vuosittain muutoksia, jotka näkyvät ulospäin ja muutoksia, jotka liittyvät lähinnä teknisiin rakenteisiin ja muihin "piilossa" oleviin seikkoihin. Seuraavassa artikkelissa kerrotaan sanoin ja kuvin muutoksista, jotka liittyvät lähinnä ulkonäköön (myös joitakin sisäisiä muutoksia on lueteltu). Näiden tietojen pohjalta on tunnistettavissa kuplan vuosimalli auton ulkonäön perusteella edellyttäen että siinä on säilytetty ko. yksityiskohdat. Ja jos joitakin yksityiskohtia on muutettukin, niin voidaan nähdä mistä vuosimallista osa on peräisin.

Valmistusvuosi ja vuosimalli saattavat olla kaksi eri asiaa, mikä on huomioitava tutkittaessa kuplaa. Sodan jälkeen 40-luvulla, kun kuplaa alettiin valmistaa, ei varsinaista vuosimalli-käsitettä ollut vaan puhuttiin vain valmistusvuodesta (Baujahr). Automalleihin tehtiin muutoksia vuosittain satunnaisesti ja keskellä vuotta saatettiin muuttaa jokin yksityiskohta. (Esim. soikea takaikkuna maaliskuussa -53, joten vuonna 1953 valmistettu kupla on varustettu kaksiosaisella takalasilalla, jos se on valmistettu ennen tuota ajankohtaa.)

Näin jatkui aina 50-luvun puoliväliin, kunnes elokuussa -55 (vuosimalli -56) vakiintui vuosimalli-käsite ja käytäntö, että mallivuosi vaihtuu aina elokuussa kun työntekijöiden kesälomat loppuivat ja he palasivat töihin. Suurin osa muutoksista tapahtui tällöin, mutta joskus saattoi pieniä muutoksia tulla keskellä mallivuottakin. On siis huomattava, että esim. vuosimallia 1965 olevan kuplan valmistus on alkanut elokuussa -64 ja jatkunut elokuuhun -65. Tällöin kun auto on Suomessa syksyllä -64 otettu käyttöön ja rekisteröity, lukee rekisteriotteessa käyttöönottovuosi -64, vaikka auto itse asiassa onkin vuosimallia -65. Tämä on tärkeä tietää määriteltäessä auton vuosimallia ja esim. varaosia ostettaessa.

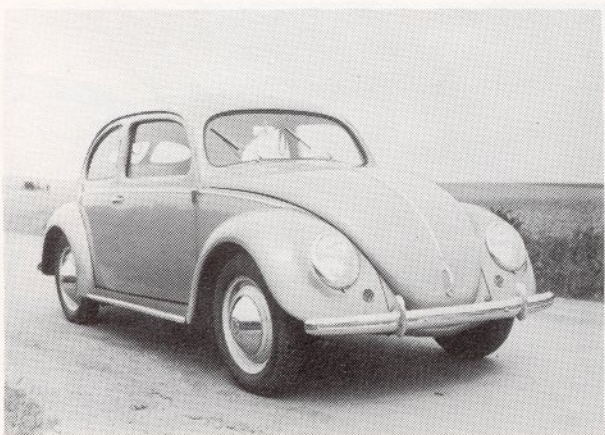
Terveisin Teppo Veijonen





1945-1948

-Toukokuussa -45 aloitetaan VW-tehtaalla jälleen kuplan valmistus. Ensimmäisten sodan jälkeisten vuosien ajan kuplan ulkomuoto pysyi muuttumattomana, eli samana kuin vuoden -39 KdF-wagenilla.



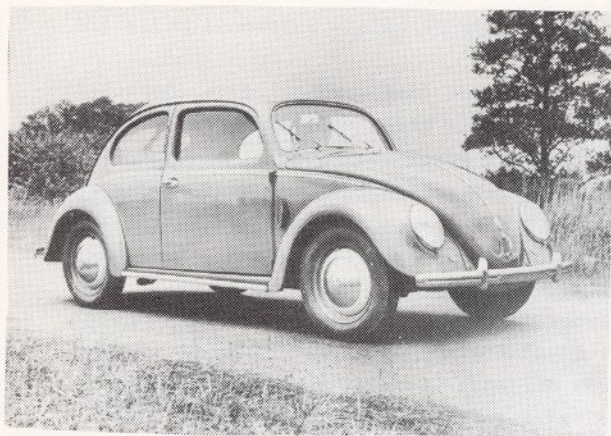
1949

-Heinäkuussa -49 esiteltiin kuplan vientimalli, jossa oli kromatut puskurit, pölykapselit, lampunkehukset ja ovenkahvat.
-Kiiltävä maali, hieno sisustus.
-Etuluukun avaus sisäpuolelta.



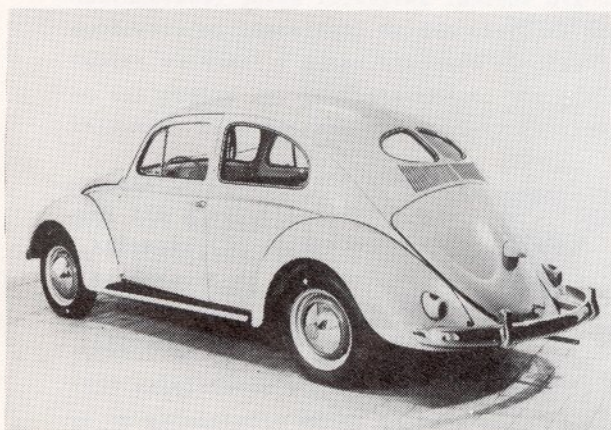
1950

-Huhtikuu: etummaisiin sivuikkunoihin kaarevat leikkaukset ilmaston parantamiseksi.
-28.4. alkoi kattoluukun valmistus. (Haitarikatto, Schiebedach).



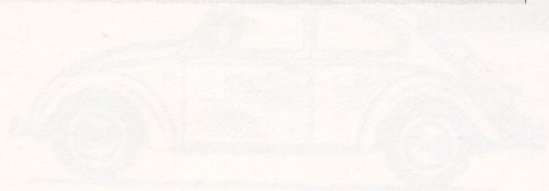
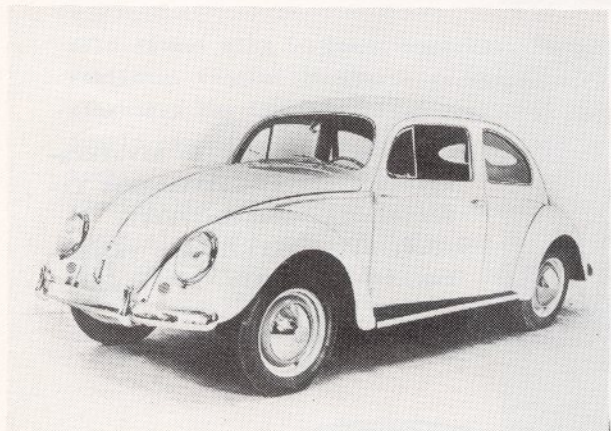
1951

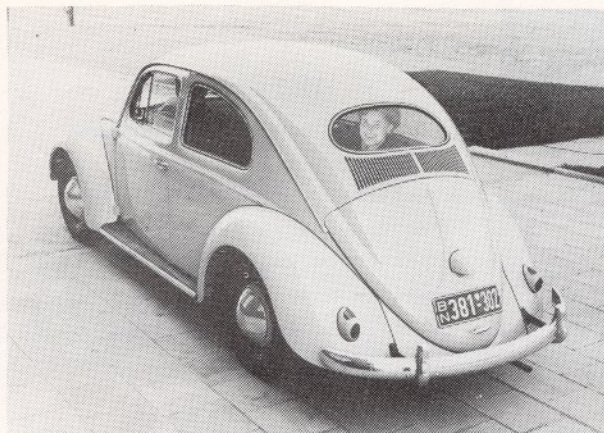
- 6.1. ilmaluukut sivupelteihin edessä.
- 1.4. Wolfsburg-vaakuna etulookun kahvan ylle. Koristelista tuulilasin ympäri.
- Vientimallissa uudet teleskooppiskunvaimentajat taakse.



1952

- 1.10. ilmaluukut korvataan kääntyvillä tuuletusikkunoilla etuovissa.
- Puskuri tukevampi ja ilman uraa keskellä.
- Takavalojen päälle jarruvalot.
- Uudistettu kojelauta, jossa mm. suljettava hanskalokero.
- Renkaat 5.60-15(ennen 5.00-16).
- Takaluukun kahva poikittain. (L-kahva muuttuu T-kahvaksi)





1953

-10.3. uusi yksiosainen takaikkuna, kooltaan 23 % suurempi ja hieman kupera.

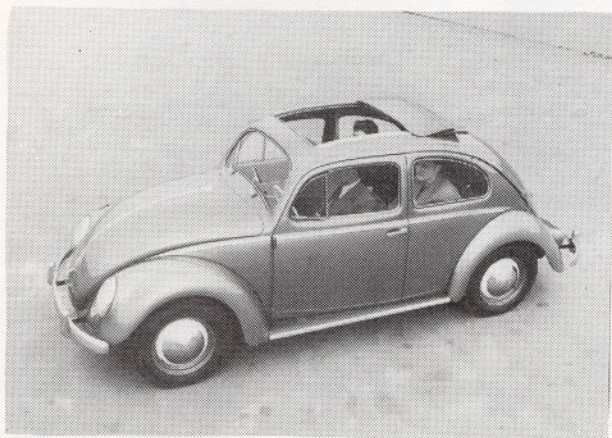
1954

-Ei ulkoisia muutoksia.
-Moottori 1131 → 1192 cm³,
teho 25 → 30 hv.



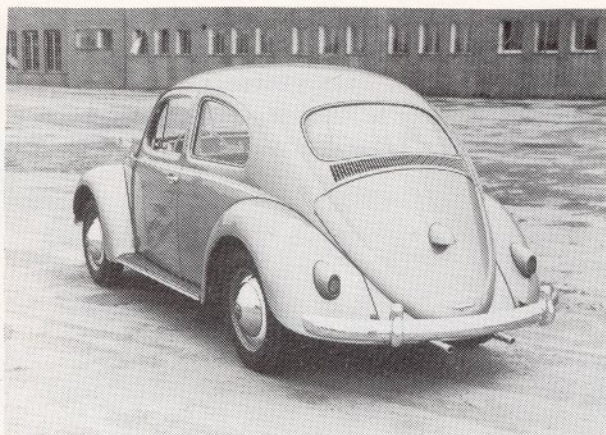
1955 (vm-56)

-4.8. uudet 60 mm korkeammalle asennetut takavalot, joissa jarruvalot samassa.
-1-kammioinen äänenvaimennin ja 2 pakoputkea.



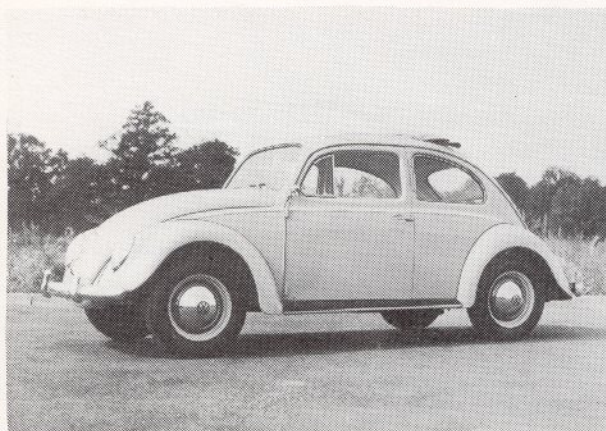
1956 (vm-57)

-Pölykapseleiden VW-merkki musta (aiemmin v.49-56 eri värejä).



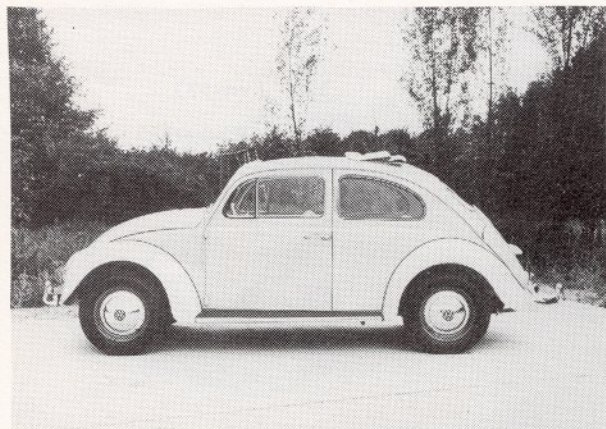
1957 (vm-58)

- 1.8. 95 % suurempi takaikkuna (laajennus joka suuntaan).
- Tuulilasi 17 % suurempi (laajennus ylös ja sivuille päin).
- Uudistettu kojelauta.
- Uusi takaluukun muoto.
- Kaasupoljin rullamuotoisesta pedaaliksi.



1958 (vm-59)

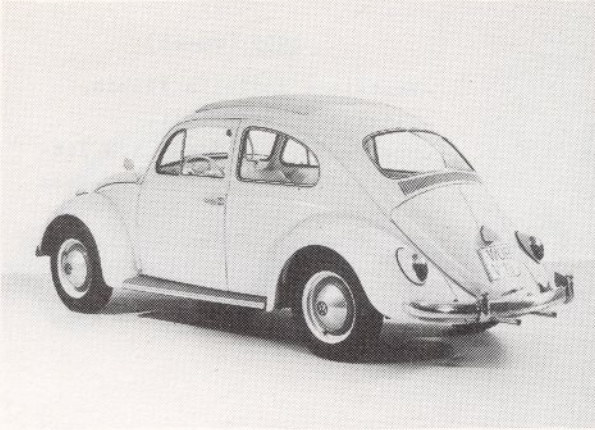
- Ei muutoksia.



1959 (vm-60)

- 6.8. uudenmallinen ovenkahva (kahvassa painonappi).
- Oikeanpuoleisen oven sisäpuolelle kyynärnoja-kahva.

1960 (vm-61)



- 1.8. suuntaviitta pois, tilalle vilkkuvalot etulokasuojien päälle. Myös takavalloissa vilkkuvalo (samassa kotelossa).
- Uutta myös pissapoika, "kauhukahva" hanskalokeron päällä, epäsymmetriset etuvalot sekä 140 km/h asti näyttävä nopeusmittari.
- Uusi bensatankki, täyttö vasemmalta, suurempi etutavara-tila (85 → 140 litraa).
- Moottori 30 → 34 hv.
- 17.11. etuvilkkuvalo valkoisesta oranssiksi.

1961 (vm-62)

- 2.5. 2-kammioinen takvalo (vilkku/valot).
- Ilmanpainetta hyväksi käyttävä pissapoika.
- 31.7. bensamittari.

1962 (vm-63)

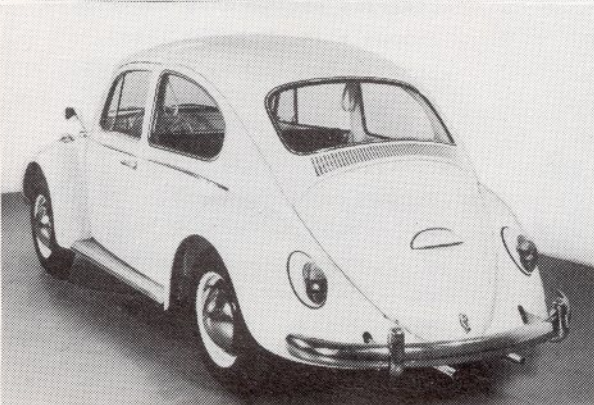
- 1.10. Wolfsburg-vaakuna pois etuluukusta.

1963 (vm-64)

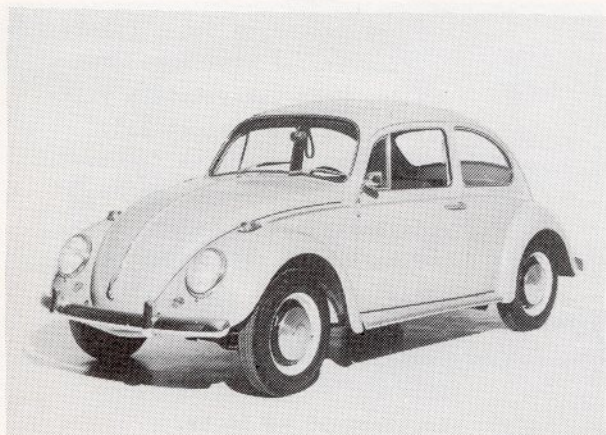


- 5.8. takarekisterikilven valo uudenmallinen (leveämpi).
- Vientimalleissa pienempi, metallinen kattoluukku, avaus kammesta veivaamalla.
- Pölykapseleiden VW-merkki kromattu (aikaisemmin musta).
- 31.10. leveämmät etuvilkut.

