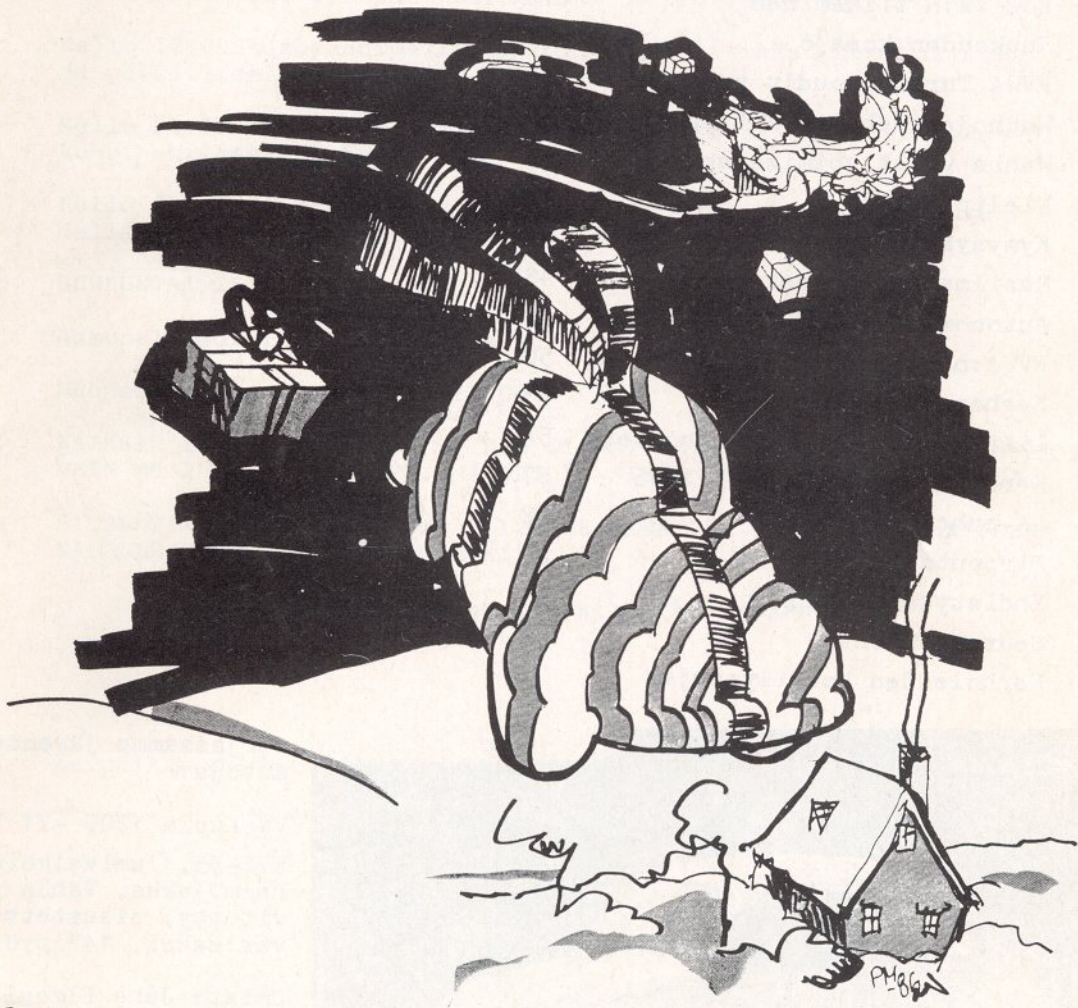


# JOULU-VW



Kerholehti No. 5/86 Joulukuu  
Julkaisija Suomen Volkkariyhdistys ry.  
PL 145, 06101 Porvoo

SISÄLTÖSIVUKansikuva:  
Pekka Mannermaa

Talvikekkerit	3
Puheenjohtajan palsta	4
Tapahtumakalenteri 1987	5
VW Typ 2 historiaa	6
Tiedotuksia	14
Ohimennen kuultua ja nähtyä	17
Syyskilpailun ratkaisu	18
HOT VW:n tilaaminen	19
Kuukauden koeajo	20
FWWA Turku proudly presents	26
Wanhon lehtien katsaus	36
Wanha vielä voimissaan	42
Mielipiteitä	44
Kymysyksiä	47
Maaailmanennätyspaku	48
Autonomistajat	49
FWWA:n toimihenkilöt 1987	50
Kerhon uudet jäsenet	53
Liittyminen ja uudet jaokset	54
Kerhon jäsenet lokak. 1986	57
LA-puhelin kutsut	62
Kirpputori	63
Yhdistyksen säännöt	65
Seuraava lehti	69
Kerholehden keräilyserja	71

Sarjassamme jäsenten  
autoja:

VW Kupla 1200 -71

KVL-35, lumivalkoinen+  
helm.lakka. Vähän le-  
vitetty, sisustettu  
vaaleaksi, 14" pyörät.Omist: Juha Ilmoni,  
Lappeenranta

TALVIKEKKERIT TAMMIKUUSSA  
VV

Järjestämme 24.1.- 25.1.1987 Volkkariyhdistyksen talvikokoontumisen Motelli Valtatie Ykkösessä.

Viime tammikuussa mukana olleet tietävätkin jo ohjelman kulun, mutta kertaus ei liene pahaksi heillekään. Siis:

LAUANTAI 24.1.

Kukin saapuu Valtatie Ykköseen parhaaksi katsomallaan kyydilä. Huoneet luovutetaan normaalisti kello 14.00 jälkeen.

Kello 17.00 kokoonnumme ravintolasaliin Lapikas -cocktailille ja päivälliselle.

Kello 18.00 alkaen on meille varattu Luhti ja sauna uintineen. Luhti -tilassa on baari.

Kello 22.00 siirrymme ravintolasaliin jossa on mukava pyörähdellä orkesterin tahdissa.

SUNNUNTAI 25.1.

Aamupala motellin cafeteriassa.

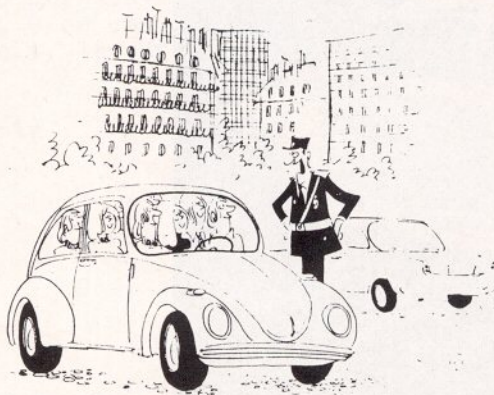
Huoneiden luovutus kello 12.00

KAIKKI YLLÄMAINITTU JA SIIHEN SISÄLTYVÄ YLLÄTYSOHJELMA MAKSAA VAIN MK 200:- PER NUPPI. MAKSETAAN SISÄÄN KIRJOITTAUDUTTAESSA.

SITOVAT ILMOITTAUTUMISET 31.12.-86 MENNESSÄ POSTIKORTILLA PEKKA KANASELLE SIMAKUJA 8 00750 H:KI

tavanmukainen fraasi: kaikki mukaan!

ps.paikka on 1-tien varressa, 23 km Salosta Turkuun päin.



Kuka teistä on kuljettaja?

PUHEENJOHTAJAN PALSTA  
VWVWVWVWVWVWVWVWVWVWVWVWVWVWVW

Kiitoksia taas kerran luottamuksen osoituksesta puheenjohtajaa valittaessa. Uusi sihteeri hoitaa jäsenasioita, postiosoite säilyy ennallaan, johtokunta sai uutta verta ja ensi kesän tapahtumat on alustavasti saatu kalenteriin. Siinä syyskokouksen tärkein anti.

Kävin tuossa marraskuun alussa Turussa ja siellä tuntuu olevan aika monta mielenkiintoista autoa rakenteilla, mm. ainakin yksi roadster. Turkulaiset aikovat myös lähteä porukalla (ja autoineen) ensi kesäkuussa Ruotsiin BUG RUN:iin.

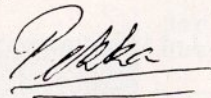
Performance -rintamalla tuntuu myös tapahtuvan ja olen kuullut ainakin kahden kaverin kaavailevan mekaanisia ahtimia vokkeloonsa.

Entisöinti into on volkkareissa ennättänyt jo 70 -lukuisiinkin malleihin, monetkin laittavat 60-luvun lopun ja 70-luvun alun malleja alkuperäiskuntoon. Kaukoviisas ajatus, nyt se on paljon helpompaa kuin sitten kun nämä autot ovat mobiili-ikäisiä.

Volkariharrastajien toiminta näyttää olevan aktiivista ja monipuolista, on mukavaa että hot roddarit, mobilistit ja ja muiden tyyli-suuntien edustajat kuuluvat samaan kerhoon eivätkä kokoontumisissakaan karsasta toistensa ajoneuvoja ja harrastuksen kohteita

Lopuksi piste viimeaikaisille puheille vesi- ja ilmajäähdytteisten erottamisesta toisistaan: TÄMÄ YHDISTYS ON AVOIN KAIKILLE VOLKSWAGENEILLE JA VW-PERUSTAISILLE AJONEUVOILLE MUKAAN LUKIEN KAIKKI VW:n ALUSTALLE RAKENNETUT KONSTRUKTIOT MOOTTORISTA RIIPUMATTA JA KAIKKI VW-MOOTTORISET KULKUVÄLINEET LEIKKUUPUIMUREISTA FORMULA V:hen.

"SUOMEN KIELEN MONIVIVAhteisuus ON RIKKAUtemme", olkoon monivivahteisuus myös harrastuksemme rikkaus.





Alustava tapahtumakalenteri vuodelle 1987

Seuraavassa on listattu kerhomme kokoontumiset ja osallistumiset muihin tapahtumiin sekä yhteyshenkilö, joka informoi tapahtumasta lähemmin ja jolle mahdolliset ilmottautumiset ja kyselyt voidaan osoittaa.

- 24-25.01.87 Talvikekkerit, Motelli Valtatie 1, Paimio  
(Tämä ei ole alustava vaan totta, ks. toisaalla tässä lehdessä)  
Pekka Kananen, Simakuja 8, 00750 Hki
- Toukokuu -87 FHRA:n näyttely, Helsinki  
Macke Rapanen, Kaivosrinteent. 2 D 29, 01610 Vantaa  
puh. 90-566 3027
- 22-24.05.87 Kiihdytystapahtuma (Paikka ja koko tapahtuma ei vielä varma, tutkitaan)  
Pekka Kananen, Simakuja 8, 00750 Hki, p. 90-387 498
- 05-07.06.87 Kesäkauden avajaiset, Pyhäranta Rauman lähellä,  
Harri Eeva, Kauppakatu 26, 26130 Rauma puh. -
- 10-12.07.87 Swap-Meet, Porvoo  
Mikael Tupala, Kaivokatu 27 A 45, 06100 Porvoo  
puh. 915-145 658
- Elokuun alku (02.08.87 ?) Pick-Nick, Forssa  
Pekka Kananen, Simakuja 8, 00750 Helsinki p. 90-387 498
- 03-09.08.87 Bug in Finn, Pälkäne  
Kauden päätapahtuma, joka huipentuu viikonloppuna  
07-09.08.87. Volkkariyhdistyksen 5-vuotisjuhla.  
Pekka Kananen, Simakuja 8, 00750 Helsinki, p.90-387 498

Merkkaapa päivämäärät kalenteriisi niin tavataan taas ensi vuonna.

VW Kupla -69, IT-794  
Tipu-keltainen, 1850 ccm,

5cm levennetyt lokasuojat,  
keulaa laskettu 8 cm, etu-  
ja takaspoilerit, 9 cm cho-  
pattu, tummat lasit, leveät  
renkaat.

Om. Joakim Hankiola  
Kuusjoki



FAIANEN VW TRANSPORTER HISTORIAA ELI  
VOLKSWAGEN TYP 2 1949-1967

Kuplan kehittelyn ja valmistuksen aloituksen aikoina 1930-luvulla oli Kuplan suunnittelijalla professori Ferninand Porschella käynyt mielessä ajatus myös Kuplaan pohjautuvan tavarankuljetus-VW:n suunnittelusta. Porschen ajatukset hautautuivat kuitenkin sodan jalkoihin.

Ajatus ei kuitenkaan kuollut ja 40-luvun lopulla esitti hollantilainen VW-maahantuoja Ben Bon ensimmäiset skitsikuvat tulevan VW-Transporterin -Typ 2:n periaatteista: Uusi laatikkomainen ulkonäkö, moottori takana ja kuljettaja aivan edessä.

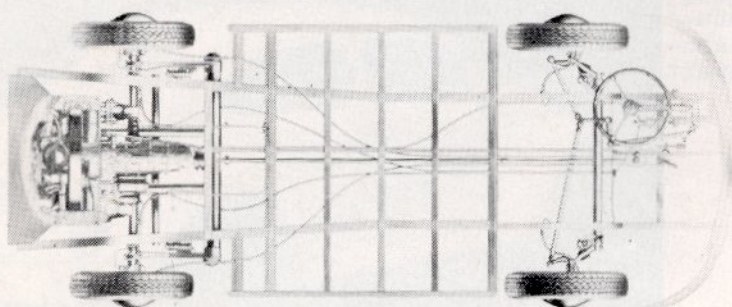
Marraskuussa 1949 oli uuden auton kehitys viety jo prototyypiasteelle.

Uusi Transporter perustui pitkälle Kuplan perusrakenteisiin: Moottori takana (1131 ccm, 25 hv, 90km/h), tekniikka osin samaa, mitoituksia oli muutettu osin järeämmäksi ja alusta tehty uusiksi.

Alusta oli hitsattu palkkirunko ja itse kori oli hitsattu alustaan kiinni.



VW Transporter prototyyppi 1949



VW Typ 2 alustarakenne 1949-67

Maaliskuussa 1950 alkaa vihdoin umpipakettiauton (typ 21) valmistus Wolfsburgin tehtailla Saksassa.

3-hengen ohjaamo oli aivan edessä, penkit etuakseliston päällä ja moottori takana. Väliin jää tavarankuljetustila johon tavarat (kantavuus 760 kg) lastataan sivulle avautuvan parioven kautta. Tavaratilaa on myös moottoritilan päällä, mutta avattavan takaoven sai vain tilauksesta. Moottoritilassa moottorin päällä hyllyllä oli vararengas ja moottorin vieressä bensatankki.

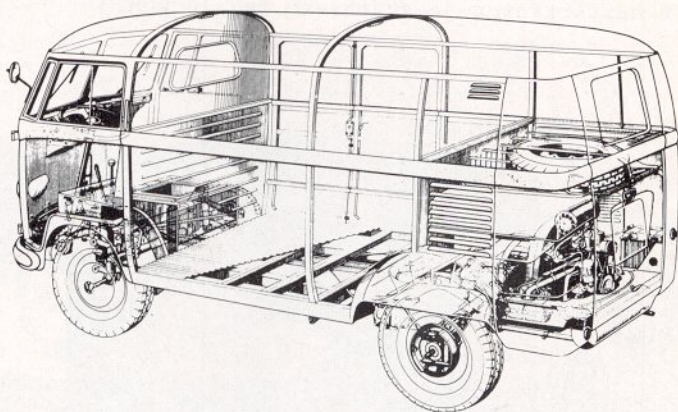
Iso moottoritilan luuku oli lempinimeltään "ladonovi".

Ajan hengenmukainen käynnistysveivin reikä on moottorin alapuolella ja bensatankin alla on hana vara-asentoi-neen.

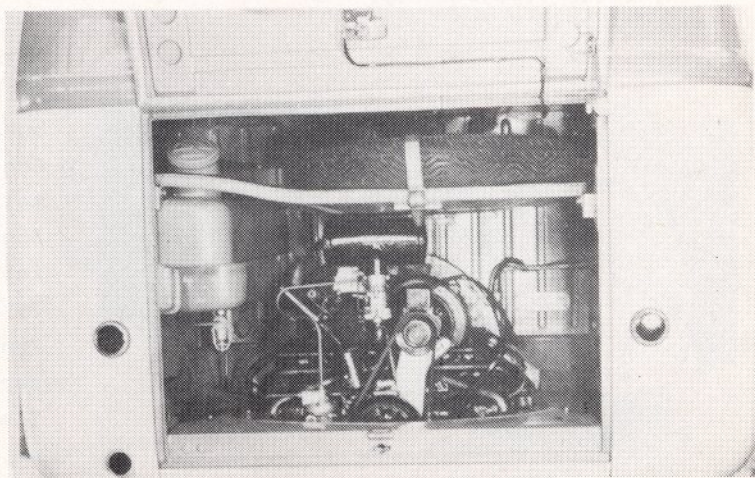
Moottorissa tehoa 25 hv ja laturissa 130 W (6V). Auton kokonaispaino max 1750 kg ja kiihtyvyys 0-80 km/h on 40.s.