1964 (vm-65)

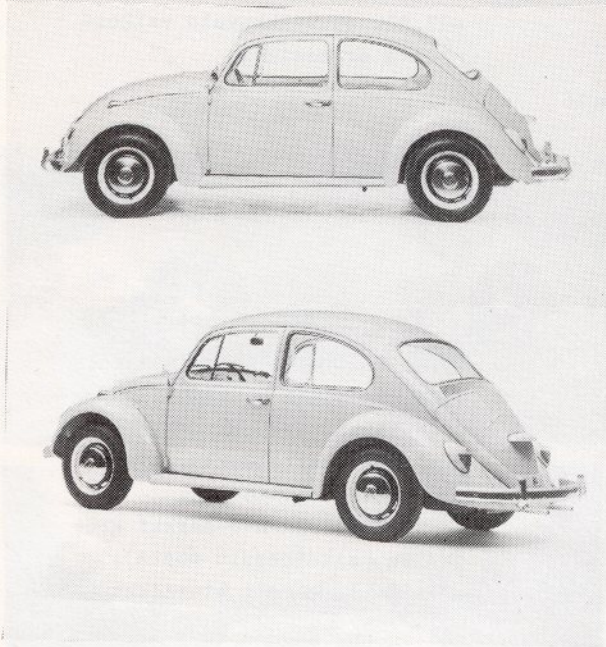


- 3.8. kaikki ikkunat suuremmat: tuulilasi 28 mm ylöspäin ja hieman kupera, takaikkuna 20 mm ylös ja 10 sivusuunnassa.
- tuuletusikkunan karmi pystysuorasta hieman vinoksi.
- Tuulilasinpyyhkijät osoittavat sisältä katsoen vasemmalle (aikaisemmin oikealle).
- Uusi takaluukun kahva: painonapillinen lukko.



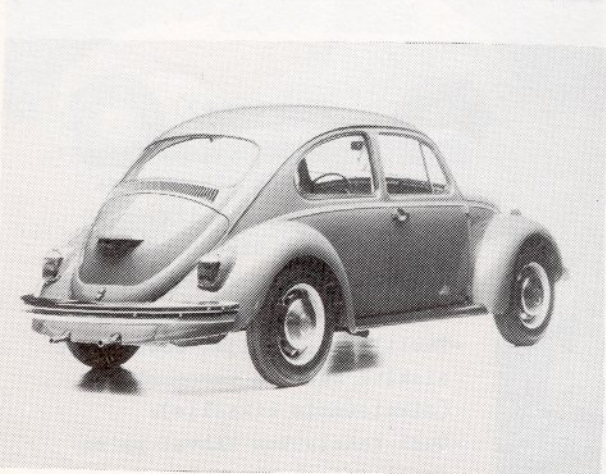
1965 (vm-66)

- Vanteissa soikeita reikiä.
- Litteät pölykapselit.
- Uusi malli: VW 1300, 1.3 litran kone, 40 hv. Takaluukussa "1300"-teksti.



1966 (vm-67)

- 2.5. uudet ovenkahvat.
- 1.8. lyhennetty takaluukku, jossa rek.kilvelle tasainen pystysuora ala.
- Kapeammat koristelistat.
- Ohuempi takarek.valon kupu.
- Kuskin puolelle ovenkahva sisäpuolelle, ovien lukitus nostonupeilla.
- Uusi 44 hv VW 1500-malli, jossa levyjarrut edessä.



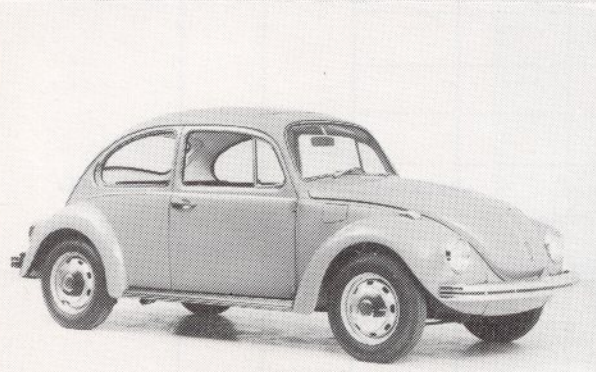
1967 (vm-68)

- 1.8. Puskureilla uusi profiili, vahvemmat ja korkeammalla (ei 1200:ssa).
- Takavalot isommat ja uuden malliset (ei 1200:ssa).
- Ilmaraot etuluukussa tuulilasin etupuolella. (ei 1200:ssa).
- Etu- ja takaluukku lyhyemmät.
- Etuluukussa uusi kahva painonapilla.
- Pystysuorat etuvalot.
- Bensan täyttö ulkopuolelta, ulkoa avattava luukku oikealla.
- Uusi ovenkahva, ulkopeili suurempi ja kiinnitys oveen.
- 12-voltitiset 1300 ja 1500.
- 1.9. uusi 1500 automatic.



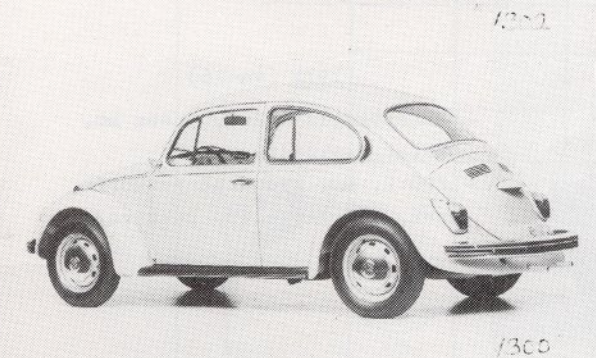
1968 (vm-69)

- 1.8. bensen täyttöluukku sisältä avattavaksi.
- Uusi 1300 automatic.



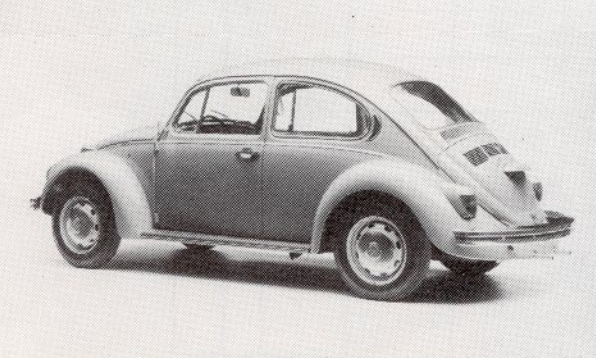
1969 (vm-70)

- Hopean väriset vanteet (ennen musta/valk.).
- 1500-mallin takaluukussa 10 ilmarakoa.
- L-mallit.



1970 (vm-71)

- Täysin uudistettu malli: VW 1302, jossa mm. uudet akselirakenteet, 120 l. suurempi tavaratila, "pitkä" etuluukku, moottori 1,3 l./44 hv.
- Malli 1302 S: 1,6 l./50 hv.
- Puolikuun muotoiset ilmastointiaukot sivuikkunoiden takana.
- Myös 1300:n takaluukussa 10 ilmarakoa.

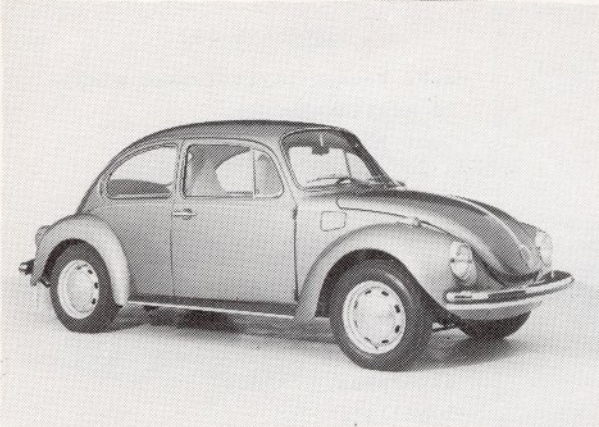


1971 (vm-72)

- 1.8. takaikkuna 4 cm isompi (laajennus ylöspäin).
- Takaikkunalle piippuhylly, takaluukkuun 26 ilmarakoa (muihin paitsi 1200-malliin).
- Tuulilasinyyhkimien käyttö vivulla (ennen nupilla).

1972 (vm-73)

-Uusi malli: VW 1303, jossa laaja panoraamatuulilasi, uudet isot takavalot ("elefantinjalat") sekä täysin uudistettu kojelauta.



1973 (vm-74)

-Useita erikoissarjoja, kuten Jeans-kupla, 1303 Big, 1303 City ja "Gelb-schwarzer Renner".



1974 (vm-75)

-Vilkkuvalot puskureihin edessä.



1975 (vm-76)



























-"Säästökupla" 1200, jossa mm. mustat puskurit.
-1200 L, mm. kromatut puskurit, krom. pölykapselit, pakkivalo.



1978

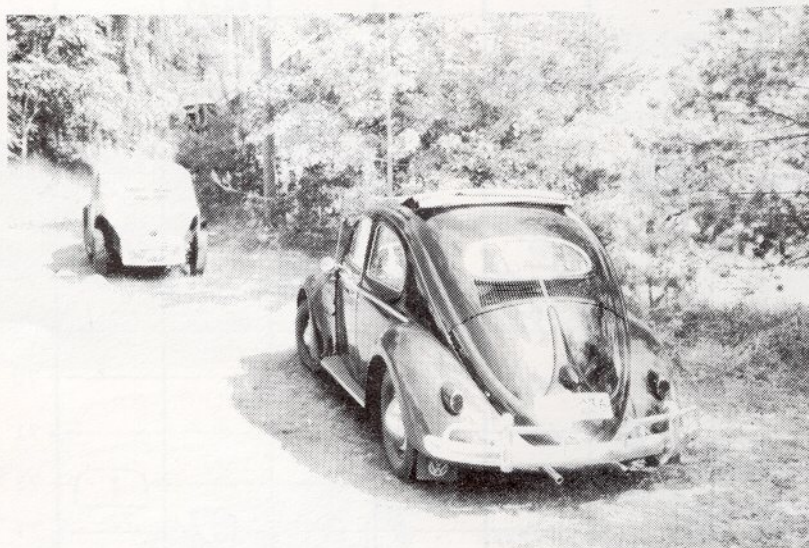
-Kuplan valmistus Saksassa lopetetaan tammikuussa. Jatkuu Meksikossa ja Brasiliassa.

Määrittystaulukosta voi muutaman helposti havaittavan yksityiskohdan perusteella "haarukoida" oikean vuosimallin. Toki saattaa löytyä myös "säännön vahvistavia poikkeuksia", jotka eivät näyttäisi mahtuvan taulukkoon. MUITA-sarakkeen kohteet ovat: tuuletusluukku sivupelissä edessä, Wolfsburg-vaakuna etuluukussa, vanne, jossa on soikeita reikiä sekä ilma-aukko sivuikkunan takana.

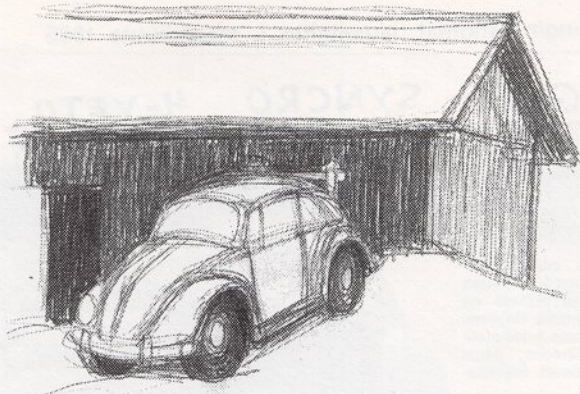
MUITA	OVEN- KAHVÄ	TAKA- LUUKUN KAHVÄ	VILKKU	TAKA- VALO	TAKA- IKKUNA	VUOSI- LAKKI
						45-51
 51-52	 51-62					52
		 52-64		 52-55		53
					 53-57	54
				 56-61		55
						56
						57
					 58-64	58
						59
	 60-66					60
			 61-63			61
				 62-67 (62-72 1200ssa)		62
						63
			 64-74			64
		 65-			 65-71	65
 66-						66
	 67					67
	 68-			 68-72		68
						69
						70
	 71-					71
					 72-	72
				 73-		73
						74
			 75-			75



VW 1200 vm-59, USM-516, vaalean sininen "Blue Dream",
Haitarikatto, Omistaja Matti Nurmi, Vantaa



VW kupla vm-56, AKB-236, 1192 ccm, musta,
Schiebedach-haitarikatto.
Om. Kaj Liljeström, Turku



Piirros: Leila Nieminen

Mene rauhaan, sinä hyvä ja uskollinen palvelija.

Kuplan loppu

saarelainen

Syvästi surren on minun ilmoitet-
tava, että jääautona pitämäni Kup-
lavoikkari otti ja loppui inhimilli-
sesti katsoen liian varhain, juuri,
kun epävirallinen jäätie tänne avati-
tiin. Kaksi talvea se ennätti isän-
tänsä palvella — ei nyt täysin
moitteettomasti, mutta kuitenkin
niin hyvin kuin 20 vuotta vanhalta
autolta voi odottaa.

Ostin Kuplan aikoinaan rovasti
Mikko Ihämäeltä. Sillä oli sitä en-
nen körötellyt Mikon isä, hengen-
miehiä hänkin, joten auto ei ns.
ollut ensi kertaa pappia kyydissä.

Kuplan sielu pelasi vanhanaikai-
sella kuuden voltin jännitteellä, ja
lienee pakko myöntää, että tällai-
nen hienoviritys toimii paremmin
sanotaan nyt vaikka Getsemaanen
tiellä kuin jäätynneellä Länsiaukol-
la. Monet seikat toisaalta todisti-
vat, ettei kyseessä ollut mikä ta-
hansa auto.

Viime talvena esimerkiksi ajelin
kaikuluotain mukanani silakoita et-
simässä. Valjunmaan eteläpäässä
tunsin yhtäkkiä allani selvää notku-
mista, vaikka juuri vastikään olin
mitannut jään paksuudeksi 20 sent-
tiä. Pönkaisin autosta ulos reikää
kairaamaan — ja katso, jäätä oli

nippa nappa 10 senttiä. Volkkarin
haamurajana pidetään viittä tuu-
maa eli 12,5 sentin paksuista hyvää
syysjäätä. Kuni kissa pissalle, hii-
viskelin pakitellen omia jälkiäni
takaisin. Melkoisen varmasti mikä
muu auto tahansa olisi mullahtanut,
mutta hengellisen taustan omaava
Kupla halusi näyttää, ettei ihmei-
den aika ole vielä ohi.

Sinnikkäästi se minua palveli,
tuo autovanhus, jonka ulkonäköä
katsellessa ei uskoisi, että auton
keksimisestä on vasta sata vuotta.
Pohjapellit kolisten se sai mennä
paikoissa, joita voisi suositella vain
maastoautoille, jos niillekään. Ei
jäänyt kertaan eikä kahteen, kun
suruton isäntänsä tyyräsivät hänet
liukkaalla kelillä ojan pohjalle.
Lommojaan hän kanto kunnialla
kuin saksalainen ylioppilas kaksin-
taisteluarpiaan.

Tänä syksynä alkoi sitten kuisku-
tella kiusaaja Saarilan Valtterin
haamussa Kuplan ostaakseen. Val-
tulla kun on samanlainen, mutta
koneestansa levinnyt.

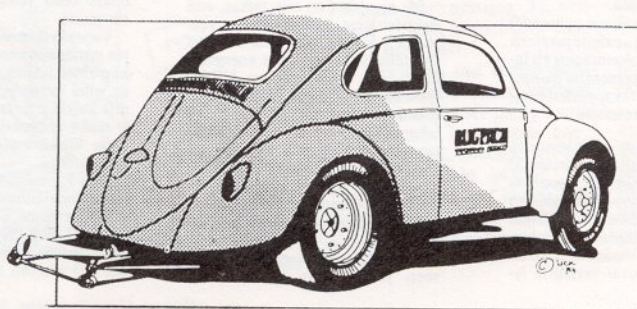
Pitkällisen kaupanhieronnan jäl-

keen pääsimme tekemään asiasta
esisopimuksen. Mutta kun sattui
olemaan ilta, niin meille kävi niin
kuin Jaakoille Lassila ja Pajula:
päätettiin odottaa päivän näköä,
jotta selviäisi kuka on ostanut mi-
täkin.

Kupla seisoj keskellä pihaa kau-
panhieronnan jäljiltä. Päätin siirtää
sitä muutaman metrin, ja eikös tuo
herkkätunteinen auto ollutkin pan-
nut kaupankäyntiä pahakseen.
Moottoriosastosta kuului hirveä
pamaus ja kone pysähtyi tykkä-
nään. Avasin peräpellin ja löysin
oitis kourallisen kevytmetallivalun
sirpaleita. Kun moottori on hieman
niin kuin verhoilujen takana, en
päässyt näkemään lähemmin, missä
on vika, mutta yksi lysti: silloin
kun sylinterilohkon kappaleet sin-
koilevat, on suurin piirtein saman-
tekevää, mikä on tullut läpi ja
mistä kohti.

Tästä opinme ainakin sen, että
oikea ajoitus on ratkaiseva pyrit-
täessä kaupalliseen menestykseen.
Saattoi toisaalta olla hyväkin, etten
ennättänyt lopullisesti myydä kup-
laa. Umpihangassa on niin vaikea
juosta mutkille.

JORMA ROTKO



Helsingin Sanomat, lauantaina 1. maaliskuuta 1986

UUSI GOLF SYNCRO 4-VETO

Kiinteän nelipyörävedon kiistat-
tomat edut tuovat markkinoille
uusia teknisiä ratkaisuja, jotka me-
nestyvät halvemmissakin hintalu-
okissa.

Tämäntyyppisten eurooppalais-
autojen halvin on nyt Volkswagen
Golf, jonka kiinteä neliveto on
ratkaistu viskokytkimellä. Rakenne
antaa tarpeen mukaan automaatti-
sesti säätyvän nelivedon, johon
voidaan myös yhdistää lukkiutu-
mattomat jarrut.

VW ei ole lähtenyt kehitte-
lämään pienintä nelivetoistaan ta-
voitteenaan todellinen kansaneli-
veto, sillä kori on viisiovinen ja
moottori 90-hevosvoimainen, 1,8-
litrainen. Golfin aineksista saisi to-
ki halvemman yhdistelmän. Ne-
livoton liitetään kuitenkin Keski-
Euroopassa aina myös urheilullis-
uus, joten hyvä suorituskyky on
katsoitu tarpeelliseksi.