VW umpipaketti (Kastenwagen) 1950-1954 (typ 21)



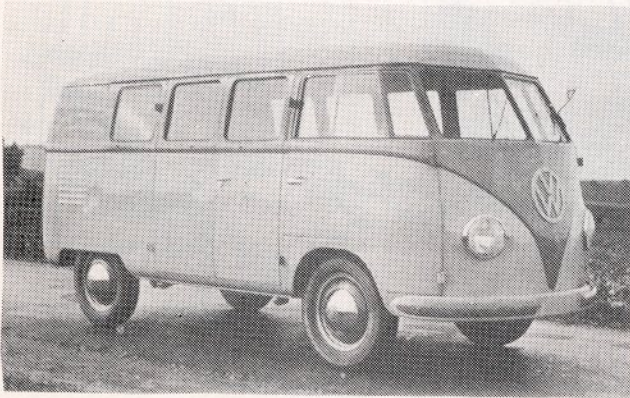
Umpipaketti 1950-1954 läpivalaistuna



VW typ 2 moottoritila 1950-1954



VW Kombiwagen (typ 23) 1950-1954. Lisävarusteena sai haitarikaton ja avattavan takaluukun.



VW Kleinbus (typ 22) 1950-1954



VW Sonderbus (typ 24) 1950-1954  
(23-ikkunainen versio)

Toukokuussa 1950 alkaa VW Kombin (ikkunapaketti), typ 23 ja VW Kleinbussin, typ 22 valmistus.

Kombiwagen on muuten samanlainen kuin paketti-auto, mutta siinä on tehtaalla asennetut sivuikkunat. Kombin sai ostaa penkkien kanssa tai ilman niitä. Perusideana olise, että penkit ovat helposti irrotettavissa ja näin auto voidaan muuttaa henkilöiden tai tavaran kuljetukseen tarpeen mukaan. Kombin sisustus on verhoilematon.

VW Kleinbus on henkilökuljetukseen tarkoitettu 7-, 8-, tai 9-hengen auto riippuen siitä onko etupenkit erillisiä ja onko keskipenkki 2:lle vai 3:lle tarkoitettu. Bussin seinät on verhoiltu ja sisustus on muutenkin hienompi kuin Kombissa. Bussi on lisäksi 2-väri maalattu.

Kesäkuussa 1951 alkaa Bussin erikoisversion eli Sonderbussin (typ 24) valmistus. Sonderia kutsuttiin myös nimellä Samba-bus.

Sonderbussissa on iso haitarikatto ja pienet kattoikkunat. Sivuikkunoita oli myös lisätty. Sonder on muutenkin ylellisemmin varustettu kuin Bussi. Ylellistä vaikutelmaa lisää mm. vakiovarusteinen kello sekä runsaat koriste- ja kromiosat sisällä ja ulkona.



Tammikuussa 1951 on Kombi saatavissa myös Bonnolaisen Miesen-firman valmistamana sairasautoversiona.

Marraskuussa 1951 alkaa kuitenkin VW ambulanssin (typ 27) sarjatuotanto VW tehtaalla.

Vuonna 1951 näki päivänvalon myös VW Camper eli Campingbus. Siinä oli Westfalia tehtaan tekemä retkeilysisustus.

Vuoden 1952 lokakuussa saavat kaikki transporterit uuden synkronoidun vaihdelaatikon. (1. vaihde edelleen synkronoimaton)

Samalla esitellään jälleen uusi versio: VW avolava (typ 26), Pritschenwagen.

Avolava voidaan varustaa myös kangaskuomulla.

Tässä mallissa on polttoainesäiliö siirretty taka-akselin etupuolelle ja varapyörä ohjaamon penkin taakse.

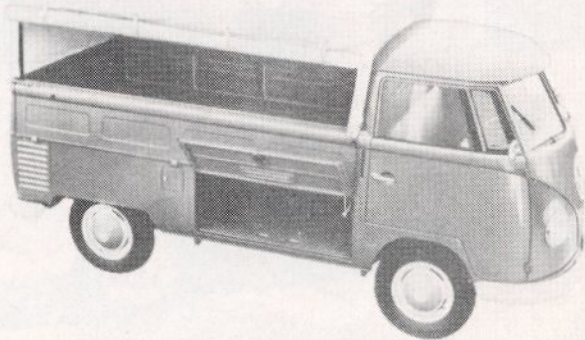
Ohjaamon taakse lavan alle jää vielä iso suljettu tavaratila.



VW Ambulanssi (typ 27) 1960-1963



VW Bus Camping-versio, 1965



VW avolava (typ 26), Pritschenwagen, 1959

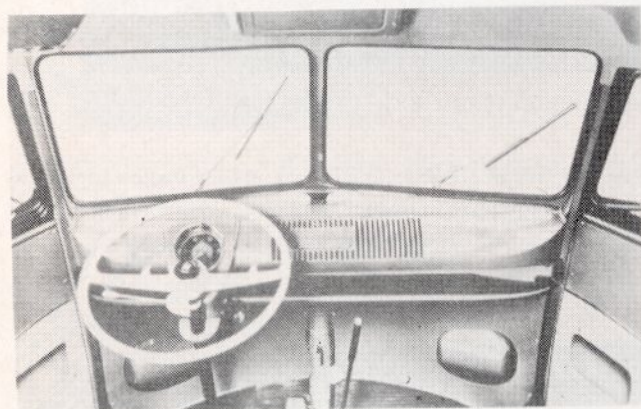
Tammikuu 1954

Moottorin iskutilavuutta nostetaan 1131 → 1192 ccm. Samalla teho kasvaa 25 hv:sta 30 hv:aan ja huippunopeus on nyt 95 km/h.

Elokuu 1954

Moottorin puristusta nostetaan 1:6,1 → 1:6,6, teho edelleen 30 hv.

9. lokakuuta 1954 valmistuu 100000. (sadastuhannes) VW typ 2.



Uusi kojelauta maaliskuusta 1955 alkaen.

Maaliskuu 1955

- Kojetaulu uusitaan
- Polttonestesäiliö siirretään taka-akseliston päälle ja bensa täyttö tapahtuu sivuluvusta.
- Ladonovi korvataan pienemmällä luukulla ja tavaratilan takaovi tulee vakiovarusteeksi.
- Raitisilmajärjestelmä ohjaamon kattoon ja "lippa" tuulilasien ylle.
- Ohjauspyörä 3-puolaisesta 2-puolaiseksi.
- Renkaat 16" → 15":si.
- Varapyörä etupenkin selkänojan taakse kaikissa malleissa
- Lisäksi suuri määrä muita teknisiä parannuksia.



VW Doppelkabine (typ 26-16), 1960

Maaliskuussa 1956 siirretään VW typ2:n valmistus Wolfsburgista Hannoveriin. Tuotanto 250 autoa/pv.

Tammikuu 1959 esitellään jälleen uusi versio Doppelkabine (typ 26-16).

Doppeli on avolava-auto, jonka lavaa on lyhennetty ja ohjaamo-osaa pidennetty (2 penkkiriviä).

Tammikuusta 1959 alkaen on pitkää avolavaversiota saatavana myös puureunaisella lavalla.

Toukokuu 1959

- Uusittu moottori kaikkiin malleihin. Tehoja iskutil. samat, mutta vääntöä lisätty 7,7→8,0 kpm.
- Täysin synkronoitu vaihteisto kaikkiin malleihin.



VW avolava (typ 26) puureunaisella lavalla, 1959

Tammikuu 1960

- Suuntaviitat korvataan vilkuilla (USA-malleissa vilkut jo vuodesta -56)

Kesäkuu 1960

- Moottorin teho 30 hv:sta 34 hv:aan, vääntö 8,4 kpm, 1192 ccm.

Elokuu 1962

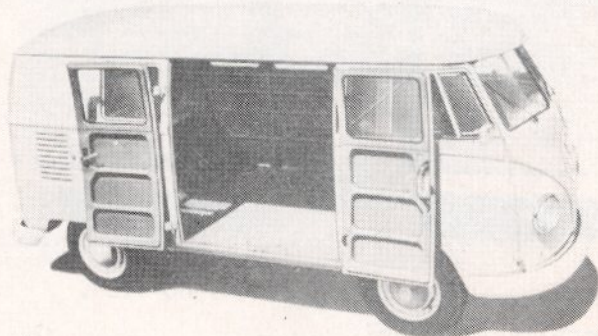
- Yhtenäinen etupenkki korvataan erillisillä kuljettajan ja vieressäistujien penkillä.
- Bensamittari kaikkiin malleihin (aiemmin vain ambulansseissa).

Lokakuussa 1962 valmistuu miljoonas VW typ 2.

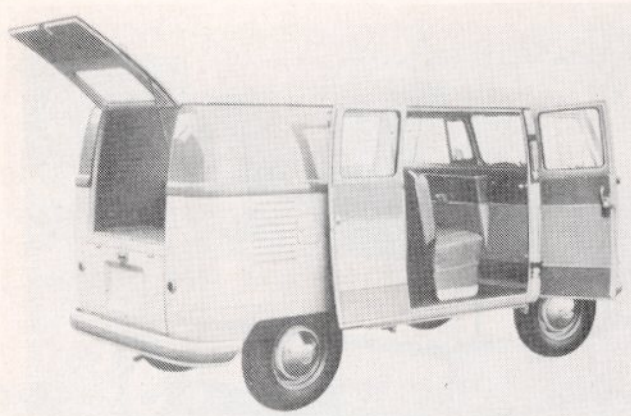
Maaliskuusta 1963 alkaen on kaikki versiot (paitsi umpipaketti) tilattavissa 42 hv:n 1500 ccm:n moottorilla.



Kombiwagenista tehty erikoisversio campingvarustuksella, 1962



VW Kombi (typ 23), 1959



VW Kleinbus (typ 22) 1955-1959

Toukokuusta 1963 alkaen on sivuovi (pariovet) saatavissa myös liukuovena.

Elokuu 1963 (vm.-64)

- Kaikki mallit saatavissa 34 hv tai 42 hv versioina.
- 42 hv malli varustetaan vahvistetulla etuakselistolla ja ohjauksella.
- Rengaskoko 15" → 14":si.
- Etuvilkut muuttuvat isoiksi ja litteiksi.
- Takaovi ja takaikkuna muuttuvat leveämmiksi.

Elokuu 1964 (vm.-65)

- Isommat lasinpyyhkijät.
- Vahvempi pyyhkijämoottori
- Pissapoika
- Kierrosluvun rajoitin

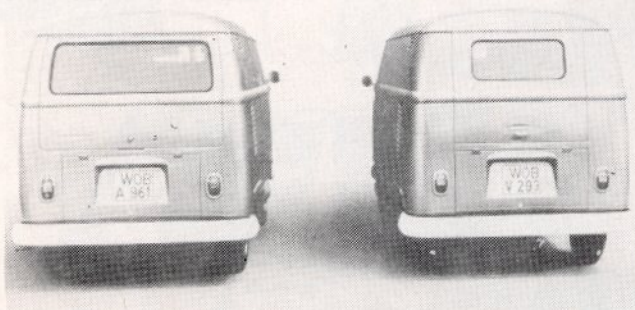
Elokuu 1965 (vm.-66)

- 1,5 l:n moottori, 44 hv.
- Kaksinopeuksiset lasinpyyhkijät
- Moottoritilan kansi painonapilliseksi (aiemmin 4-kulmioavaimella avattava)
- Avolava-autoihin iso, leveä takaikkuna.

Lokakuusta 1965 alkaen on ainoastaan 1,5 l:n 44 hv moottori saatavissa.



Kombi, joka on varustettu poliisiautoksi. Huomaa liukusivuovi.



Oikealla umpipaketti (typ 21) 1960-1963, vasemmalla 1963-1967.

Elokuu 1966 (vm.-67)

- Sähköjärjestelmä 12-volttiseksi
- Yksiavainjärjestelmä
- Turvavyöt saatavissa lisävarusteena
- Bensaluukun kansi jousipalautteiseksi (aiemmin neliöavainlukko).



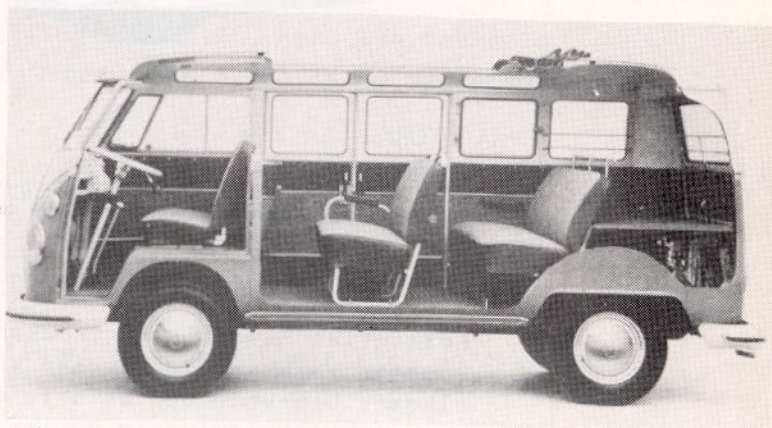
Kesäkuu 1967

VW Tyyppi 2 ensimmäisen sukupolven valmistus loppuu.  
1950-1967 valmistui yhteensä 1,8 miljoonaa autoa.

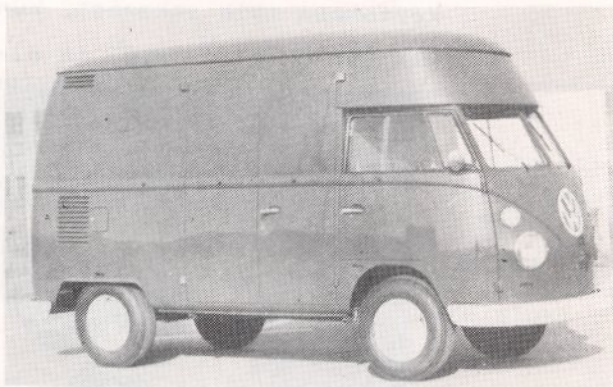
VW Sonderbus (työ 24) 1960-1963

Joitakin mittoja ja suoritusarvoja loppuajalta (vm.-66):

- Moottori 1493 ccm, 44 hv (4000 r/min)
- Puristussuhde 1:7,5
- Suurin vääntö 10,4 kpm (2000 r/min)
- Kaasutin Solex 30 PICT
- Akku 6V, 77Ah
- Laturi 200 W, tasavirta
- Starttimoottori 0,6 hv
- Renkaat 7.00-14"
- Kääntöympyränhalkaisija 12 m
- Omapaino 1140 kg
- Max.kuorma 930 kg
- Huippunopeus 105 km/h
- Kiihtyvyys 0-80 km/h 35 sek.
- Polttoaineenkulutus 11 l/100km
- Polttoainesäiliö 40 l
- Suurin henkilö määrä 1+8 henk.



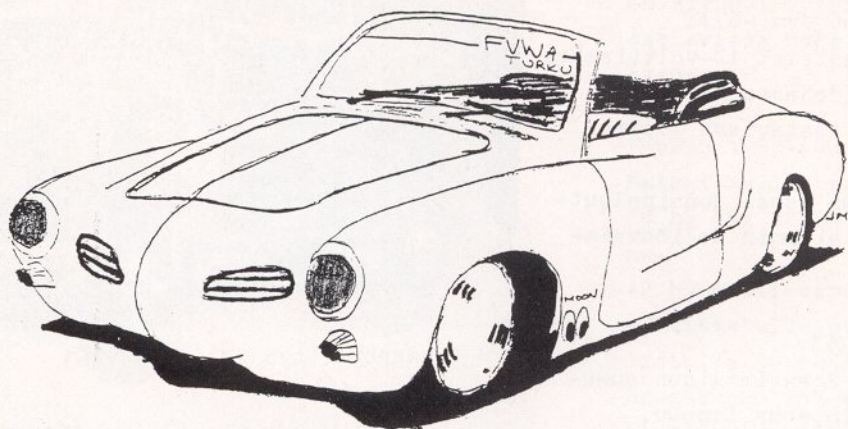
Läpileikkaus 1964 Sonderbussista



Umpipaketti oli saatavissa myös korotettuna versiona (vm. 1964).