Ulkoasultaan Golf Syncro ei
poikkea paljonkaan etuvetoisesta
Golfista. Ainoa ero on 16-venttiili-
sen GTI-mallin etuspoileri. Taka-
vedon vaatima erilainen taka-akse-
listo vie selvästi enemmän tilaa
kuin etuvetoisen taka-akselisto,
minkä seurauksena tavaratilasta
menetetään peräti kolmannes.
Alustan viritys on urheilullisempi
kuin etuvetomalleissa, sillä jouset
ovat jäykemmät ja edessä ja taka-
na on kallisteluvoimaimentimet.

Paljon muutoksia

Takavedon sijoittaminen Golfiin
vaatii tuntevia muutoksia itse au-
toon, vaikka vetojärjestelmä onkin
suhteellisen yksinkertainen. Koko
takalattia jouduttiin muotoilemaan
uudelleen, jotta sen alle sopi sa-
manlainen taka-akselisto viistoin
tukivarsin kuin nelivetoisessa Pas-
satsissa.

Voima otetaan edestä kolmosai-
sella kardanaaksellilla. Viskokytkin
on takatasauspyörästön edessä ja
tasauspyörästön yhteydessä on
myös vapaakytkin, joka jarrustil-
anteissa vapauttaa takapyörät ve-
tojärjestelmästä. Tarkoituksena on
estää pyörien yhtäaikainen pysäh-
tyminen lukkojarrutuksessa, jotta
auton suunta säilyisi.

Neliveto nostaa auton painoa 90
kiloa ja samalla painonjakauma
muuttuu tasapainoisemmaksi eli ta-
kapyyrille jää 43 prosenttia painos-
ta. Tämän vuoksi takapyörien rum-
pujarruja on suurennettu.

Kokonaisvälitystä on tihennetty
etuvetoiseen verrattuna runsaat 20
prosenttia ja valmistajan lupamaa
178 km/h huippunopeutta vastaava
käyntinopeus nousee viitosellakin
460 r/min yli suurimman tehon
käyntinopeuden. Vastaavasti muut-
kin vaihteet tuntuvat tavallista ly-
hyemmiltä.



*Kaasua löysättäessä Golf Syncro puskee keula edellä, mutta
riipas kaasutus korjaa asennon.*

*Lumessa Syncro kulkee kuin mikä tahansa nelivetoinen, joskin
etuspoileri alkaa aurata lunta kinosten kasvaessa.*

Tiheä kokonaisvälitys heijastuu
myös kulutuslukemissa. Syncron
normilukemat ovat 6,2/8,2/9,9 l/100
km, kun taas etuvetoisen lukemat
ovat yain 5,5/7,3/8,7 l/100 km. Ero
ei siis johdu niinkään nelivedosta
kuin valituista välityksistä.

Nelivetoisessa on taas toisaalta
voimaa pikkuvaihteilla ja valmista-
jan mukaan se kiihtyy 0-100 km/h
11,3 sekunnissa. Viitonon kelpaa
myös hyvin taajamavaihteeksi.

Hauska auto liukkaalla

Erilaisen nelivetorakenteensa
vuoksi Golf Syncro poikkeaa ajo-
käytökseltään tuntuvasti muista ne-
livotisista. Kun ajetaan pitävällä
pinnalla, auto käyttäytyy aivan ku-
ten etuvetoinen, koska takapyörät
eivät vedä pyöriessään samalla no-
peudella kuin etupyörät.

Tilanne säilyy samana liukkaalla-
kin, jos ajetaan riittävän varovai-
sesti. Neliveto ei siis tuo samanlais-
ta lisätukevuutta ajon kuin muilla
rakenteilla.

Jos ajoalusta on niin liukas, että
auto luistelee, viskokytkinkin rea-
goi heti ja takaveto tulee mukaan
sitä tehokkaammin mitä enemmän
luistoa on. Voimakkaassa kiihdy-
tyksessä kytkin tulee likimain kiin-
teäksi ja auto kiihtyy kuin mikä
tahansa nelivetoinen. Sama ilmiö
tapahtuu silloin, kun kaasulla ve-
dättäen ajetaan kaarretta luistossa.
Liukkaassa ympyrässä autolla voi
ajaa kierroksen toisensa jälkeen
"ovi edellä" samassa luistokulmas-
sa.

Kun tullaan liukkaaseen kaarte-
eseen ja löysätään kaasua, auto

käyttäytyy etuvetoisen tavoin ja
alkaa puskea ulos keula edellä, jos
vauhtia on liikaa. Tämän aiheuttaa
vapaakytkin takatasauspyörästössä,
sillä se kytkee takapyörät vapaalle.
Jos kuljettajan "kantti kestää", voi
tässä vaiheessa vielä turvautua nel-
ivetoon.

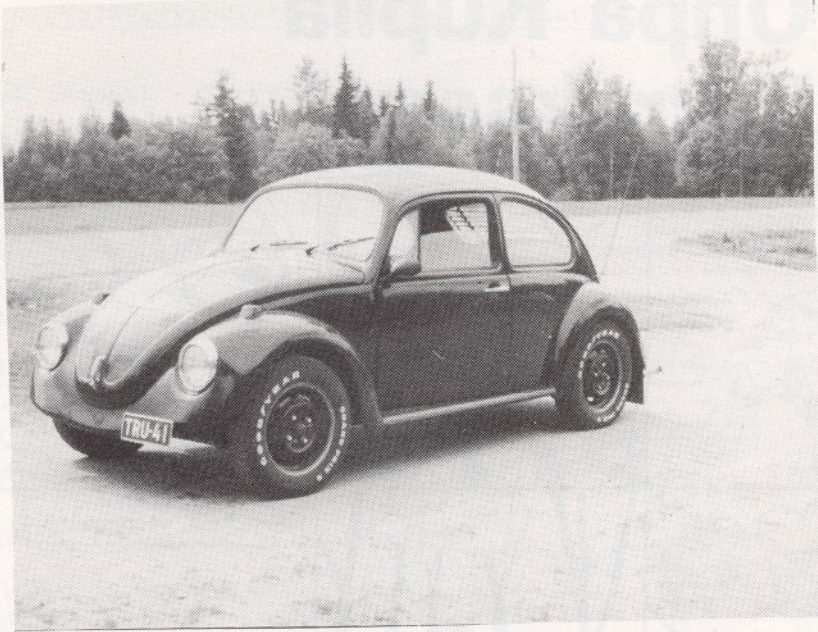
Etupyörien liian käännön löysäys
ja reilu kaasutus nelivedon kytke-
miseksi muuttavat auton heti sopi-
vasti ylioheutuvaksi ja auto pysyy
yllättävän hyvin kaarteessa, joka
oli sille liikaa etuvetoisena.

Viskokytkimen toiminnan no-
peus tulee parhaiten esille, jos au-
tolla yritetään tehdä käsijarrukään-
nös. Takapyörien hidastuessa etu-
pyöriin nähdän vapaakytkin kytkee
heti nelivedon ja myös viskokytkin
on välittömästi kiinni.

Tuloksena on luisto suoraan jopa
kaarreaajossa kaikkien neljän pyö-
rän lukkiutuessa. Kytkeytymisaika
on niin lyhyt, ettei takapää ehdi
edes heilahtaa sivulle. Monen tot-
tuneen kuljettajan mielestä tämä
onkin koko vetojärjestelmän suu-
rin puute.

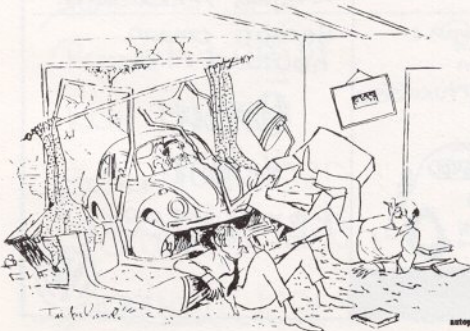
Vapaakytkimen taka-asento ant-
taa normaalin etuvetoisen jarrutus-
käytöksen. Auto säilyttää suuntan-
sa, ellei jarrua poljeta niin paljon
että kaikki pyörät lukkiutuvat. Sik-
si tähän nelivetojärjestelmään voi-
daan liittää myös lukkiutumatto-
mat jarrut.

Golf Syncro tulee meillä markki-
noille huhtikuussa ja samalla tulee
myyntiin myös Golfin 16-venttiili-
nen GTI-malli. Nykynäkyminen ru-
kaan nelivetoisen hinta asennukseen
120 000 markan tuntumaan.



VW kupla vm-70, TRU-41, Musta, 1305 ccm,
listat ym. poistettu, astinlaudat ja lokasuojat
hitsattu, napitettu plyysiverhoilu, käärmeeenpesä-
pakoputki, viillatut 2-reikäkannet ym.
Omistaja: Tapio Viitanen, Kukko

VW planerar ny folkvagn



Olen aina sanonut, että enimmäkseen onnettomuudet sattuvat kotona.

Volkswagen har planer på att bygga en ny folkvagn som skulle säljas för under 10 000 D-mark i Västtyskland. Tillverkningen skulle förläggas till spanska Seat, som nyligen köptes av Volkswagen.

Seat tillverkar redan VW-bilar för hemmamarknaden, och de låga spanska lönerna innebär låga produktionskostnader. Efter att Spanien i år blivit EG-medlem försvinner också tullhindren. Volkswagen har numera 51 procent i Seat, som brutit banden med Fiat.

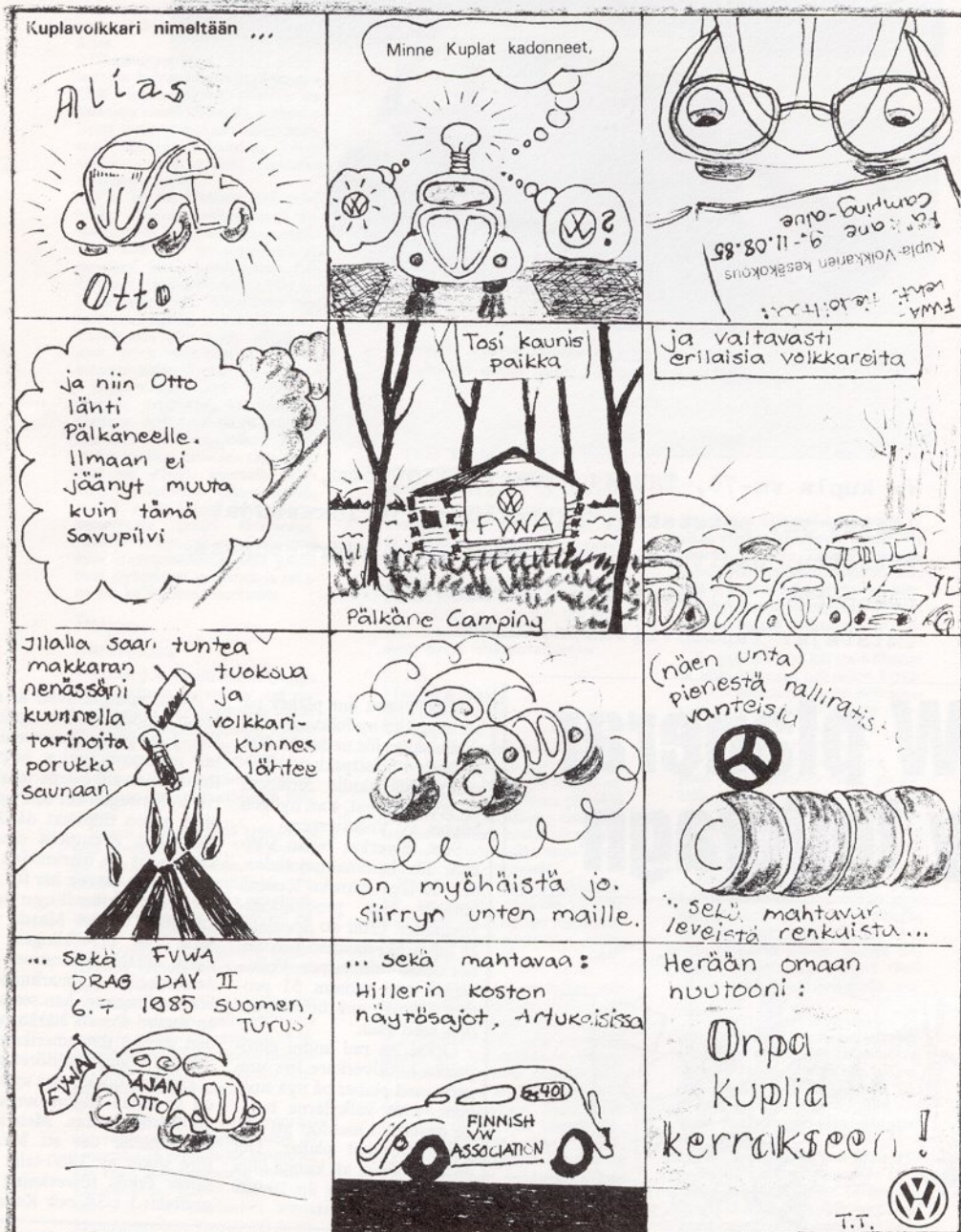
Också en rad andra europeiska biltillverkare har umgåtts med planer på nya småbilar, men kalkylerna har i de flesta fall medfört att planerna förblivit planer. Det anses omöjligt att kunna sälja en bil för mindre än 10 000 D-mark med vinst.

Avgasreningskraven är ett annat hinder, eftersom priset för katalytisk avgasrening blir oproportionerligt högt i förhållande till bilens totalpris. Volkswagen har inte uppgivit någon tidpunkt då den nya bilen eventuellt skulle komma ut på marknaden.

Ford och Mazda har för sin del inlett förhandlingar som kan leda till att Mazda får hand om utvecklingen av nästa småbilsgeneration för den amerikanska marknaden. Förhandlingarna kan ses som en åtgärd för att stärka banden mellan det amerikanska och det japanska bilföretaget.

Det kan dock dröja upp till ett år innan någon överenskommelse träffas. Men i så fall innebär det att Mazda före slutet av 1980-talet ersätter Fords tillverkning av småbilar i USA och Kanada.

Onpa Kuplia kerrakseen!



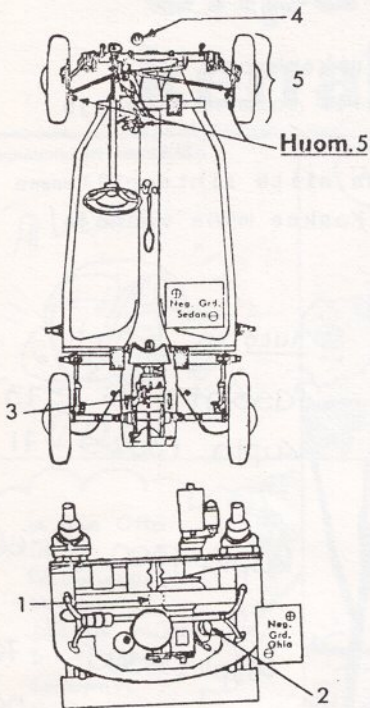
Volkkariyhdistyksen uudet jäsenet

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>
Jarkko Nieminen	Tampere	Passat LS -73
Juhani Hämäläinen	Helsinki	Kupla 1302S -71
Marko Akkanen	Uusjoki	
Erkki Toivonen	Haveri	Kupla 1300 -66
Pauli Noppa	Helsinki	
Jarkko Ylä-kujala	Kotka	Kupla 1300 -74
Imika Virtanen	Uusjoki	Kupla 1200 -54
Vesa Viunkonen	Vantaa	Polo CL 1100 -82
Juha Laitinen	Varkaus	Kupla 1303S -73
Jouni Kovanen	Niemisjärvi	412 E 1700 -73
Juha Haukka	Kajaani	Kupla 1500 -71
Petri Piiparinen	Helsinki	Kupla 1300 -71
Jukka Mattila	Turku	Kupla 1303S -73
Pawel Kempf	Riistavesi	Kupla 1500 -64
Kai Heikola	Turku	
Satu Tuominen	Rauma	Kupla 1300 -73
Raimo Virtanen	Vantaa	Kupla 1300 -72
Jouko Hankiola	Kuusjoki	Kupla -69



VOLKSWAGEN

1200, 1300, 1500 & 1600



VOITELUKAAVIO

VOITELUAINEEET

MO	Esso Motor Oil 20W-30, alle -15°C 10W ja alle -25°C 5W tai alle 0°C Esso Extra Motor Oil 5W-20
GX	Esso Gear Oil GX 90 talvella GX 80 tai GX 75
MP	Esso Multi-Purpose Grease
HB	Atlas HD "400" Brake Fluid

TÄYTTÖTILAVUUDET

Kampikammio	2,5 l
Vaihteisto-vetopyörästö	2,5 "
Polttoainesäiliö	40 "

HUOLTOTOIMENPITEET

(maahantuojaan ohjeiden mukaan)

5.000 km Huom. 2 ja 3

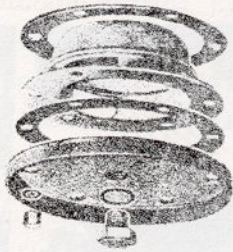
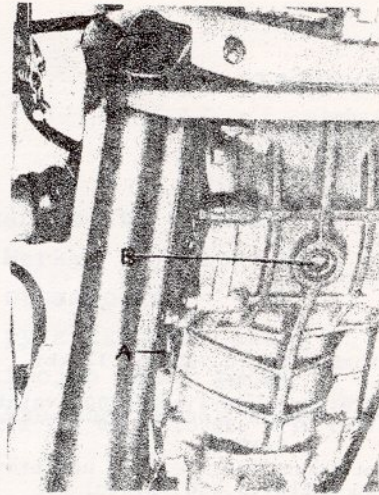
- 1,2 MO Moottoriöljyn vaihto Huom. 1
- 1 Öljysiivilän puhdistus
- MO Kaasuttimen nivelten voitelu
- Nestemäärien tarkistus
- 3 GX vaihteisto-vetopyörästö
- 4 HB jarrujärjestelmä

10.000 km Huom. 4

- MO Ilmasuotimen tarkastus ja tarvittaessa alaosan puhdistus
- Polttoainepumpun suotimen puhdistus
- 5 MP Etuakseliston voitelu Huom. 2
- MO Virranjakajan voitelu
- 2 Kampikammion tuuletuksen tarkastus
- Korin voitelu (viim. joka 3 kk)
- lisäksi 5.000 km:n huoltotyöt

HUOM:

1. Moottoriöljyn vaihto 2.500 km:n ajon jälkeen epäedullisissa oloissa, talvisin vielä useammin tai 6 - 8 viikon väliajoin.
2. Vanhemmissa malleissa (1965 ja sitä ennen) on alustan voiteluväli 2.500 km ja etuakselistossa on 8 tai 12 rasvanippaa, lisäksi on polkimien laakerit ja käsi-jarruvaijeri voideltava.
3. Ohjausvaihteen öljymäärä (GX 90) on tarkastettava huollon yhteydessä ennen 1.8.1964 valmistetuissa autoissa. Uudemmissa malleissa täytetään ohjausvaihte Esso Gear Greasella korjauksen yhteydessä.
4. Vaihteistoöljyn vaihto (2 tyhj. tulppaa) sekä etupyörien laakerien puhdistus ja voitelu 50.000 km:n välimatkein.
5. Muu huolto suoritettava maahantuojaan erikoisohjeiden mukaan.