Seuraavasta vuosimallista (-68) alkaakin jo VW typ 2:n toinen sukupolvi 1-osaisine etuikkunoineen ja kaikkine hienouksineen. Mutta se onkin jo toinen juttu.

Kimmo Veijonen



FVWA TURKU t i e d o t t a a

Talvi- ja kesäaikana kokoonnumme seuraavasti:

- Joka toinen sunnuntai (14.12, 28.12, 11.1-87 jne)

Kaskentien Kesoilissa (Kaskentie 2). Kabinetti on varattu Volkkariyhdistyksen käyttöön klo 18.00 alkaen. Olosuhteiden pakosta ohjelma on yleensä vapaata keskustelua ja kuvien katselua. Tule iloisten VW-veikkojen seuraan "kaffel ja pullat!" Tule näyttämään autoasi ja itseäsi ja kertomaan mitä rakennat, kunnostat yms.!

PÄÄASIA ON ETTÄ TULET ja olet mieleltäsi Volkkarihenkinen! YHTEYSHENKILÖ JUKKA MAKI (921) 305 379

NYT ON AIKA TULLA KESOILILLE, TAI MUUTEN



**NASSE-SETÄ  
ON HYVIN, HYVIN  
VIHAINEN**

HELSINGIN JAOS TIEDOTTAA:

Kokousaikamme Töölön kisahallilla muuttuu.

Vuoden vaihteen jälkeen kokoonnumme joka toinen PERJANTAI  
(parittomat viikot) klo 19-21.

Siis: 16.1 30.1 13.2 27.2 13.3 27.3 10.4 24.4

osoite:Paavo Nurmen kuja 1

TERVETULOA

Kokoontumiset Vallikallion Shellillä, kehä I:n varrella  
jatkuvat normaalisti: Sunnuntaisin klo 15.00,(joka sunnuntai.)

TERVETULOA 2.

-----VW-----VW-VW-----

Pekka Homanen Paltamosta lähetti lukijavinkin:

Vanhoista (45-67) Kuplista, pakuista(busseista) ja typ 3:sta  
kiinnostuneille on Saksasta saatavana varaosia (varaoasaluettelo)  
osoitteella

Bernd P. Gerhards tel.02101 - 43813  
Saarstrasse 6  
D-4040 Neuss 1  
BRD



VW -69, ZPU-5,  
Vaal. ruskea  
Nimi: Vip 2

Omist:  
Eija Saarnisuo  
Helsinki

Yhdistyksemme sai uuden sihteerin

FVWA:n jäsenpostia noin 2 vuoden ajan hoitanut sihteerimme Anne Nurkkala Porvoosta luovutti hommat uusiin käsiin. Kiitokset Annelle vielä näin jälkikäteen kaikesta siitä työstä, jonka olet tehnyt yhdistyksemme hyväksi.

Uusi sihteeri on Sari Vyörypuro Helsingistä.

Sarille voi kirjoittaa edelleen vanhalla osoitteella:  
Suomen Volkkariyhdistys, PL 145, 06101 Porvoo.

Postiosoite on -ainakin toistaiseksi- sama kuin ennenkin ja kirjeet kiertää Porvoon postin kautta Sarille.

Toivotamme Sarille menestystä tässä tärkeässä tehtävässä ja muistetaanpa Saria vaikka postikorteilla ja VW:n muotoisilla paketeilla kun lomareissuilla ollaan.

Tervetuloa Sari.

-----  
Palkittuja

Volkkariyhdistyksen vuosikokouksessa 26.10.86 jaettiin hienoja VW-kirjapalkintoja niille jäsenille, jotka ovat pitkään ja vaivojaan säästämättä toimineet yhdistyksen hyväksi.

VW-kirjat saivat:

Anne Nurkkala -sihteeritoiminta  
Kotten Tallgren -rahaliikenne ja kirjanpito  
Kimmo Veijonen -lehti

Kiitokset vielä näin jälkikäteen.

-----



Kupla -59, 1600 ccm  
Valkoinen, katto -51  
chopattu 7,5 cm  
etu- ja taka-akselit  
1500 -68:sta, levyjar-  
rut, Mazdan etuist.,  
195/60-15 ja 170/70-15  
renkaat

Omistaja:  
Sven Hansson, Loviisa



## OHIMENNEN KUULTUA, NÄHTYÄ, LUETTUA JA KOETTUA

Ensimmäiset sisahallimetsurikisat on pidetty - tietysti jenkeissa, missas muualla. Exhibition luokassa kilpailtiin 70 senttia paksun tukin katkaisusta nopeimmalla moottorisahalla ja yksi pari oli rakentanut 1300 kuutioisen ilokaasu Harrikan moottorilla varustetun sahan ja puu katkesi kolmessa (3) sekunnissa! Heidat lyotiin kuitenkin n. 500 heppaisella isolohko Chevyltä varustetulla sahalla. Metsurikisat!!!!

Tiesitko, että Islannissa on vain 250.000 asukasta?

Lansi Saksassa myytiin pelkastaan toukokuussa -86 31.184 kpl Volkswagen Golfia. Seuraavana listalla oli Opel Kadett, "vain" 20.754 kpl.

Kymmenen eniten myydyin auton joukkoon mahtui Golf (1), Passat (6), ja Polo (10). Muut olivat pari mersua, bemarkin 300 -sarja, escort, kadett, ascona, ja VAG -konsernin Audi 80.

Yhteensä kymmentä eniten myytyä meni 126.008 kappaletta.

VW:lta on tulossa uusittuun Passatiin ja uuteen urheiluautoon Taifuniin 24-venttiilinen V6 moottori jossa tietty paljon elektroniikkaa ja 160 heppaa.

Vuoden -88 Golf GTI saa valijaahdytetyn ja mekaanisesti ahdetun nelosmoottorin josta puristetaan siviiliversiona 170 heppaa.

Kokeilin juuri Kuplan raitisilmapuhallinta, sita alkuperaista tehtaan lisavarustetta, jonka sai ruksata listalta. Ilmaa kyllä varmasti tulee sen verran että tuulilasi pysyy kirkkaana sadesaalakin. Pienempi nopeus riittää yksin ajaessa ja suurempi varmaan vaikka olis enempikin porukkaa kyydissa. Pipo on kyllä tarpeen, tamahan puhaltaa ilman suoraan ulkoa - ja suoraan otsaan.

Kaksilitraisen 4-tyypin moottorin kiertokangen mutterit on niin ahtaassa rakosessa, ettei mikään normaali hylsy sovi niiden kiristykseen. Pitää olla erittäin ohutseinämäinen (14mm).

Huomasitkos että löysin nyt äät ja ööt !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Tyyppi 4 moottoreissa ja joissain tyyppi 1 pakettiauton moottoreissa on pakoventtiilin varren halkaisija 9 mm tavallisen 8 mm sijaan. Ei katkea niin helposti. Asiallinen parannus jokaiseen kunnostettavaan ilmajäähdytteiseen VW-moottoriin.

**HYVINKÄÄN MOOTTORIKONEISTUS** myöntää yhdistyksemme jäsenille 20% alennuksen moottorin osista. Puh: 914-88237, Tinakatu 8 Hyvinkää.

Syyskilpailun ratkaisu

SYYS-VW lehdessä oli lukijakilpailu, jossa kysyttiin kuvassa olevan kuplan vuosimallia. Arvausta vaikeutti se, että vain kojelauta oli näkyvissä.

Vastauksia tuli peräti 8 (kahdeksan) kappaletta. Lisäystä vastausmäärissä on peräti 300% verrattuna Kevät-VW:ssä olleeseen kilpailuun, joten lisääntyvää aktiivisuutta on havaittavissa ja sehän on vain hyvä asia.

Oikea vastaus: Vuosimalli on 1949 tai -50.

Oikeita vastauksia tuli kolme kappaletta, joten kolme luvattua palkintoa oli helppo arpoa.

Palkinnot, Mobilisti-lehden tilaus vuodelle 1987 menivät seuraaville:

Jouni Andersson Piispanristi

Pekka Homanen Paltamo

Teppo Veijonen Helsinki

Toimitus onnittelee voittajia ja toivottaa viihtyisiä lukuhetkiä. Samalla kiitämme kaikkia kilpailuun osallistuneita ja toivomme, että ensi kerralla olisi onni suotuisampi.



VW 1500 Coupe 34/2400  
Karmann Ghia typ 3 vm. -65  
Moottori 1584 ccm, punainen

Omistaja: Antero Kröger,  
Hyvinkää

Huomio kaikki, joilla on kerhon lehtikierrossa olevia lehtiä: Palautta-  
kaapa lehdet Macke Rapa-  
selle. Macke kaipaa omiaan takaisin.

Osoite: Macke Rapanen  
Kaivosrinteent 2 D  
01610 Vantaa

HOT VW's VOLKKARILEHTI

Nyt on taas aika tilata alan erikoislehti HOT VW's.

HOT VW's on USA:ssa kuukausittain ilmestyvä VW-harrastajien lehti. Se on n. 100-150 sivuinen aikakausilehti-tyyppinen julkaisu täynnä VW-aiheisia juttuja. Volkkarit eri lajeissaan ja muodoissaan, huolto, entisöintiä, rakentamista, VW-osamainoksia jne. Runsas kuvitus ja paljon väriä. Jokaisen VW-harrastajan peruslehti.

Jos haluat tilata lehden kotiisi niin tilaa se suoraan USA:sta. Saat sen suoraan kotiisi heti ilmestyttyä ja ilman välikäsiä.

Tilaaminen tapahtuu seuraavasti:

Mene pankkiin ja pyydä pankkineitiä kirjoittamaan viivattu ulkomaan-shekki lehden tilaamiseksi. Shekin saajaksi merkataan:

HOT VW's Magazine  
Box 2260  
Costa Mesa, CA 92628 - 9986  
U.S.A.

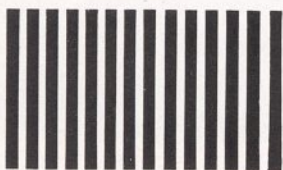
Tilaushinta (shekin summa) 25,97 US-dollarina/12 no:a (1 vuosi) tai  
47,97 US-dollarina/24 no:a (2 vuotta).

Pankki veloittaa lisäksi parikymppiä toimituspalkkiota.

Tämän jälkeen lähetä shekki ja lyhyt tilauskirjelmä tai allaoleva tilauskuponki shekissä olevaan osoitteeseen. Tilauksittelyn jälkeen (n. 2kk) alat saada lehdet kotiisi.

Kimmo

No Postage  
Necessary  
If Mailed  
in the  
United States



**BUSINESS REPLY CARD**

FIRST CLASS Permit No. 66 Costa Mesa, California

POSTAGE WILL BE PAID BY ADDRESSEE

**hotvws**

Circulation Dept.  
PO Box 2260  
Costa Mesa, CA 92628-9986



**hotvws**  
takes you where  
the action is!

*Save Big!*

- Yes! Send me one year (12 issues) for
- I want to save even more! Sign me up for two years (24 issues) for
- Payment enclosed
- MasterCard/Visa
- Bill me
- Renewal

Name \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

City \_\_\_\_\_ State \_\_\_\_\_ Zip \_\_\_\_\_

Card# \_\_\_\_\_ Exp. Date \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

Canadian subscribers add \$4 per year for postage. All other foreign subscribers add \$8 per year. Canadian and foreign subscribers prepay with INTERNATIONAL MONEY ORDER IN U.S. FUNDS. Allow 6 to 8 weeks for delivery.



# VOLKSWAGEN 1300

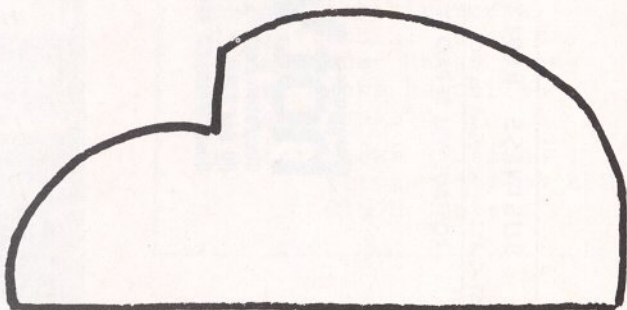
## KIITÄMÄ :

- suotoilua
- laetua
- teknillistä
- ergonomiaa
- tyyliä
- persoonallisuutta

## OHJEET:

- ei muuta luvuttu
- niitä ei tulla
- jaksessa enää

SYYSKÄ siihen, että koeajotamme on Volkswagen 1300 on se, että useimmat lehden lukijoista ovat kiinnostuneita Volkswageneista. Jopa siinä määrin että lihes jokaisella on jonkinmoinen Volkswageni. Innokkaimmilla useita kappaleita. No niin, no nyt ilman pidempää jarrittelua itse koeajoon...



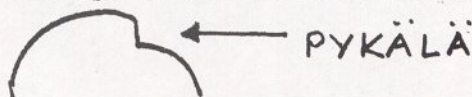
Joku saattaa ihmetellä sitä, että koeajotomoni on vuosimallia 73 eikä 86. Se johtuu vain siitä ettemme saaneet koeajoon uudemmaa. Mutta muutaman vuoden heitto ei liene haittaa. Uusissahan on sitäpaitsi pienempi kone.

Koska jo ennen toista maailmansotaa eräs kilykkäs herrasmies suunnitteli tämän auton, sitä ei voi pitää uutuuksena, mutta tästä huolimatta se päihittää kirkkaasti kaikki nykyaivot tärkeissä ominaisuuksissa.



#### KORI JA SISÄTILAT

Kun Porsche suunnitteli nerokkaasti tämän Volkswagenin korin, hän ei käyttänyt tuulitunneleita sun muita nykyaajan vipstea-keja, vaan luotti omaan tyyliin ja aloitti siitä, että otti harpin käteensä ja piirsi puolipiirin. Tämä muoto ei kuitenkaan miellyttänyt kaikkia, eikä Porsche itsekkään ollut täysin tyytyväinen. Niin hän päätti tehdä kaareen pienen pykälän. Niin oli kuplavolkkarin muoto luotu. Nykyihmisetkin saavat vielä nauttia tästä täydellisestä muokosta.



Moottorin sijoitus oli luonnollisesti selviö ja Porsche ei epäroinyt sijoittaa sitä oikeaan päähän. Tämä mahdollisti poikkeuksellisen tavan jakaa tavaratila kahteen osaan. Moottorin päällä oleva tavaratila on iso, jos ottaa huomioon sen, että moottori vie siitä osan. Mutta nokkapellin alta löytyy vielä mahtavampi tila. Mittasimme etutavaratilan juomakoreilla ja yllätyimme. Sinne mahtui tarpeeksi

ontu esittämälli vikaalogoreissuun. VW:ssä on sitäpaitsi sovrasäiliö sulautettu korin muuihin muotoihin järkevästi eikä perään ole tarvinnut laittaa auton levyistä, metrin pituista ja puoli metriä korkeaa laatikkomaista uloketta, jollainen on yleisissä porrasperäautoissa nykyisin.

Volkcarin sisätilat ovat mahtavaa luokkaa, kun ottaa huomioon auton urheilumaisuuden. Missä muussa urheiluautossa on sellainen kolmen hengen tilava takaistuinleposohva? No? Pienellä huonona puolella voi näissä uudemmissa kuplissa pitää sitä, että näkyvyys ikkunoista on liian hyvä. Vanhoissa 50-luvun malleissaahan sai tehdä takapenkillä mitä lystäsi ilman, että ulkopuoliset paljoo näkivät mitä auton sisällä tapahtuu.

#### VARUSTELU JA HALLINTALAITTEET

Lotte inme sen, että Volkswagenin varustelu on juuri sopiva, eikä tarkoittaa sitä, että varusteita on järkevän vähän, eikä turhia tilpehöurejä ole häiritsemässä ajoa. Statusarvoa kohottavana voisi pitää kauniista hohtavasta maalattua kojelautaa. Kiti tyylikkäästi muotoiltua peltiä ei ole vastenmieliset, hirsit muovihirviöt peittämissä kuten nykyisissä kertakäyttöautoissa. Toin peltiin on upotettu kaikki tarpeelliset. Tyylikkäänä koeajamassamme VW:ssä todettakoon jälkeempään asennettu Blaupunkt-stereopaketti, mikä sinänsä ei ole huono, mutta sillä on tuhottu ovipanelit urottamalla kajarit niihin.



Kuvassa: Kuuluissa paine-pissapojan säiliön letku.