<u>Renkaat:</u>	VW 1200-1500	5.60 - 15 4 PR			paine kp/cm ²
	Limousine 1600	6.00 - 15 4 PR			edessä takana
	Variant 375 kg	5.00 - 15 6 PR			1,1-1,2 1,7-1,8
	Variant 465 kg	6.00 - 15 8 PR			1,1-1,2 1,7-1,8
					1,2 1,8-2,6
					1,2 1,8-3,0
<u>Moottori</u>	1200	1300	1500	1600	
Teho DIN hv/r/min.	34/3600	40/4000	44/4000	54/4000	
Puristussuhde	7,0	7,3	7,5	7,7	
Venttiilivarat (kylminä), imu			0,1 mm		
			0,1 mm		
			1-4-3-2		
Sytytysjärjestys					
Sytytysennakko (1966 -)	7,5 ^o	= hihnapyörän vasemmanpuoleinen merkki			
	(1961 - 65, 1200 ja 1300, 10 ^o	= oikeanpuoleinen merkki)			
Katkojan kärkiväli			0,4 mm		
Sytytystulpat Champion L95Y tai kovaan ajoon			ja VW 1500:aan L87Y		
" , kärkiväli			0,6-0,7 mm		
Akku 6 V Atlas Safety 3Cf6 tai vm 68 alkaen			12V 36Ah		
Etupyörien aeraus			2-4,5 mm (paitsi 1600, 4-6 mm)		

HUOM: Seuraavat lisäykset ja muutokset VW-autoihin vuosimalli 1968 (ks. myös auton käyttöohjekirjaa)

VW 1500 Kytkinautomaatti

tilavuus 3,6 l
lisäykseen ja jälkitäyttöön ATF
vaihteistoon 3,0 l GX 90 (tai 80)

VW 1600 Automaattivaihteisto

tilavuus n. 6 l
lisäykseen ja jälkitäyttöön (3-4 l) ATF
tasauspyörästöön 1,0 l GX 90 (tai 80)

ATF = Esso Automatic Transmission Fluid (2974 A)

TILAVUUDET

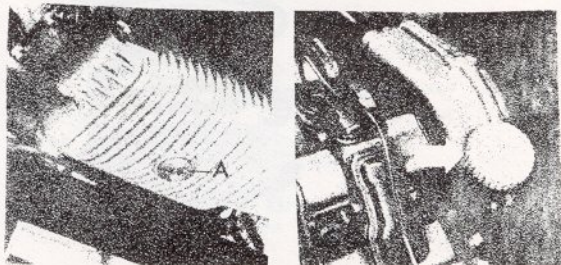
Kampikammio	3,9 l
suodattiminen	4,0 l
Vaihteisto	1,4 l
Vetopyörästö	0,4 l
Jäähd.järjestelmä	7,6 l

VOLKSWAGEN

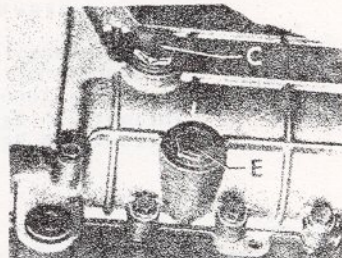
K 70

VOITELUKAAVIO

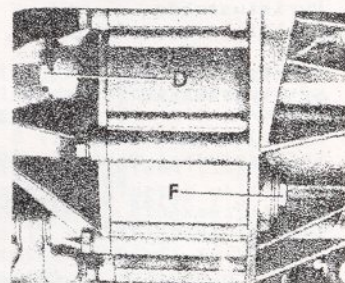
Kampikammio UN/10.000 tai 12 kk:
vaihto
talvella; kaupunkiajoo, 5.000 vaihto
talvella; alle -20°C, 2.500 tai 1,5 kk:
vaihto
Poistotulpan tiiviste aina uusittava.
Öljynsuodatin 10.000 vaihto,
saa kiertää kiinni vain käsin.



Vaihteisto GP/30.000 vaihto
Täyttötulppa C, magneetti-öljynpoistotulppa E.
Puhdista poistotulppa huolellisesti.
Uusi tulppien tiivisterenkaat.



Vetopyörästö GP/30.000 vaihto
Täyttötulppa D, magneetti-öljynpoistotulppa F.
Puhdista poistotulppa huolellisesti.
Uusi tulppien tiivisterenkaat.



LISÄOHJEITA

Jarrujärjestelmä (0,5 l)

HB/lisäys tarvittaessa, vaihto merkkikorjaamolla.

Ilmansuodatin 10.000 km

10.000 puhdistus

20.000 vaihto

Avaa 4 jousisalpaa,

irrota patruuna ja

kopista puhtaaksi.

Ei saa kastella bens-

siinillä eikä öljyllä.

Asenna oikein: siivittä-

verkko ylös päin.

10.000 km

Voitele:

- oven saranat /MP

- oven rajoittimet /GX

- moott.- ja tavara-

tilan kannen salpojen

laakerit ja liuku-

pinnat /GX

VAIhteisto- JA VETOPYÖRÄSTÖ-ÖLJY (läpi vuoden)

Esso Gear Oil GP 80

HUOM! Auton nosto

Pilarinosturilla vain korin pitkittäispalkkien nostokohdista:

Siirrettävällä hallinosturilla etummaisesta poikkipalkista

tukevaa puupalkkia välissä käyttäen.

N-LM

KÄYTÄNNÖSSÄ KOETTUA

Pienet jutut

Tulppia vaihtaessa ja muitakin sähköitä tehdessä pyykkipojat ovat oiva apuväline. Merkki pyykkipoikaan, poika johtoon. Siisti käyttää ja ottaa pois. Älä palauta pyykkipoikia mamman pyykkikoppaan aina-kaan putsaamatta. Öljyinen pyykkipojan jälki pyhäkoltun helmassa voi aiheuttaa pikku konfliktin kotona.

Isot jutut

Onko juuttuneet jarrunsäätöruuvit tuttu juttu? Kun rumpu on irti on säätöruuvin alle helppo laittaa pieni peltikuppi -esim. spraypurkin kansi- jossa on tenttua. Tenttu palamaan, lämpö auttaa saamaan säädöt liikkumaan. Muista suojata jarrusylinteri liialta lämmöltä.

Työkalujutut

VW - osista työkaluja. Tarveaineet: Kaksi takajarrurumpua, kaksi vetoakselia, lattarautaa. Katkaise vetoakseleista kierreosat pois, istuta akseli pystyyn lattialla makaavaan rumpuun, katkaise sopivalta korkeudelta ja hitsaa pienet lattaraudanpätökät päihin. Autopukit ovat valmiit.

Kaikki vinkit tämän palstan täytteeksi ovat tervetulleita.
Osoite: P. Kananen Porvoonk. 4 04200 Kerava



SALLITUT MUUTOKSET

Lupailin viime kerralla juttua levyjarruista olkatappi etuakselistoon. Juttu on pelkästään teoriapohjainen, itse en tällaista muutosta ole tehnyt. Otsake "sallitut muutokset" ei ole tässä ihan paikallaan, sillä en usko tämän sarvikuonojen maan viranomaisten hyväksyvän kyseistä sovellutusta. Mutta pakkoko sitä on kaikille kertoa. Tiedän yhdenkin -69 Karmann Ghian, joka on -64 alustalla ja siinä on pallonivel etuakselisto...

Tähän hommaan tarvitset levyjarrukeulan osat, malliksi myös olka-akselin. Osat purettuasi tee olka-akselista pahvimalli ja mallin mukaan 10 mm pellistä piirroksen 2 mukainen kappale. Tämä kappale kiinnitetään senkatuilla ruuveilla jarrukilven paikalle ja tähän kiinnitetään jarrusatula. Jarrukilpi joudutaan hylkäämään kokonaan, mutta sen tehtävä onkin vain pitää lika pois jarruista. Suosittelelen säännöllistä puhdistusta ja toiminnan tarkastusta tämän lisääntyneen lika-arkuuden vuoksi.

Akselin sisemmän laakerin tulee olla uutta mallia, sisämitta 29mm (alunperin 25mm) ja tämän sovittamiseksi täytyy olka-akselin päälle sovittaa muutosholkki.

Kuva 1 esittää holkin mallin ja mitat. Paras ja varmin tapa tehdä tämä onnistuneesti on viedä olka-akseli, kuva ja laakerikooli (irtonainen sisäkehä) sorvarille, joka sorvaa holkin ja sovittaa sen paikalleen (lämpösovitus)

Muista myös että tarvitset pääsylinterin levyjarrullisesta autosta.

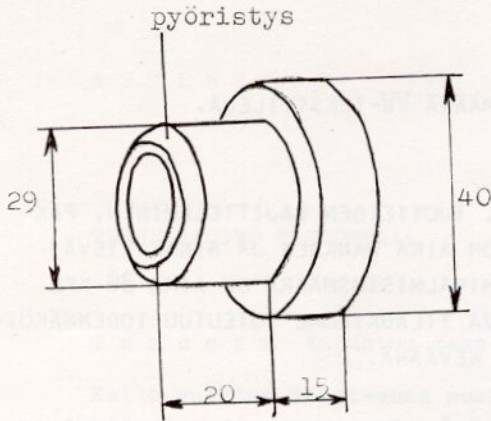
Jos joku aikoo suorittaa tämän muutoksen virallista tietä ja hankkia luvat jne., ottaisin mielelläni kopiot hakemuksesta ja päätöksestä yhdistyksen arkistoon.

Pakka
R

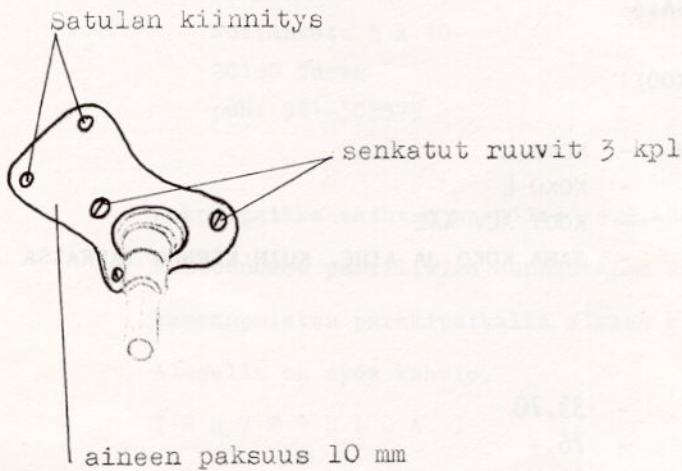
ps.

onko kellään tietoa TL411 tai pakun automaattilastikosta? enkä myös koko auto jos varaosahintainen. puh 90-2943459 miel.klo. 16.00 - 19.00

KUVA 1



KUVA 2



onko kellään tietoa TL, 411 tai pakun automaattilaatikosta?
ehkä myös koko auto jos varaosahintainen. puh 90-2943459
miel. klo. 1600 - 1900

... KUKA EHTII ... ?

VIELÄ ON JÄLJELLÄ RAJOITETTU MÄÄRÄ VW-TEKSTIILEJÄ.

TEKSTIILITILAUKSEN HOITAMINEN, TUOTTEIDEN LAJITTELEMINEN, PAKKAAMINEN, POSTITTAMINEN JNE. ON AIKA HANKALA JA AIKAA VIEVÄ HOMMA. LISÄKSI TILAUKSEN MINIMIVALMISTUSMÄÄRÄ ON AINA 30 KPL TUOTETTA KOHDEN, SIKSI SEURAAVA TILAUKSEMME TOTEUTUU TODENNÄKÖISESTI VASTA SYKSYLLÄ TAI ENSI KEVÄÄNÄ.

JOS SIIS HALUAT KESÄKSI "VETÄVÄN", AINA MUODIKKAAN ORIGINAALIN VW-PAIDAN TAI TAKKIISI KANGASMERKIN - TOIMI !

UUSILLE JÄSENILLE TIEDOKSI TUOTTEISTA SEN VERRAN, ETTÄ NE OVAT KORKEALAATUISTA KOTIMAISTA VALMISTETTA. COLLEGE ON O-KAULA-AUKKOINEN, T-PAITA MALLIA JENKKI (HIEMAN PITEMMÄT HIHAT KUIN NS. TAVALISESSA T-PAIDASSA.)

JÄLJELLÄ OLEVAT KOOT:

T-PAITA VALKOINEN	-	KOKO L
T-PAITA T.SIN	-	KOKO L
COLLEGE T.SIN	-	KOOT XL, XXL
HIHAMERKKI	-	SAMA KOKO JA AIHE, KUIN KERHON TARRASSA

HINNAT

T-PAITA	-	33,70
COLLEGE	-	76,-
HIHAMERKKI	-	15,-

HUOM! POSTITSE LÄHETETTÄVIIN TILAUKSIIN LISÄTÄÄN POSTIENNAKKOMAKSU + POSTIMAKSU, YHTEENSÄ PAKETIN PAINOSTA RIIPPUEN N. 20,-

Tee tilaus osoitteella:

Päivi Ohenoja
Maasälväntie 6 A 11
00710 HELSINKI

tai soita 90 - 372 672

A T T E N T I O N

TURUN JAOSTO TIEDOTTAA:

T u r u s s a tapahtuu taas:

Kalle vaihtaa vaatteensa mukaviin SA:n harmaisiin ja tilalle astuu Jukka, joka vaihtaa intin hassut kuteet siviileihin 6.5. Em. päivämäärästä tulen toimimaan Turun jaoston yhteyshenkilönä.

- osoite on siis:

Jukka Mäki
Sofiankatu 5 A 10
20140 Turku
puh. 921-305379

- Kokouspaikka vaihtuu samalla: 4.5.-86 alkaen kokoonnumme parillisina sunnuntaina Ruissalon kansanpuiston parkkipaikalla alkaen klo 18.00 Alueella on myös kahvio.

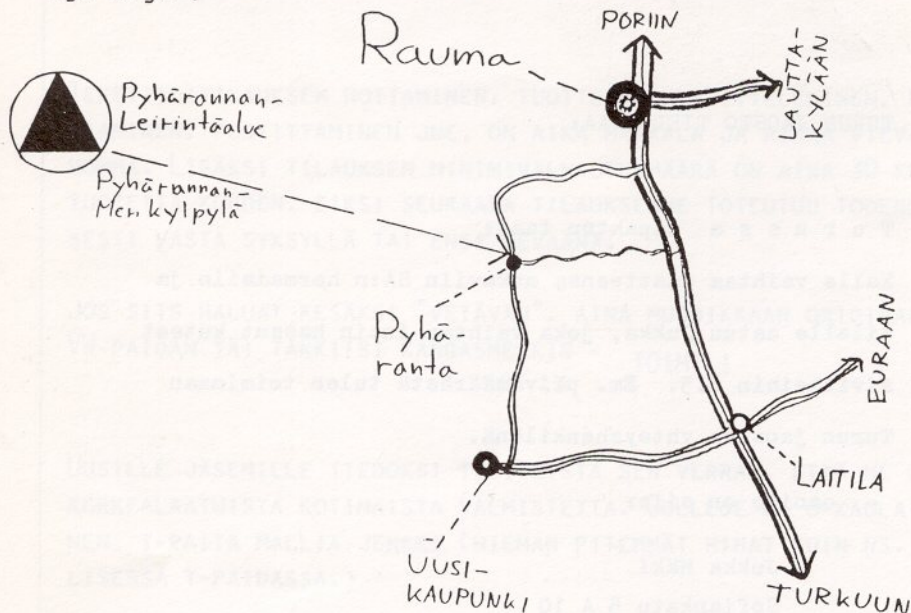
T E R V E T U L O A :

- Kantavien voimien siirryttyä muille paikkunnille kaipaamme uusia toimivia jäseniä !!

Volkkariyhdistyksen KESÄKAUDEN AVAJAISET 6-8.06.86

Paikkana on viimevuodesta tuttu Pyhärannan leirintäalue.

Ajo-ohje :



Tule kokemaan alkukesän folkkarifiilingit.

Tule näkemään mitä talven aikana on saatu aikaan.

Tunne nenässäsi jo saunavastan tuoksu ja grillikatoksen herkkupalat.

Ota soittopelisi mukaan.

Tule jännäämään FVWA:n futismestaruusottelua.

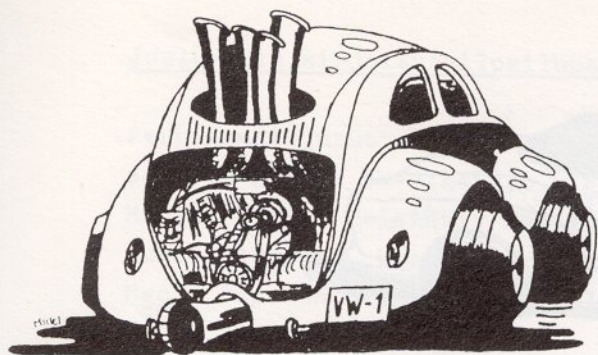
Tule koko perheen voimalla.

Leirialueen mökit, 2 kpl kahden hengen ja 5 kpl neljän hengen, varataan halukkaille ilmoittautumisjärjestyksessä. Kirjoita ilmoittautumista varten postikortti osoitteeseen:

Ari Vienonen (puh. 938-211 735)
Lahdenkatu 15 A 2
26200 Rauma

Muista mainita nimesi, osoitteesi ja puhelinnumerosi sekä henkilömäärä.

Kansanvaunu terveiset Raumalta



Finnish VW Association r.y.

BORGÅ - PORVOO

SWAP-MEET PORVOOSSA

11 - 13.7.1986 FVWA:n Porvoon jaosto järjestää Porvoon maalaiskunnassa SWAP-MEETin jäsenille.

Paikka on Hasselholmen-niminen virkistysalue, josta löytyy uimaranta (myös lapsille), sauna ja grillirakennus.

Paikalla ei ole mökkejä, joten teltat mukaan!

OHJELMA (muutokset mahdollisia)

Perjantai 11.7 Vapaamuotoinen saapuminen paikalle klo 18.00 jälkeen (opastuksia paikalle)

Lauantai 12.7 Kilpailuja, leikkejä ja pelejä aikuisille ja lapsille.
Mahdollisesti käynti jollain paikallisella nähtävyydellä.
SWAP-MEET noin klo 16 - 18.
Yhteisilta saunomisen ja makkarangrillaamisen merkeissä.

Sunnuntai 13.7 Päätös ja kotiinlähtö.

Osallistuminen Niitä henkilöitä, jotka aikovat myydä osia, pyydetään ilmoittamaan asiasta tilan järjestelyn vuoksi VIIMEISTÄÄN 1.7.1986.
Suurempia osakokonaisuuksia, kuten koreja, alustoja ym. ei voida ottaa paikalle (valokuva riittäköön!).

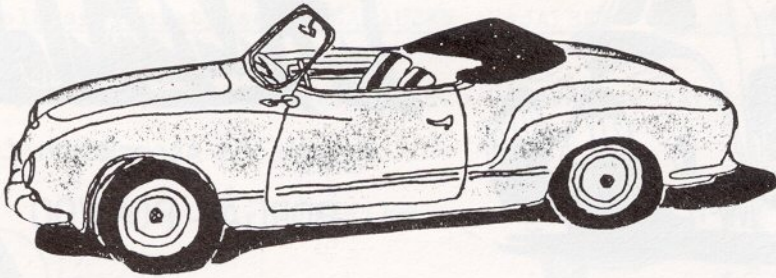
Osallistumismaksu on kaikilta 10,- (lapset ilmaiseksi) JÄSENKORTTI MUKAAN!

Ilmoittautumiset

Anders Sigfrids
Trutvägen 5
06100 BORGÅ

Tapahtuma on Suomessa historiallinen, koska kyseessä on ensimmäinen VW-SWAP-MEET, joten:

KAIKKI MUKAAN!



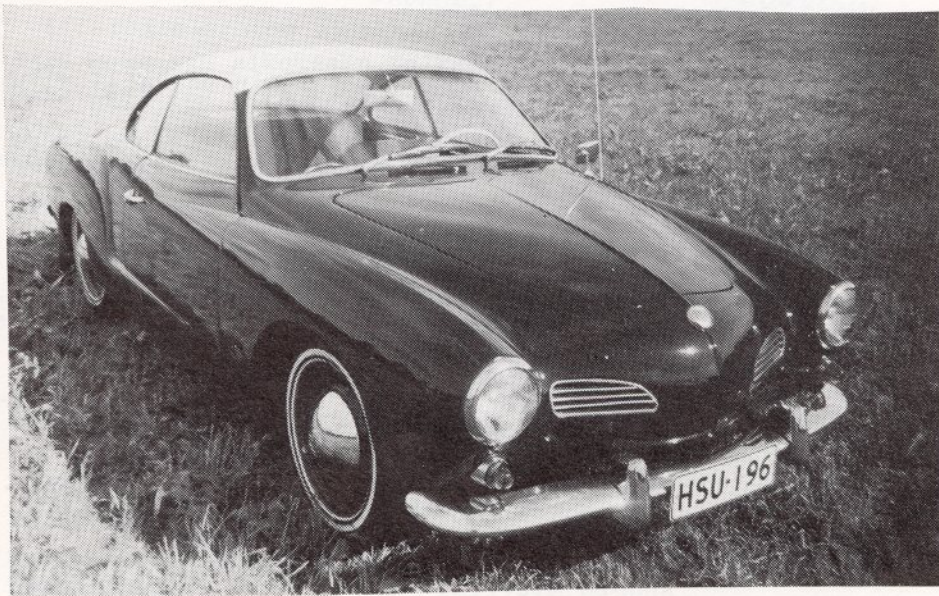
Ystävänä Peer Schmidt, joka on Hampurin Karmann Ghia-seuran puheenjohtaja ja puuhämies, lähetti kirjeessään seuraavan kutsun välitykselläni:

Unser grosses Treffen für 1986, zu dem Ihr Finnen ganz besonders herzlich eingeladen seid, findet am 16. und 17.08 statt.

Eli suomeksi: Suuri vuositapaamisemme 1986, johon te suomalaiset olette aivan erityisen sydämellisesti kutsutut, on 16. ja 17.08.

Peer lupasi lähettää tarkemmat tiedot hyvissä ajoin, mutta pyysi merkitsemään ajankohdan ylös. Jos olet kiinnostunut asiasta, niin toimin kyllä yhteyshenkilönä. Ota yhteys:

Pauli Noppa p. 90-563 6128
Kaarelantie 28 E
00430 helsinki



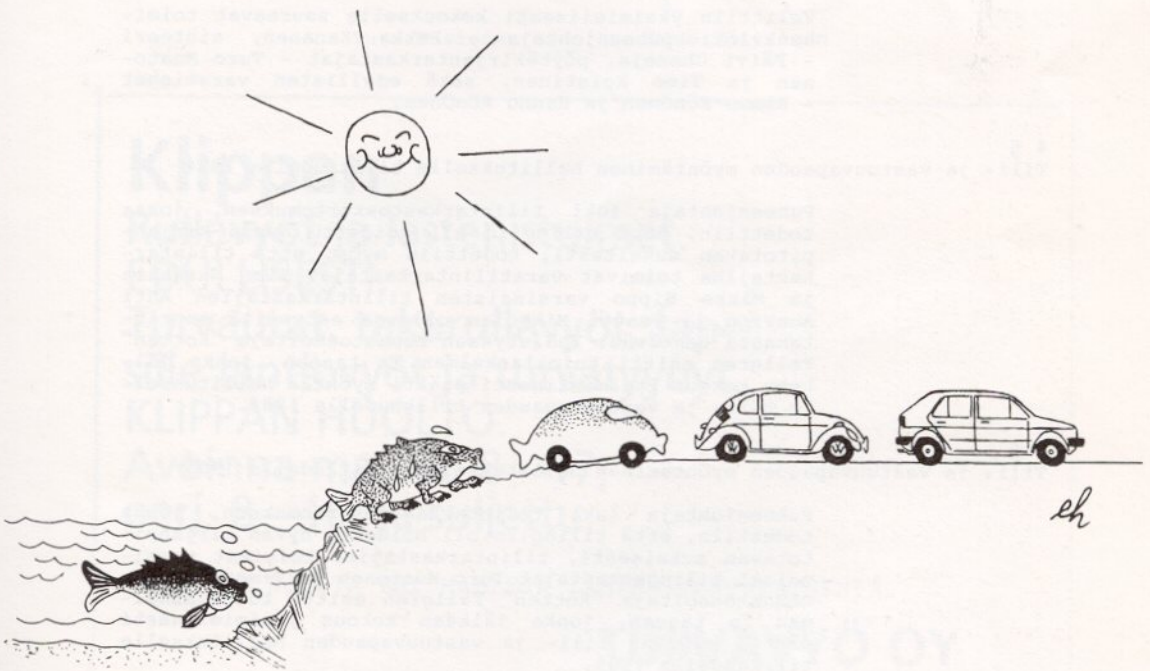
VW Karmann Ghia -65, 1200 ccm, HSU-196, entisöity,
väri Malaga Root-luunvalkoinen.
Omist. Kai Niemistö, Tampere

Joulu-VW:n kirjoituskilpailupalkinnot on jaettu

Parhaimmat jutut on valittu ja niiden kirjoittajat ovat jo saaneet hienot VW-aiheiset kirjat. Kirjojen saajat olivat:
Martti Nurmi, Helsinki: Käytetyn VW:n osto
Jussi Alasalmi, Vaasa : Eräs kertomus rakentelusta
Macke Rapanen, Vantaa : The K70 story ja California look.

Lausumme kiitokset kaikille kirjoittajille ja muistutamme vielä, että seuraavat palkintokirjat jaetaan kesäkuussa tässä ja seuraavassa lehdessä olevista jutuista. Kolmelle ansiokkaimmalle jutuntekijälle on luvassa VW-aiheinen kirja.

Kalasta Kuplaksi



Auton kehitys Darwinin mukaan

Finnish Volkswagen Association
FVWA r.y.
(2)
PL 145
16101 PORVOO

PÖYTÄKIRJA
Sääntömääräinen kevätkokous 1 (2)

22.3.1986

Aika Lauantai 22.3.1986 klo 12.00 - 13.00
Paikka Helsingin kaupungin nuorisosiainkeskuksen liikenne-
opetusluokka, os. Paavo Nurmenkuja 1
Läsnä Hallituksen puheenjohtaja ja jäsenet, sekä 26 yhdis-
tyksen jäsentä.

1 §
Kokouksen avaus Yhdistyksen puheenjohtaja Pekka Kananen avasi kokouk-
sen.

2 §
Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Koska kokouskutsu oli postitettu jäsenille säädetyssä ajassa, sekä yhdistyksen säännöissä määritelty vähimmäismäärä osanottajia oli paikalla, todettiin kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

3 §
Kokouksen toimihenkilöt

Valittiin yksimielisesti kokoukselle seuraavat toimi-
henkilöt: puheenjohtaja - Pekka Kananen, sihteeri
- Päivi Ohenoja, pöytäkirjantarkastajat - Turo Musto-
nen ja Timo Koistinen, sekä edellisten varamiehet
- Kimmo Könönen ja Hannu Könönen.

4 §
Tili- ja vastuuvapauden myöntäminen hallitukselle tilikaudella 1984

Puheenjohtaja luki tilintarkastuskertomuksen, jossa todettiin, että tilinpito oli hoidettu hyvän kirjan-
pitotavan mukaisesti, todettiin myös, että tilintar-
kastajina toimivat varatilintarkastajat Timo Nurkkala
ja Mikko Sippo varsinaisten tilintarkastajien Ahti
Auerron ja Pentti Mikkolan ollessa estyneitä suori-
tamasta tehtävästä. Yhdistyksen rahastonhoitaja "Kotten"
Tallgren esitti tuloslaskelman ja taseen, jonka jäl-
keen kokous yksimielisesti päätti myöntää hallituksel-
le tili- ja vastuuvapauden tilikaudella 1984.

5 §
Tili- ja vastuuvapauden myöntäminen hallitukselle tilikaudella 1985

Puheenjohtaja luki tilintarkastuskertomuksen, jossa
todettiin, että tilinpito oli hoidettu hyvän kirjanpi-
totavan mukaisesti, tilintarkastajina toimivat varsinaiset
tilintarkastajat Turo Mustonen ja Timo Turpela.
Rahastonhoitaja "Kotten" Tallgren esitti tuloslaskel-
man ja taseen, jonka jälkeen kokous yksimielisesti
päätti myöntää tili- ja vastuuvapauden hallitukselle
tilikaudella 1985.

Finnish Volkswagen Association
FVWA r.y.
PL 145
16101 PORVOO

PÖYTÄKIRJA
Sääntömääräinen kevätkokous 2 (2)

22.3.1986

./..

6 §

Yhdistyksen jäsenten hallitukselle kirjallisesti vähintään 1 vko ennen kokousta esittämät asiat

Todettiin, ettei muita asioita ollut.


7 §

Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja Pekka Kananen päätti kokouksen.

Vakuudeksi

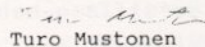
Pekka Kananen
puheenjohtaja

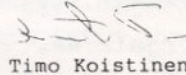

Päivi Ohenoja
sihteeri

Tarkastus

Olemme tarkastaneet ja hyväksyneet pöytäkirjan.

Helsingissä 23.3.1986


Turo Mustonen


Timo Koistinen

Klippan

Rullavyöt ja lastenistuimet.
EDULLISESTI.

Turvaurat, takarullavyöt, lap-
sille lantiovyöt ja turvatyyny.
KLIPPAN HUOLTO.

Avoinna ma—to 8—17,
perj. 8—16, la suljettu.

NYT MYÖS USEITA ERI MALLEJA LASTEN TURVAISTUIMIA.

TURVAVYÖ OY

Kantelettarentie 11,
Kannelmäen ostoskeskus
00420 Helsinki 42. P. 535825.

Huomasin Volkswagenia purkaessani, että auton valmistuskuukauden ja vuoden saa selville oven ikkunannostajien varresta. Siinä on pyöreä merkki ja vieressä jotain numeroita esim. 4 64 eli se tarkoittaa valmistettu huhtikuussa vuonna 1964. MIKA Virtanen.

Tässä olisi kysymyksiä niille jotka tietävät asioista:

1. Montako kuplaa on tuotu Suomeen vuosina 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, jne.?
2. Saako mistään VW:n alkuperäistarvikkeita ?
3. Miten kuplan katto verhoillaan ?
4. Miten saa vanhat syöpyneet ovenkahvat ja muut alumiiniosat kiiltäviksi ja tasaisiksi kromausta varten ?
5. Tietääkö kukaan saako jostain ylikokomäntiä kuplan pieneen koneeseen joka oli VW:ssa 1949-1959 ?

Sitten olisi yksi juttu Volkswaagenin korjausta tarvitseville, sillä tampereella on Volkswaageneihin erikoistunut korjaamo puh. 931/32505.

Kysymysten lähettäjä: Mika Virtanen
os. Perho 31700 Urjala as.

Ps. Minulla on VW-54 projekti, aion laittaa sen lähes alkuperäiseksi. Teen jutun siitä sitten aikanaan.



Yllä Thaimaalaista kuplan rakentelua.

Kuvan lähetti Anders Forslund 02420 Jorvas puh. 90/2989227.

ASIAA VW YHDISTYKSEN LEHTI KIERROSTA

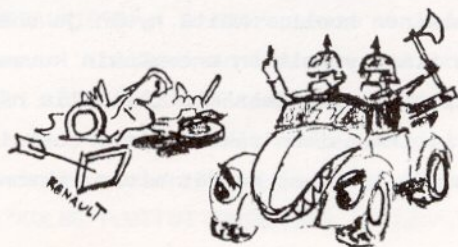
VW yhdistyksen lehti kierto systeemi on hieno asia, silloin kun aineisto käsittelee volkkareita. Mutta jos aletaan kierrättämään muiden merkkisten ajoneuvojen kerho julkaisuja asiassa ei mielestämme ole tarkoituksen mukaisuutta, ottaen huomioon yleinen kiinnostavuus VW. Esim. V8 magazineja on turha pistää kiertoon, koska varmasti lähes joka toiselle jäsenelle tulee sellainen tai saa sen muulla tavalla käsiinsä. Toivomme kiertoon muiden VW kerhojen julkaisuja, myös hot VW tai VW trend ovat terve tulleita. VW yhdistyksen oma julkaisu on menossa kiitettävään suuntaan, kiitos kaikille siihen vaikuttaneille.

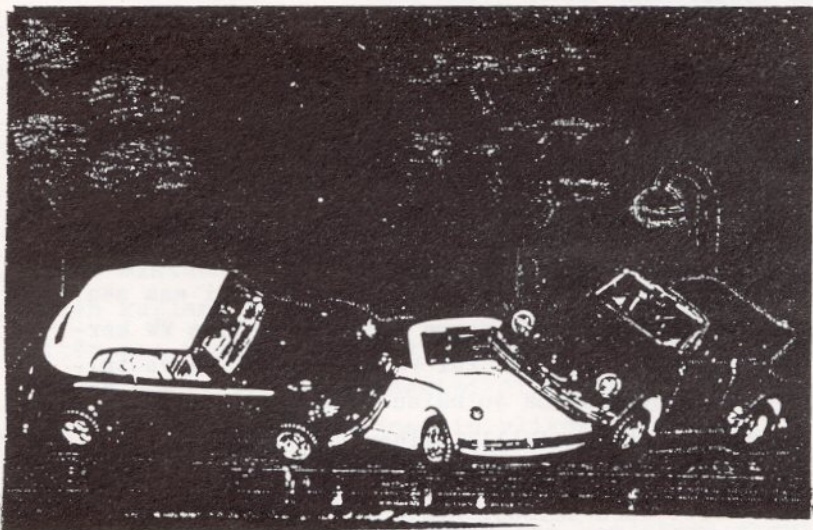
Sitten VW yhdistyksen talous. Mihin käytetään jäsen maksuista saadut tulot, kiinnostaa monia jäseniä ainakin Vaasassa, koska Vaasassa on paljon VW harrastajia jotka kysyvät, mitä jäsen maksun hinnalla saa. Vastaus. VW yhdistyksen lehden ja oikeuden kuulua yhdistykseen. Tietysti myös oikeuden osallistua kokoontumisiin jossa kaiken saa kustantaa itse. Uusi jäsen ehdokas tuskin liittyy yhdistykseen näillä eväillä.