Hallintalaitteita pidämme poikkeuksellisen hyvinä. Rattiin sijoitetut viikset (2kpl) ovat todellisia monitoimivipuja. Missä muussa autossa emme ole tavanneet vastaavia. Nimittäin

toisesta vivusta että sillä vaurastuu ilma-aine vihenaa vähitellen. Ilma purkautuu viiksestä vetäessä pisäpöjan siliön ja letkun kautta veteen sekoittuneena tuulilasiin. Täydellistä. Kumpikin vipu on erittäin herkkä. Etenellä sormipelillä Volkari tekee jos jonkinmoisia tempuja. Auto on niin sanotusti käteenkäypä.

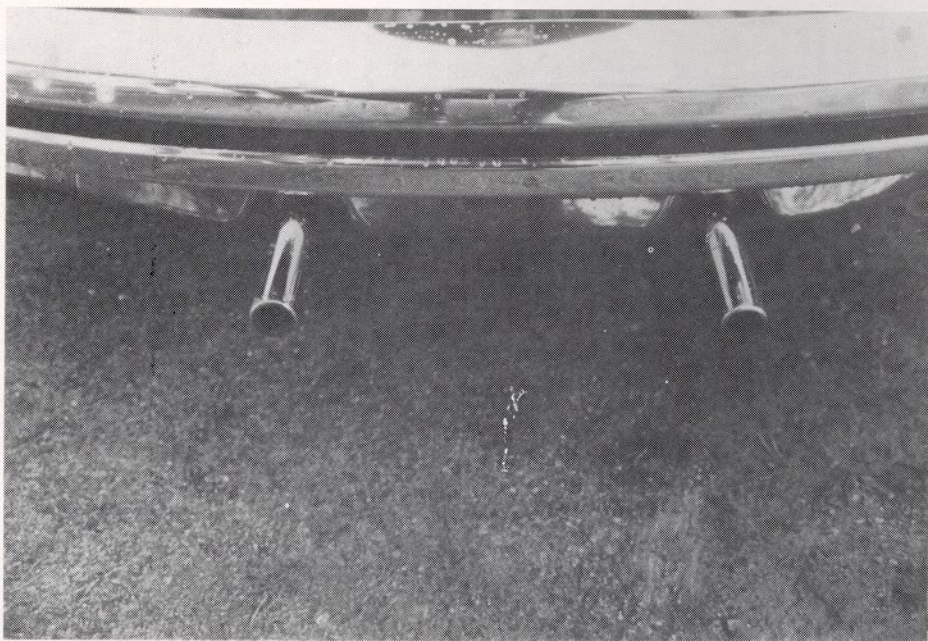


Kuvassa : Edessä VW 1300, taustalla näkyy epäselvästi saman valmistajan muita tuotteita: Golf ja Audi 100.

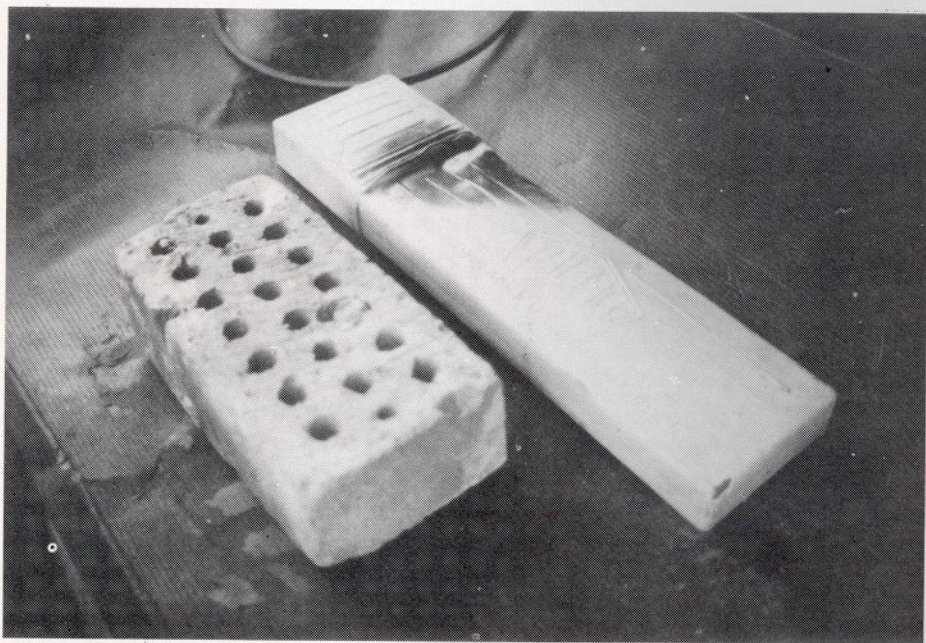
#### SUORITUSKYKY JA KULUTUS

Nerokkaan moottorinsa ansiosta VW 1300 on edullinen urheiluauto omistaa. Liekö moottorin ansiota asiallinen suorituskyky, (huippunop. toist. satas, kiht. 0-100 km/h muutama sec.) sillä mootorissa ei neste kierrä turhaa energiaa kuluttamassa, vaan ilma pääsee raikastamaan lämpöistä moottoria. Sitäpaitsi sylinterit (sylinteriparit) ovat vastakkaisilla puolilla joten koko kone lepää rauhallisesti ainakin silloin jos sitä ei ruveta käynnistämään. Uusissa automalleissahan on usein rivimoottori ja se on tasapainovaikeuksien takia toisissa kallellaan eteenpäin, toisissa sivulle ja milloin mitenkään, mallista riippuen.

Volkswagenin bensankulutus on häkellyttävän pieni: 1 litrillä n. 100 kilometriä ilman täydennystankkauksia. Tällä koekäytämälläme yksilöllä pääsimme vielä sen alle. Tietysti kova ja kohtuuton kaahailu lisää kulutusta, mutta suuren suorituskykykapasiteetin puitteissa ei näin tarvitse tehdä, varsinkaan teillä missä ei ole muuta liikennettä. VW is best again.



Kuvassa: Mahtavat huilut. Musiikkia Korvalle.



Kuvassa: Etutavaratilassa ajo-ominaisuuksia parantava tiibis-  
kivi ja tarpeellinen varuste varotuskolmio. (Kuplassa  
kylläkin vähemmän tarpeellinen). Varotuskolmion kote-  
lon tummunut osa on moottorilämmön aiheuttamaa. Se  
suli takajalkatilassa lämpösuuttimen edessä ajomatalla.  
Kyllä VW:ssä tarkenee.

*Kirjoittanut  
Kimmo  
Hannun  
vinkkejä  
apuna  
käyttään.*



## ALUSTA JA AJO-OMINAISUUDET

Alustasta löysimme joitain poikkeuksellisia ja hyviä ratkaisuja. Esimerkiksi yhtenäinen pohjalevy. Se on kai siksi suunniteltu sellaiseksi, ettei suuremmissa lätkäköissä vesi tunkeudu sisään kaikenmaailman turhista reijistä. Auton loppupäässä sijaitseva pakoputkisto oli häkellyttävän kaunis. Puskurin alta pilkistävää kaksi kromipäätä tekevät urheilullisen vaikutelman.

Vaikka näissä uudemmissa Kupla-malleissa onkin matalat 15 tuuman pyörät, siitä huolimatta ne menevät pehmoisen mukavasti yli pienien kuoppien ja nyppylöiden. Kumit eivät töksähtele kuten uusissa 13 tuuman mopo-autoissa.

Ajo-ominaisuudet ovat erinomaiset, koska kone on vetävien pyörien päällä. (Vanha mainoslause). Jos omistaa vielä muutaman tiiliskiven tai hiekkasäkin, niin ajo-ominaisuudet vain paranevat. (Outoa vai mitä?)

## MELU

Tämän otsikon alle ei voi paljon kirjoittaa, koska otsikon osoittamaa asiaa emme havainneet koeajoautossamme. Joku tietysti saattaa sanoa musikaallista kaunista rummutusta, mikä kuuluu selän takaa, meluksi. Joku joka ei tajua hyvän päälle mitään.

## YLEISTÄ

Kaiken kaikkiaan koimme VW 1300:sen järkeväksi ratkaisuksi autonostopulmaan jos tarvitsee käyttövarman auton, mutta ymmärtää, että jokainen Kupla on oma persoona.