Vaasassa ollaan myös erittäin jyrkkiä ilma- ja vesi jäädytteisten erottelijoita, meidän mielestämme ne kuuluvat eri jaoksiin. Eihän se nyt sovi että 60 mallisen kuplan vieressä on samassa kokoontumisessa 82 mallinpassatti.

Tarkoituksena meillä on vain herättää keskustelua muiden jaoksien ja jäsenten välillä. Olemme sen verran erillän muista ettemme tiedä oikein kuinka homma muualla pyörii.

HYVÄÄ JATKOA VAAN KAIKILLE TÄÄLTÄ VAASASTA:





MITEN SE NIIN SATTUIKAAN

eli uni on todellisuutta ihmeellisempi

Oli ajettu n. 20:n km:n verran ja vinkuvaunun (vm-52) hälyäänet olivat jotenkin tehneet sovinnon korvien kanssa, eikä kärsinyt enää yhtä pahasti. Olin virkaveljeni (eläilääkäri tai keinosiementäjä tms.) kanssa jonnekin karjatilalle. Olin lisäksi erinomaisen innokas Kuplien taltioitsija. Kaikkia malleja taisikin löytyä näyttelyhuoneustostani, vain avosellinen loisti poissaolollaan. Oli kaiketi joitakin kappaleita kaksittain, koska virkaveljelleni olin saanut tyrkytettyä sen ylimääräisen. Hän oli niin ihastunut kaupantekoomme, että oli hänkin perustanut pienen näyttelyhuoneuston-ei tosin aivan minun vastaavan tasoista. Siellä oli lisäksi muutama kunnostettu vinkuvaunu jo sievästi paikoillaan, kahden sentin päässä lattiasta, pukkien päällä. Yksi huoli hänelläkin oli. Se avovaunu puuttui kokoelmasta. Oli meillä siis yhteinen harrastus ja yhteinen huoli. Näitä hyvän ja ansiokkaan maun omaavia asianharrastajia ilmestyi sitten enemmänkin kuvaan. Saavuttamme nimittäin karjatilalle ja rientäessämme talleille näimme suuri-kokoisen, aistikkaan ja isoikkunaisen rakennuksen. Jostain selittämättömästä syystä askeleemme johtivat meidät aivan rakennuksen pitkän

sivun luo ja hieman epäkorrektisti vilkaisimme aivan vaivihkaa sisään. No siellähän NE. Niin mitkä, ne volkswagenithan siellä. Unohtui ilmeisesti aivan se sairas eläinpotilas, jonka tekia me oikeastaan matkassa olimme. Haimme sen sijaan kiireesti talonväkeä käsille ja pyysimme oikeutta astua sisään tuonne toiveidemme huipentumaan, eli hyvinvarustettuun VW-näyttelyhuoneustoon. Sisällä riisuimme pelkämästä milelennliikutuksesta kenkämme ja ystäväni, joka aina ylittää sopivaisuuden kirjoittamattomat säännöt, ehti vetää jo toisen rikkihäisistä sukistaankin, ennen kuin ehdin väliin. Ryhdyimme siis johdonmukaisesti tarkastamaan "löytöämme". Lähinnä ovea kiilteli ehta 52:nen. Ei pojat naarmun naarmua edes puskureissa. Seuraavana rivissä melkein yhtä siisti 54:nen. Kolmantena 57:nen. Kaikki mainitut siis "Kuplia". Aivan perällä, omassa ylhäisyydessään, loisteli Garman Ghia-anteeksi yksi ennä. Takaisin ovelle suunnistaessamme löysimme vasemmalta kädeltä 64:sen amerikan puskureilla ja ilkeän näköinen valtava hakuvalo tuulilasin vasemmalla puolella. Tosin kaukonäköinen se, joka ottaa kuuskymppiset talteen. Seitsemänkymmentä-lukuiset ovat myös kiireesti taltioitavaa tavaraa. Lopuksi lähinnä ovea mahtava "74"1303-S negatiivisine olkadoikkeamineen ja Porchen jousituksineen. Ei tosin tämänkään kokoelman omistaja ollut löytänyt avovolkkaria, mutta kuulema oli kovasti kuulolla. Äsken mainitun massiivisen ("74"1303-S) luomuksen vierellä alkoi ystäväni taas raastaa sukkiaan jaloistaan, mutta olin jo varuillani ja raahasin hänet ulos. Tosin jouduimme palaamaan vielä sisälle haakeksemme kenkämme. Sen sairaan mullikan siellä jossain navetan perillä taisimme aivan unohtaa, sillä ilta pimeni ja jouduttauduimme paluumatkalle. Alkumatkan olimme niin kiihdyksissämme, että puhuimme kuin mieltä vailta olevat akat. Noin 15:n minuutin ajon jälkeen kumppanini rauhoittui sen verran, että pystyi antamaan järkevämmälleen puheenvuoron. Sanoin siis seuraavat, loppuun asti mietityt sanan : "MIK OLI YHTEISTÄ KOLMELL TALOLLA, USEAL YLEN IHANALL TUVALLA. KAH OLI KOKOELMA PELEJÄ, AADOLFIN RIEMU VINKUJIA. VAAN YKS OLI PUUTOS TUVISSA, YKS YHTENEN MUREHEN AIHE. KU KATTO OLI KAIKILLA PELEILL PÄÄLLÄHÄNSÄ, RAUTA RUOSTUVA SUOJANANSA. EI YLEN YHTÄHÄN AVONAISTA, SÄTEEN SISÄLLE PÄÄSTÄVÄISTÄ, KUUN KAJON VASTAANOTTAVAISTA". Seuraavassa mutkassa jouduimme äkkiä paniikkijarruttamaan. Kolme aivan ihanaa muotokaunista avokuplaa olivat kohdanneet juuri tällä öisellä tiellä ja jostain syystä tietä ei ollut riittänyt kaikille (katso valokuvaa edellisellä sivulla). Näyn järkyttämänä loihein lausumaan seuraavansisältöisen, loppuun asti ajattelun, mietelmän: "KOLME PUUTTUI KAUNOISTA TUVISTA, KOLME OLI RAHJOA POLULLA,

Pelle-Svenson

KUUKISTUS TULEVAISUUTEEN...

Meille kaikillehan VW on hyvinkin herkkä paikka ja onneksemme Volkcareita on vielä rutosti liikkeellä. Mutta miltä kaikki saattaa näyttää vaikkapa kolmenkymmenen vuoden päästä? Onko tulevaisuus muovisten monikäyttöautojen? Allekirjoittanut kertoo vakavan tarinan ja samalla raottaa verhoa tulevaan...

Yhtäkkiä allani rysähti aivankuin olisin pudonnut peltikasaan, mihin tosin putosinkin. Istumalihakset kipeinä kömmin pois tuon kaiken metalliromun keskeltä ja yllätyksekseni huomasin jalkojeni juuressa kolhuisen, tutusti kaartuvan lokasuojan. Aikani sitä tutkiskeltuani olin varma, että k.o. lokasuoja oli peräisin jostain 60-luvun alkuvuosilta. Kiireinen laskutoimitus vieläkin äskeisestä tärskäyksestä sekaisin olevassa nupissa osoitti peltiosan iäksi yli 50 vuotta. Kunniotettavaa ! Löydöstä riemastuneena otin tuon kolhuisen lokasuojan mukaani ja aloin tallustaa kohti lähintä kaupunkia, jonne tienviitan mukaan oli matkaa vajaa kaksi kilometriä. Oma vw-bokserilla toimiva aikakoneeni oli laskenut putoamispaikkani hieman vikaan ja tylästi viskannut minut kaatopaikalle. Oliko tämä enteellistä? No, joka tapauksessa löytöni piristi mieltä ja antoi samalla toivoa: Volkcareita saattoi vielä löytyä !

Kaupunkiin saavuttuani huomasin että minua tuijotettiin kuin taivaasta pudonnutta ja tosiasiassa sieltähän olin pudonnutkin. Ehkäpä tuijotuksen syy oli auto vaatetukseni: haalarit, lenkkikengät ja vw-lippis. Tosin ihmisiä kiinnosti myös tavattomasti kainalossani oleva kolhuinen lokasuoja, jota sinnikkäästi raahasin kohti Vanhan Tekniikan Museota ja siellä tarkemmin auto-osastoa. Viimein saavuin museon luo mutta epäonnekseni museo oli suljettu klo17. Kelloni osoitti jo 21:ta. Oli jo hämärää ja lauantai-ilta. Eipä auttanut kuin lähteä huomiotaherättävän varustukseni kanssa etsiskelemään kaupungin cruising-reittiä ja mahdollista VW-kantaa. Surukseni en nähnyt yhtäkään. Vaelleltuani kaupungin keskustan katuja minusta tuntui että matkani tulevaisuuteen oli ollut hukke-reissu ja tyhmää toiveajattelua. Mutta Vanhan Tekniikan

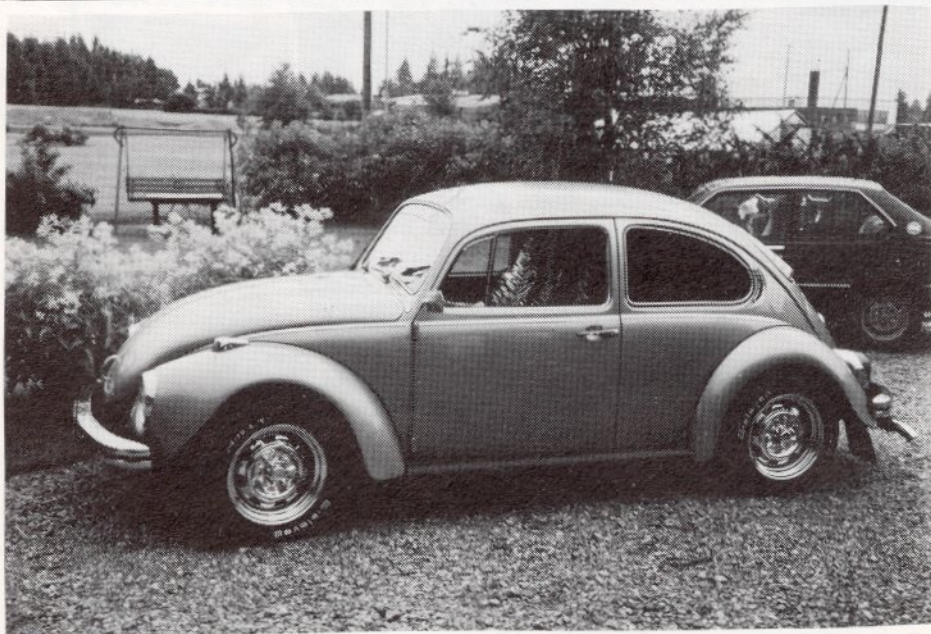
Museossa kyllä kävisin. Meninkin varmuuden vuoksi nukkumaan museon portaille.

Seuraava havaintoni oli lukon loksahdus kun ovea kammettiin auki vasten kylkiluitani jotka olivat jo valmiiksi kipeät edellispäivän lokasuojan kantamisesta. Vahtimestari katsoi minua yrmeä ilme naamallaan ja kysyi: " Mitäs poika...? Ai sitä on tullu otetuks vai..." Vastasin haluavani tavata auto-osaston vastaavan virkamiehen tai muun asioista perillä olevan. Vaksi nyökkäsi, vilkaisi vielä kerran arvostelevasti vaate-tustani ja viitilöi seuraamaan. Kävelimme läpi eri osastojen : leivänpaahtimia, vatkaimia, hiustenkuivaajia, partakoneita. "Mikäs tuo...", örisi vaksi ja osoitti lokasuojaa jota vieläkin raahasin sisukkaasti mukanani. " Kuplavolkkarin lokasuoja-suoraan kuuskytluvulta" vastasin epäluuloisena. Vaksi tuhisi jotain epämääräistä takaisin. Käsitin, ettei hän liiemmin välittänyt nuorista höyrypäistä jotka raahasivat museoon kaiken löytämänsä rautaromun. Viimein kuitenkin huomasin istuvani mukavassa sohvassa." Odota täällä", sanoi tuo röppönaama, "dosentti W.Olfsburg tulee hetken kuluttua. " Olfsburg, Olfs-



VW 1500 2D Sedan, vm-68, BXP-47, Savanna Beige-väri,
Omistaja Päivi Ohenoja, Helsinki

burg. Nimi pyöri mielessäni kunnes tajusin jonkun tulleen huoneeseen. Tulija esitteli itsensä Walther Olfzburgiksi ja minä esittelin myös itseni. Kerroin hänelle löytämäni lokasuojan tarinan ja koska satuin tietämään mihin autoon tuo osa kuului kyselinkin, sattuisiko museolla olemaan käyttöä sille. "Eipä ole" , tuli vastaus kuin tykin suusta ja hetken aikaa olin huuli pyöreänä. Toinnuttuani järkytyksestä aloin raivota: "Mitä! Eikö tämä ole Vanhan Tekniikan Museo? Tässä teillä on edessänne kappale autoilun historiaa ja siinä sitä vaan seistään hattu päässä! "Dosenttimme puolestaan oli hiljaa ja taatusti hämmästeli vieraansa odottamatonta purkausta. Pian hän kuitenkin heilautti kättään merkiksi siitä että ymmärsi yskän ja pyysi minua seuraamaan. Seurasin kiukusta pihisten kun vaelsimme läpi tunnelimaisten osastojen. Lasiön suojana olleet sälekaihtimet estivät näkemästä noiden valtaviin lasikaappien sisälle, mutta arvelin niiden sisältävän joko autoja tai niiden osia. Viimein, pitkän vaelluksemme päätteeksi saavuimme erään suuren osaston ovelle. Oliko oven takana Volkkareitten hautausmaa vai peräti paratiisi ? "Kuten jo sanoin, emme tarvitse lokasuojaa" , tuumasi tuo

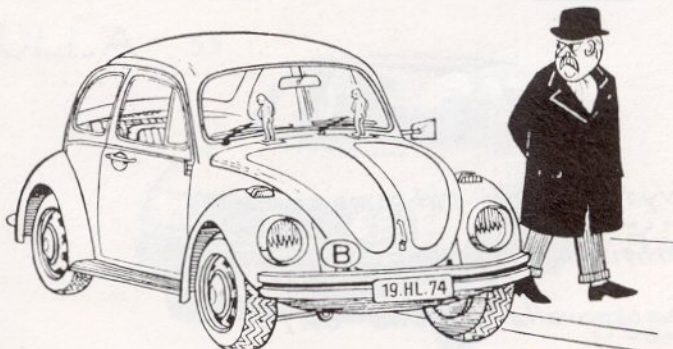


VW 1302 S vm-71, YOG-76, 1848 ccm, met.hohtosininen,
Om. Jari Mäki-Kala, Ilmajoki

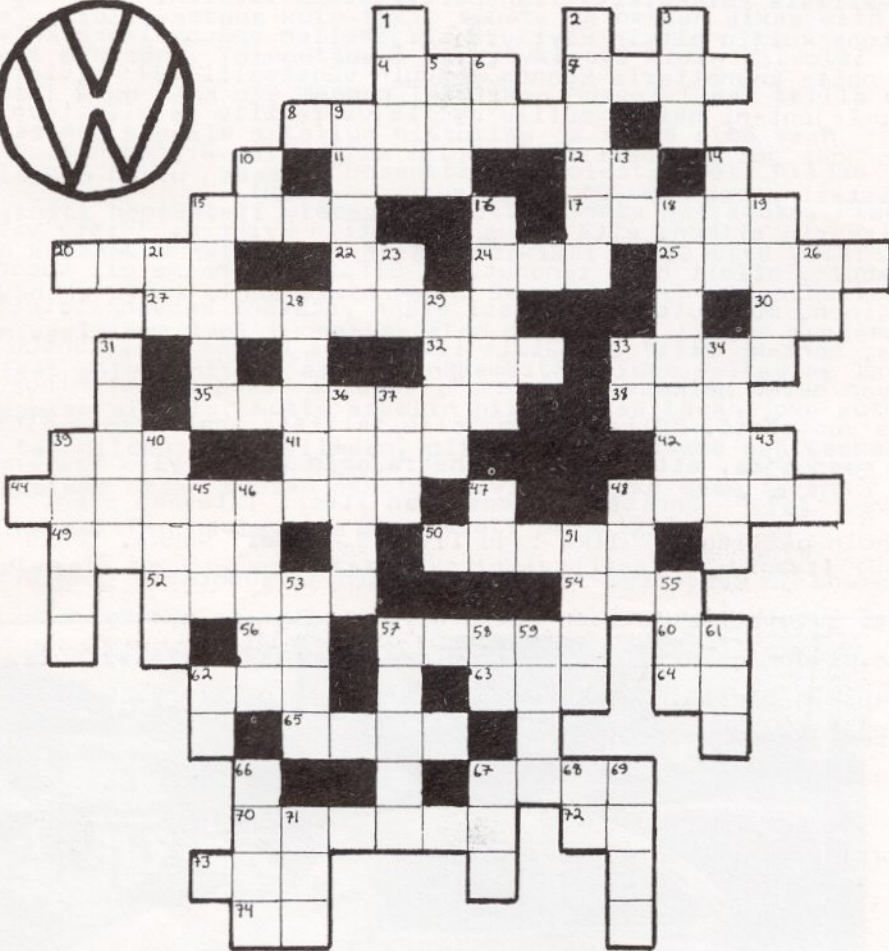
mysterinen Olfzburgimme ja raotti osaston ovea,.. "Oletko valmis? " Kylmä hiki valui pitkin kalpeita kasvojani ja käteni tärisivät hillittömästi. Jähmein liikkein liikutin itseäni oviaukolle joka avasi näkymän suureen halliin , jossa oli lukematon määrä eri värisiä, eri tavoin varusteltuja, eri ikäisiä ja mallisia Volkcareita Transporterista K 70:siin. Kuin huomattuna kuljin pitkin käytäviä tuijotellen epäuskoisena kaikkia noita kaunottaria kunnes saavuin vuosimalli 1973-rivistön luo. Tajuntani häipyi muille maille vierahille ja viimeinen kuva joka jäi sumeneviin aivoihini oli kullanvärinen Kupla, rekisterinumero KAH-221, ensimmäinen Kuplani...

Virkosin siihen, että minua tuopittiin kylkeen. "Hitto vie, Olfzburg, olisit heti sanonut..." Olfzburgin naama oli oudon näköinen, muistuttaen suuresti erään ystäväni kasvonpiirteitä. "Aha, montako otit? Jättäisit iltakaljas vähemmälle, tuntuu olevan hermo heikossa kunnossa", tokaisi Pekka repien minua ylös vuoteesta. "Olis muuten Volsu tallissa odottamassa alustan massaaajia, että pääseekös herra omin voimin ylös vai annan-ko vauhtia? " Onnistuin kampeamaan itseni istuvaan asentoon ja puin päälleni. "Oliko raju ilta? ", kyseli Pekka. "Onko aikakone jo keksitty?" heitin takaisin ja suuntasin oskeleni kohti autotallia jättäen Pekan harjoittelemaan kysymysmerkkini oica.Ulkona pirstoi jo kevätaurinko lämmittäen tiiliseinäjä ja VW-kuskin mieltä. Pekkaa kutsutaan nykyisin Waltheriksi, mistä sitten johtuneekin...

Kevätterveisin Jari Kanerva
Kuopio



Volkswagen ristikko



Nyt kaikki ratkomaan VW
aiheista ristikkoa.

Seuraavalla sivulla ohjeet

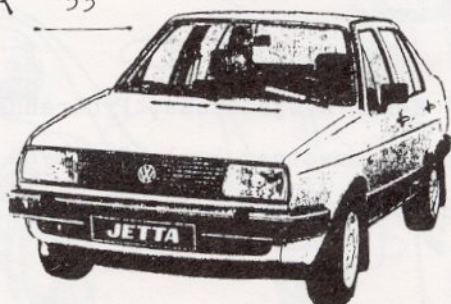
VAAKASUORAAN

- 4 CABRIOLET
- 7 KUPLAN TYYPPI
- 8 VW:IN PUHEENJOHTAJA
- 11 VW OSAKEYHTIÖ
- 12 GOLFIN MALLI
- 15 RUOSTUITAA JA PILAA VOLKKARIN ULKONÄÖN
- 17 TARVITAAN, KUN OSTETAAN VW
- 20 VOLKKARIKIN VOI OLLA VANHANA
- 22 NUMERO
- 24 ON _____ OMISTAA VW
- 25 ENNÄTYS
- 27 LISÄVARUSTE TAKAPUSEURIN ALLA KUPLASSA
- 30 LEHTIMME PÄÄTOIMITTAJAN NIMIKIRJAIMET
- 32 VW G... GTI
- 33 KUPLAN TAKAPENKIN ALLA OLEVA TÄRKEÄ KAPISTUS
- 35 LASIKUITU-VW ON YLEENSÄ
- 38 20 KPL
- 39 JOKA RUOTSIKSI
- 41 VOLKSWAGEN CALIFORNIA - _____
- 42 YLEISVOITELU ÖLJY
- 44 MONGEN VW:IN PÄÄTEPISTE
- 48 SE JOKA LUOPUU VOLKKARISTA, ON
- 49 IKKUNAT OVAT
- 50 VW AVOPAKETTIAUTO
- 52 HUIPPUNOPEUTTA LISÄÄVÄ LAITE ESM. QU
- 54 LASIKUITUKORISEN VW:IN MALLI
- 56 LÄHTÖKÄSKY
- 57 VW:IN MALLI
- 60 UIMARI TEKEE
- 62 BENZA JENKEISSÄ
- 63 KUPLA
- 64 SUOMEN TUNNUS
- 65 SUOMALAINEN AUTO, JOTA EN KYLLÄ OSTAISI
- 67 VW:IN MALLI
- 70 VW:IN MALLI
- 72 TELEVISIO
- 73 JENKKITAKSI
- 74 GOLF JA AUDI 100 VOI OLLA

PYSTYSUORAAN

- 1 JÄÄ KIIHDYTTÄESSÄ
- 2 4-VETO VW
- 3 KUN PAKU-VW EI KOPIENI NIIN SE ON
- 5 VW OSAKEYHTIÖ
- 6 OFF ← →
- 9 AUDIN MALLI
- 10 AUTO UNION
- 13 AUTON PUHELIN
- 14 PAKU ON USA:SSA
- 15 KUPLA SAKSASSA
- 16 _____ HIHNA
- 18 GOLF ON _____ AUTO
- 19 VIRTALÄHDE
- 21 _____ OLLAAN VW-YHDISTYKSEN JÄSENIÄ
- 23 WANKEL -NSU
- 26 VW BUSSI - KUSKIN NIMIKIRJAIMET
- 28 MAAILMAN MYYDYIN AUTO
- 29 CRUISING MUSIIKKIA
- 31 TARPEELLISTA KUN JANO ISKEE
- 33 AUTO -U JA O
- 34 AUTO JONKA MONI MEISTÄ OMISTAA
- 36 RUMA VW:IN KYLJESSÄ
- 37 AUDIN MALLI
- 39 HYVÄ KAASUTIN MERKKI
- 40 POHJAMASSAN VÄRI
- 43 SUOMEN MESTARI
- 45 KANANHUNA MITTA
- 46 PORSCHEN MALLI
- 47 RADIOPUHELIN
- 48 HYRYLÄN _____ PYRIT
- 51 KIIHDYTYSKILPAILU
- 53 POMO
- 55 KLEIN...
- 57 VW KUPLAN ERÄS MALLI
- 58 TEBOIL
- 59 VW-LÄÄKÄRI SETÄ
- 61 "ITÄ-SAKSAN DKW"
- 62 LÄHTÖKÄSKY
- 66 BELGIALAINEN PORSCHEREPLICA
- 67 GOLFIN MALLI
- 68 UUSI ~~100~~ 150 VW-PAKU
- 69 SUOMEN VOLKKARIYHDISTYS
- 71 TEHOKAS AUTON JARRU

RISTIKON
 RATKAISU
 ON
 SIVULLA 53



Kimmo
 J. J.
 Kõnönen

MAANTIETOAIHEINEN TIETOKILPAILU

1. Vuoristo USA:ssa on
 - a) Toppatakit
 - b) Lippalakit
 - c) Appalakit
 - d) Karvalakit
2. Joki Norjassa on
 - a) Yltä
 - b) Päältä
 - c) Alta
 - d) Sivulta
3. Kaupunki Italiassa on
 - a) Kusi
 - b) Pisa
 - c) Kaka
 - d) Hayu
4. Kaupunki Kiinassa on
 - a) Kaahaan
 - b) Ajan
 - c) Parkkeeraan
 - d) Pysäytän
5. Turkin pääkaupunki on
 - a) Julma
 - b) Ankara
 - c) Armoton
 - d) Jyrkkä
6. Saari Välimeressä on
 - a) Porcas
 - b) Villisika
 - c) Emäsika
 - d) Korsika
7. Libyan pääkaupunki on
 - a) Monopoli
 - b) Kupoli
 - c) Tripoli
 - d) Tapuli
8. Eräs USA:n osavaltio on
 - a) Pelko
 - b) Kunnia
 - c) Maine
 - d) Arvostus
9. Kaupunki Brasiliassa on
 - a) Pahus
 - b) Kirous
 - c) Manaus
 - d) Sadattelu
10. Kaupunki Egyptissä on
 - a) Grundig
 - b) Philips
 - c) Luxor
 - d) Telefunken
11. Kreikan toinen nimi on
 - a) Fazer
 - b) Marabou
 - c) Hellas
 - d) Chymos
12. Muinainen Iranin kaupunki on
 - a) Discopoli
 - b) Pemppupolis
 - c) Pyllypolis
 - d) Persepolis

Vastaukset suullisesti Kesän Avajaisissa, Pyhärannassa.

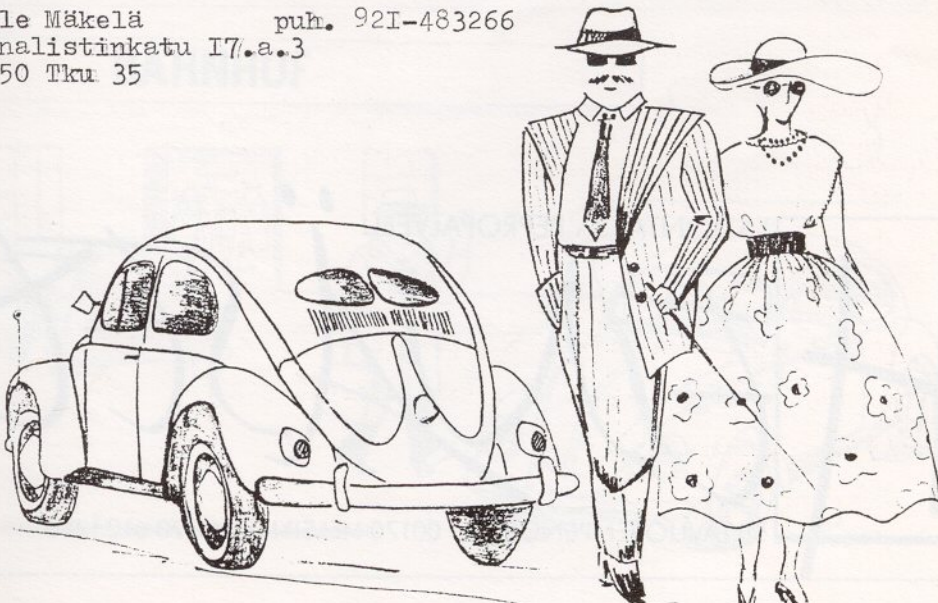
Oikein vastanneiden kesken arvotaan kuulakärkikynä

Lohdutuspalkintona pullo l-olutta.



Yllä olevan kuvan ottohetkellä on meneillään kesän -84 BUG IN FINN tapahtuma, johon otti osaa mm. Lasse, joka tässä poseeraa olutta nauttiessaan Nurkkalan perheen pakkien kanssa. Mitä mahtaa Lasse miettiä ?? Keksi puhekuplaan sopiva teksti. Paras voittaa vakuutusyhtiö Kansan lahjoittaman ensiapu laukun. Kilpailu vastaukset on lähetettävä 30. 4. mennessä osoitteeseen:

Kalle Mäkelä puh. 921-483266
Signalistinkatu 17.a.3
20350 Tku 35



 printiimi oy


painaa

- lomakkeet
- käyntikortit
- tarrat
- neliväriesitteet
- etc.

Siltavuorenpenger 2, 00170 Hki, ☎ 657 501

LADONNAT PEISTIT FILMITYÖT

LADONTA- JA REPROPALVELU

 H

Henkäiset

SILTAVUORENPENGER 2, 00170 HELSINKI, ☎ 90-612 1486

Entisöin VW 1302 -72 alkuperäisosilla, joten

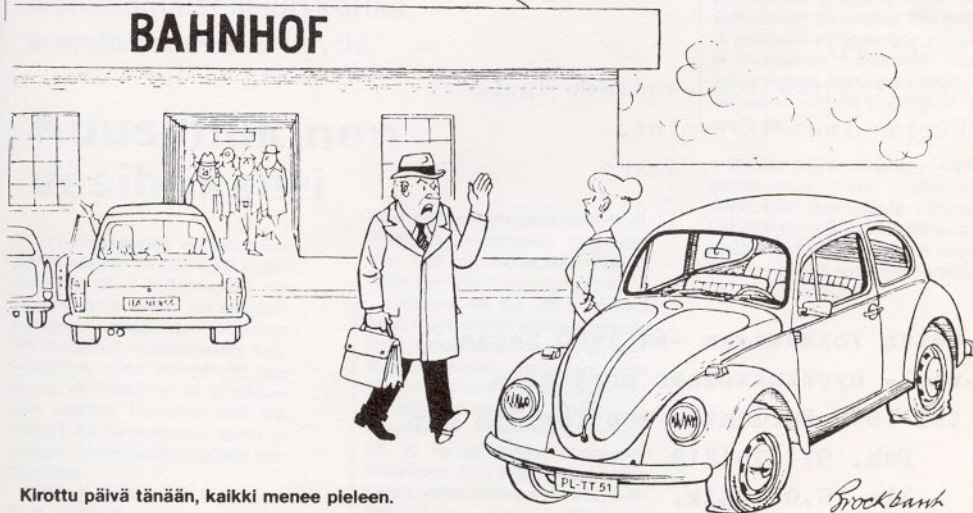
o s t a n:

- 2-nopeuksinen tuuletuspuhallin, täydellisenä
- kattoluukku (myös huono kori)
- säädettävä selkätuki (selkänojaan)
- mustat ovikotelot, muovia
- gangsterilippa (savunharmaata akryyliä)
- puskureiden kumilistat 5-puolaiset malli Porsche,
- rally-koristekapselit ym. ym.

Kirjoita: Jukka Mäki
Sofiankatu 5 A 10
20140 Turku

tai soita 6.5 jälkeen:

921-305379 / Jukka



Kirottu päivä tänään, kaikki menee pieleen.

VW 1302-S Vm.-71

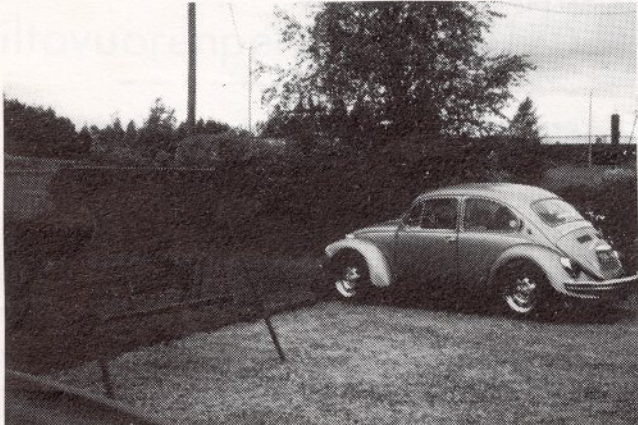
Volvo metallic blue,1900 ccm

rek.no. YOG-76

Omistaja Jari Mäki-Kala Ilmajoki

Verhoiltu Saabin sinisellä plyyshellä VW.N omat korkeat penkit,kone pitkäiskuisella,nitratulla ja tasapainotetulla kammella nokka:Scat 286,tupla Solexit 40mm,kannet 40# 45mm venttiilit,maalattu 2 vuotta sitten,verhoiltu vuosi sitten Teuvan Ammatillisessa kurssikeskuksessa,ei ajettu talvisin. Renkaat ja vanteet Mangels Chromi 5.5 x 15 ja Gislaved 175#70/15.Niklatut takavalot ja rekisterivalo.

Tulee myyntiin huhti-toukokuussa.Tosi kiinnostuneet ottakaa yhteyttä, Jari Mäki-Kala Kyntötie 5 60800 Ilmajoki.



Ostetaan:

"Maailmanmestari"-vanteet kuplaan.

Kuplan isot takavalot.

Puh. (921)375737/ Jukka

Työ (921)402300/447

Ostan Volkswagen -64 1500 Sedan
miel. hyväkuntoisen moottorin
tai 1600 Variantin moottorikin käy

Puh. 971/751219

klö 16.00 jälk.

Myyn VW 1300 -73, kats. 4/86, h. 4800,-
Puh. 90-294 3459 miel. klo 16-19.00

Myytävänä:

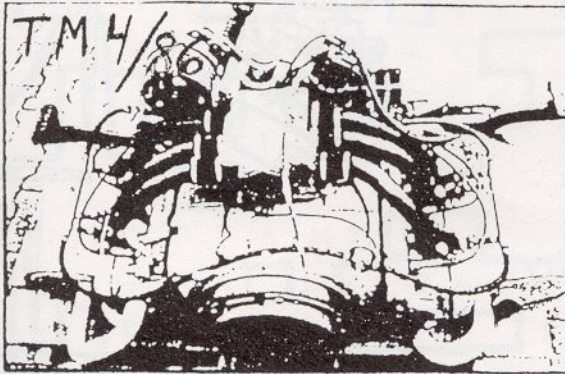
VW 1300 raittiinilmanottoaukon päälle sopiva musta peltisuoja (40,-)

VW 1300 käyttöohjekirja (elokuu 1967) (25,-)

Kuulan moottoritilan lukko+avain (60,-)

Puh.(921)375737/ Jukka

Työ (921)402300/447



KUUTOSBOKSERI sopii VW-bussin peräpään miltei "heittämällä".
160-170 hevosvoimaa antaa laatikkomaisellekin korille kunnioitettavasti kyytiä.

Kuusimukinen vesibokseri

■ VW-moottoreiden virittäjänä tunnettu Oettinger on pyritellyt jo jonkin aikaa ideaa Volkswagenin niin sanotun vesibokserin (eli vesijäähdytteiseksi muunnetun klassisen VW-moottorin) muuttamisesta 6-sylinteriseksi. VW:n insinööreiltä taas kuului, että sellainen oli jo okeastaan valmiina. Lupasivat vielä luovuttaa koko homman pois, koska arvioitu tuotantomäärä ei kattaisi kustannuksia.

VW:lla ja Oettingerilla, valmistajalla ja virittäjällä, on ennenkin ollut

hyvät välit ja keskinäistä yhteistyötä. Esimerkiksi Oettingerin 16-venttiilinen Golf oli Ranskassa kaupan ikään kuin VW:n varastomallina.

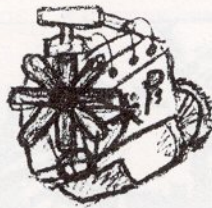
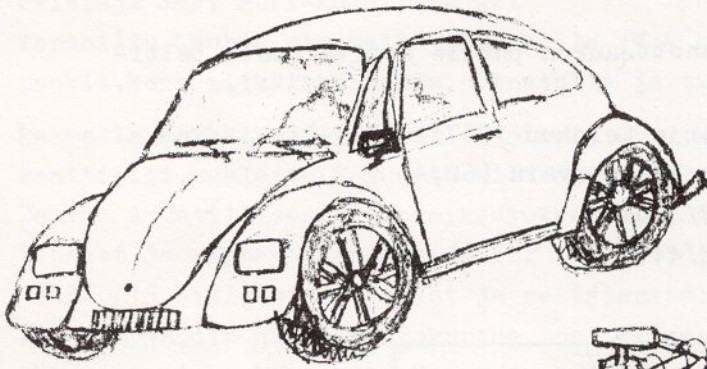
Oettinger sai siis VW:n tekemät kaksi 6-sylinteristä prototyypimootoria ja muut projektiin liittyvät tykötarpeet haltuunsa. Mutta minkä susi luonnolleen mahtaa: moottorin puristussuhde nostettiin yhdeksästä kymmeneen, nokka-akseli vaihdettiin ja kampiakseliksi asennettiin Oettingerin oma laatu rauta. Mutta paljon säilytettiin, mm. alkuperäinen palotilan muoto ja VW Digijet-suihkutus.

Tuloksena on 3163-kuutioinen vesibokseri, joka oli ensimmäisen keran esillä Frankfurtin autonäyttelyssä. Varsinaiseen tuotantoon päästään keväällä -86.

Moottorin teho asettuu 160-170 hv:n vaiheille. Se ei ole mitään ihmeellistä, mutta vääntömomentti on: 275 Nm/2800 r/min, ja 90 % tästä huippuarvosta on käytettävissä jo 1800 r/min nopeudella!

Kuutosbokseri on tarkoitettu VW-pikkubussin voimanlähteeksi. Se sopii paikalleen suuremmilla muutoksilla, joskin jousitusta ja jarruja on tietyksi tarpeen parannella. Protomoottori on yhdistetty automaattivaihteistoon; se näyttää tällä hetkellä parhaalta vaihtoehdolta, mutta 4- ja 5-vaihteiset manuaalitkin tulevat kysymykseen. Sen sijaan VW:n nelivetovoimansiirrolle Oettingerin teho on liikaa.

Ennakoarvion mukaan Oettinger-kuutonen tulee maksamaan VW-bussiin asennettuna vähintään DM 25 000,- eli reilut 50 000 suomalaista markkaa. Se ei tunnu paljolta siitä ilosta, että saa turbosaabastien naamat venähtämään.



W
A
N
T
E
D

Onks tietoo ?

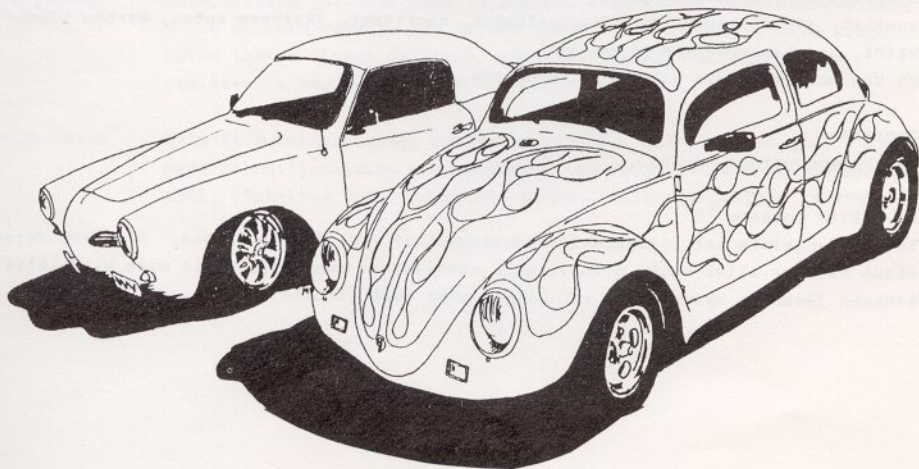
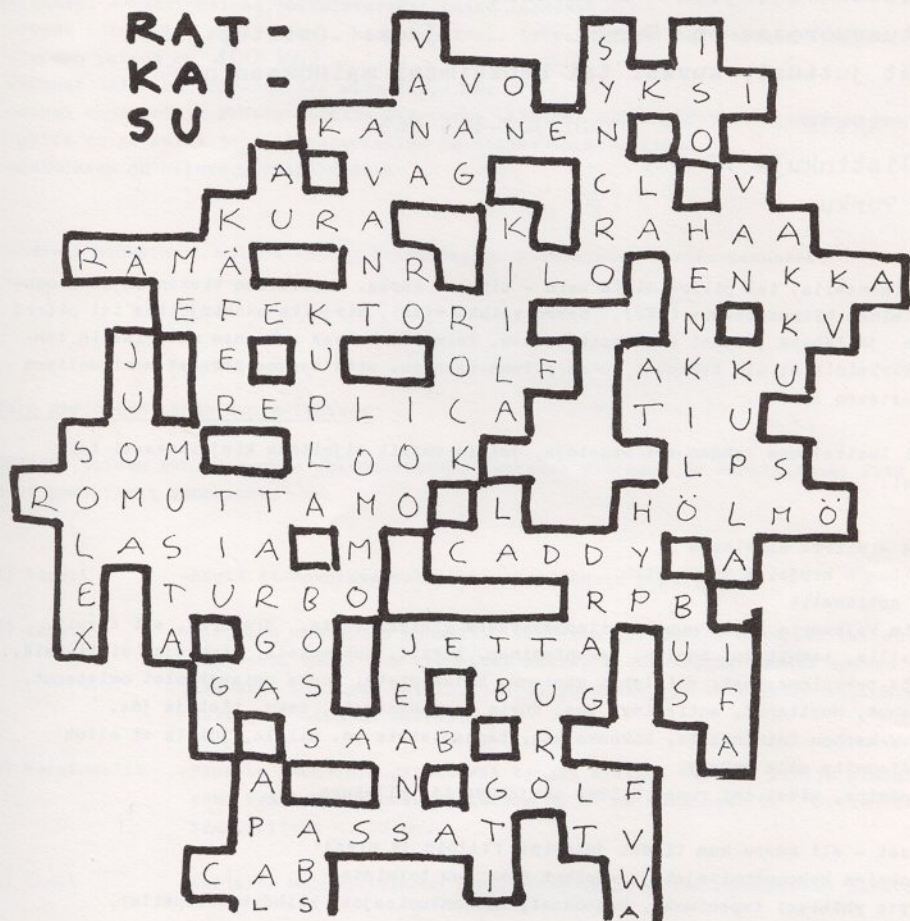
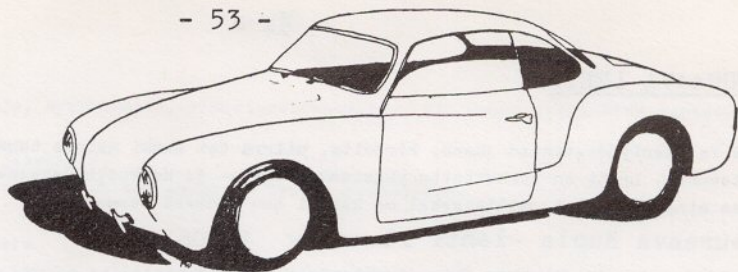
Kuka omistaa/rakensii keväällä -84
Pätkäneellä vierailleen keltaisen kuplan
jossa oli Taunuksen V4-moottori?

Asiasta jotain tietäviä pyydetään
ottamaan yhteyttä puhelimitse

915 - 144056 (Timo) kirjeitse

FVWA ry PL 145 06101 Porvoo

Kiitos !



SEURAAVA LEHTI

Hyvä Volkkariyhdistyksen jäsen, kirjoita, piirrä tai hanki mainos tähän yhteiseen kerho-lehteesme. Lehti on tarkoitettu yhteiseksi tieto- ja keskusteluareenaksi, ja siitä tulee aina niin hyvä, millaiseksi me kaikki sen yhdessä teemme.

-Seuraava Kupla -lehti ilmestyy 15.06.86

-Siihen tarkoitettujen juttujen on oltava toimituksessa viimeistään 09.05.86 mennessä.

-Toimitusvuorossa on Turun jaos. Osoite, johon lähetät juttusi, kuvasi tai hankkimasi mainoksen on:

Kalle Mäkelä puh.921-483 266

Signalistinkuja 17 A 3

20350 Turku

Kirjoita (koneella) tai piirrä mistä vain - aihe on vapaa. Mieluiten tietenkin huomioonottaen yleinen kiinnostavuus (=VW). Kerro vaikka vitsi, kirjoita pääkirjoitus tai piirrä kansikuva ja lähetä juttusi em. osoitteeseen. Toimitus kokoa saamansa materiaalin lehdeksi. Tärkeintä ei ole tekemäsi jutun 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 ja artikkelit

- Kirjoita Volkkarista tai muusta kiinnostavasta yleisaiheesta. Historia, eri tyypit, vuosimallit, tekniikka, huolto, rakentaminen, testit, kokemuksia, vinkkejä, virityksiä...
- Kirjoita rakkaimmastasi; eli lyhyt kertomus Volkkarista, jonka omistat/olet omistanut, rakentanut, muuttanut, entisöinyt tms. Kuvia ja kokemuksia, tekn. tietoja jne.
- Kerro VW-kerhon toiminnasta, kokouksista, tapaamisista ym. niille, joilla ei ollut mahdollisuutta olla mukana.
- Kerro pakina, vitsi tai runo. Piirrä sarjakuva tai pilakuva.

Tiedotukset - eli kerro kun tiedät jotakin: Milloin ja missä?

-Eri jaoksien kokoontumisajat ja -paikat sekä muu toiminta.

-FVWA ry:n yhteiset tapahtumat, kokoukset, kokoontumisajat, kiihdytyskilpailut, autonäyttelyt, pick-nikit ym.

-Jäsenasiat, jäsenmaksuasiat, jäsenluettelot, osoitteet, jäsenten autot, kerhon toimihenkilöt, jaosten yhteyshenkilöt jne.

-Kerro kuulumisia muiden maiden VW-kerhoista.

Yleisöosasto

-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. Voit myös kirjoittaa vastauksia jäsenten kysymyksiin asioista, jotka ovat sinulle tuttuja.

Pulmakulma

-Keksi tietokilpailuja, arvoituksia, ristisanatehtäviä... Eli keksi pähkinäitä 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 jostain firmasta ilmoitus.

-Lehden painos on 400 kpl

-Hinnat 1/1 sivu 480,- ja 1/2 sivu 280,- mk.

-Maksu suoritetaan FWWA:n tilille SYP-Turku tili no. 205721-65568, viimeinen maksupäivä on se päivä jolloin materiaalin on oltava toimituksessa.

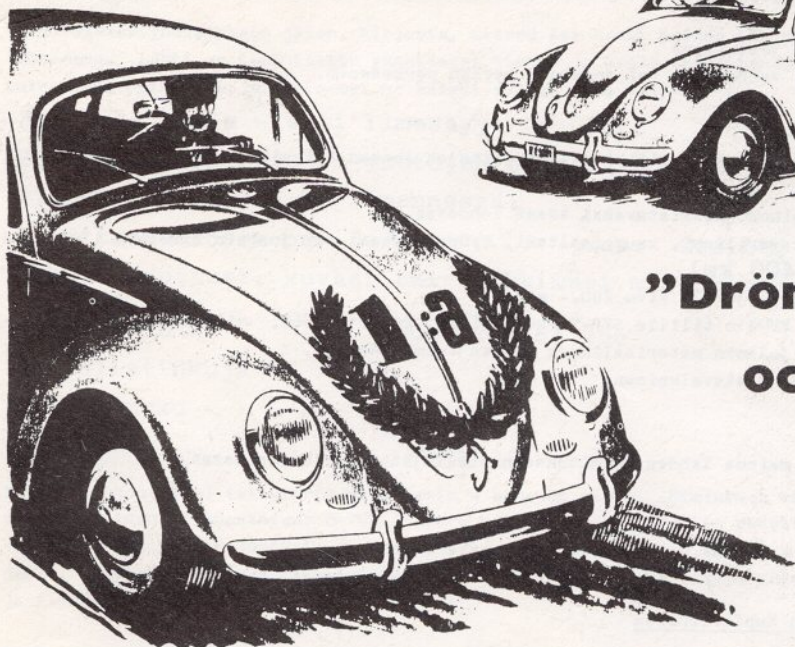
-Mainoksen on oltava mustavalkoinen

-Lähetä hankkimasi mainos lehden toimitukseen sisäanjättöpäivään mennessä.

Näin kirjoitan tähän Kupla-lehteen

Ohjeet, joiden avulla saamme yhtenäistettyä lehtemme ulkoasua ja varmistamme, että muut ymmärtävät sanomamme.

- 1) Paperi -Käytä A4-kokoista valkoista, ruudutonta paperia.
- 2) Teksti -Kirjoita mieluiten koneella. Kirjoita tai piirrä tekstisi tai kuvasi puhtaaksi asti. Jos kirjoitat käsin, ei ole täysin varmaa saatko juttusi lehteen. (Rippuu toimituksesta, jutustasi ja tällaisten käsinkirjoitettujen juttujen määrästä.)
- 3) Marginaalit -Paperin reunoihin jätettävät tyhjät alueet. Paperin ylä- ja alalaitaan sekä vasempaan reunaan jätetään n. 30 mm marginaalit. Oikeaan laitaa riittää n. 20 mm.
- 4) Kieli -Kirjoita mahdollisimman ymmärrettävää ja julkaisukelpoista kieltä.
- 5) Valokuvat -Voit liittää juttuusi myös valokuvia. Parhaita ovat mustavalkoiset, mutta muutkin käyvät. Jos haluat saada kuvat takaisin, niin kirjoita kuvan taakse nimesi ja liitä oheen postimerkeillä, nimellä ja osoitteella varustettu palautuskirjekuori.
- 6) Pikkujutut -Alle A4-kokoiset jutut, ostetaan, myydään -ilmoitukset jne. olisi myös mahdollisuuksien mukaan kirjoitettava/piirettävä puhtaaksi asti. (Toimitus vain yhdistelee useita tällaisia juttuja A4-sivuiksi).



”Drömbilen”

också

”Segerbilen”

Årets hårdaste och mest krävande biltävling RIKSPOKALEN avgjordes på isiga och snöiga vägar och blev åter en stor triumf för Volkswagen. Individuellt nåddes följande placeringar:

1:a, 2:a, 3:e, 4:e, 6:e, 7:e, 9:e

Och detta resulterade också i

**överlägsen lagseger
i märkestävlingen**

Segern i Rikspokalen var ingen tillfällighet. Volkswagen har i en tidningsomröstning 1953 korats till årets ”drömbil”, nu befästes också Volkswagens ställning som ”segerbilen”!

Orienterings- och tillförlitlighetstävlingar ställer stora krav

på bilen ifråga om styrka och stryktålighet, snabbhet och effektivitet, smidighet och framkomlighet samt sist men inte minst ifråga om väghållningsförmåga. Volkswagen har måsterligt bestått de hårdaste prov i den vägen. Vill Ni köra säkert även på ishala vägar — kör Volkswagen!

**Mer än 30.000 Volkswagen
rullar nu på svenska vägar**

Volkswagen är den tillförlitligaste bilen i såväl daglig brukskörning som hård tävlingskörning. Den är med sin separاتفjädring och luftkylda motor bilen för svenska vägar och svenskt klimat. Det är därför mer än 30.000 Volkswagen i dag rullar i Sverige!

En siffra som kunde varit långt större, om inte importsvårigheter tvingat tusentals och åter tusentals Volkswagen-spekulanter att vänta på sin Volkswagen. Men marknadens drittsbilligaste bil, segerbilen, är värd att vänta på!

En strålande segerserie:

Under 1953 vanns följande
storsegrar på Volkswagen:

Sörmlandsundan: 1:a, 3:e, 5:e, 6:e, 7:e.

Marspokalen: 1:a och 2:a.

Solrovnstundan: 1:a och 2:a.

Uplandsloppet: 1:a, 2:a, 5:e.

Silverskoldarna: 1:a, 2:a, 4:e, 5:e, 6:e.

VOLKSWAGEN

Scania-Vabis, Södertälje