## VOLKSVAGEN 1300 type 1 , vm 1973

omistaja: Hannu Könönen (Kimmolla on Golf)  
hinta: Korvaamaton  
matkamittarin lukema: n.14000 eli autolla on ajettu 114 tkm.  
kunto: Priima, täysin alkuperäinen  
renkaat: Sava 155 SR 15  
väri: Punainen (KASAANIN PUN.)

## VERTAILUN VUOKSI

	VW 1300	Porsche	Wartburg	VW Golf
Hinta	paljon	911 475 000	24 950	67 700
Kiihtyvyys 0-100km/h	vähän	6 sec.	paljon	n.15
Yleisarvosana 0-10	10	9	0	8
Koeajo julkaistu	tässä	heti kun joku lainaa autoa	ei koskaan	lähi aikoina KUN KERKIIÄ

Seuraavalla sivulla vielä kuvia VW:stä

# FVWA TURKU PROUDLY PRESENTS

Volkkariyhdistyksen Turun jaosto esittää lyhyen kuvaker-  
tomuksen alueen toiminnasta ja tapahtumista.

Tarinan päähenkilöinä esiintyvät Turun jaoston jäsenet ja  
heidän autonsa. Stoori alkoi jo vuonna -83, mutta unohtam-  
me menneisyyden ja aloitamme vuoden -86 pitkästä, kuumasta  
kesästä...



Kaunis kesäinen sunnuntai Turun Ruissalon kansanpuiston  
parkkipaikalla ja kas kummaa, alueelle on osunut joukko  
VW-henkisiä ihmisiä (FVWA Turku). Erään paikalla olleen  
kommentti: "Kyll jottain tarttis tehrä (ei viimeisen  
auton koneelle, vaan kerholle, lat. huom.)"



Tässä Turun jaosto lähdössä Forssa Pick-Nickille. Mutta jo seuraavana viikonloppuna (Bug in Finn) kato oli melkoinen, mukana vain yksi auto (mies, jolla on tapana nukkua keittiökatoissa, kts. Pyhäranta -85). Hänet ystävineen toivotettiin tervetulleeksi uudelleen Pälkäneen Paikalliseen (vuoden kuluttua!).



Koska Pälkäneen jälkeen kerholoisten tallitilanne näytti yleisesti ottaen tältä, oli aika toimia. Asian otti hoidettavakseen Mikael Forsman. (Kuvassa Mäen V. 1300 -69 peltikattoluukulla).



Forsman valkoisissa haalareissaan ihmettelee kerhon tallia: " Ei oo totta; 160 neliötä lämmintä tilaa, lämmin vesi, WC, jääkaappi, ja kaikki tähän hintaan! (Mikaelin takana hämmöttää kahvihuoneen (!) ovi)



Sama valkohaalarinen mies portсарina ja ohjaa autoja sisälle halliin ( huomaa innokas ilme ja lennokkaat kädenheilautukset). Roaster "Portсарin" ja Kupla Mäen varaosa-auto.



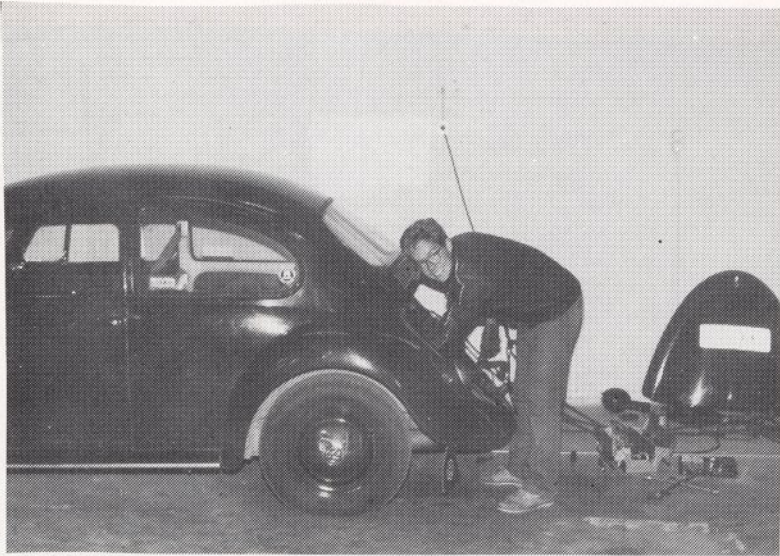
Uusia projekteja... Turun jaoston laikkaspecialisti J.Mäki ollut taas asialla ja hyödyntänyt -54 aurinkokaton (katso -86 Kesä-VW). Katto myyty punaisen avo-karmannin omistajille....



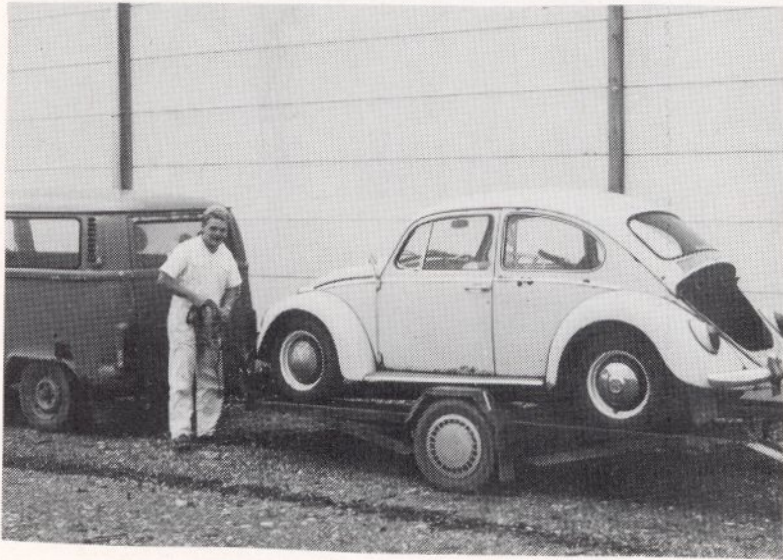
Noin 150:n puhelinsoiton ja monen turhan käynnin jälkeen järjestyi kerholla talli. Parempaa emme olisi edes voineet toivoa!!!



Turun kerhon "nokkamies" näyttää voitonmerkkiä hallin kunniksi. Trailerilla "Scarface" ja vetoautona kerhon väliaikaisesti käyttöönsä sosialisoima VW-Van (kiitokset Penalle)



Klaus Kotkan C31 looker vuosimallia -65. Viime kesänä oli ongelmia 1600 cc:n kanssa, mutta vika löytyi, kun kone purettiin; kannet halki, lohko halki ja sylinteristä pala pois. Klaus hymyilee, sillä hän on kuullut, että usein käyn- ti korjaamalla auttaa ...



Mikael käyttämässä Mäen varaosa-autoa traileriin kiinni, että omistaja uskaltaa ottaa "tyypit". Autolla ajettu 130200 km, seissyt ulkona 5 vuotta, joten kori luonnollisesti "hieman pehmeä".



Paikallisia liikennehäiriöitä? Vauhtia on ainakin 195 km/h, mutta kuski vaan istuu tyynen rauhallisena. Huomioi pyöreät, mustat aurinkolasit, kukeva ote ratista, tuima ilme ja tietysti "luu ulkona"! (Vanin ja trailerin aika varttimaililla 16.39 !?).



Kaikkien mielestä hallin huimin projekti: Kori -61, pohja -67, 1500 automaattista (muutetaan manuaaliksi), takaikkuna tulee -51 metsäkuplasta. Auton omistaa Forsman ja tavoitteena Bug Run -87. Is it only a dream?



Tallin diplomilaikkaaja Mäki; aukaisee vaikka kaljatölkinkin laikalla... Taustalla Scarface vm -63. Kaupungilla kuiskitaan, että autosta tulisi mattaharmaa pleksi-ikkunoilla ja kuppi-istuimilla, koneeksi huhutaan todellista tappajaisellaista (34-heppanen 1200 cc yhdellä 28 Solexilla...!)





Mauri Viljakaisen Sonderbuss -64. Maurilla on lisäksi hieno -56 Karmann Ghia Porschen tekniikalla ja -61 ja -58 Karmann-projektit. Jotkut pahat kielet sanovat, että Mauri olisi ikävä tyyppi; mutta eihän se voi pitää paikkaansa! Eihän? (Ei, jos on kolme K-G:a, lat. huom.)



Kari Lindforsin -60 Karmann nukkuu talviuntaan. Kari kävi vastedes Kreikasta hakemassa keltaiset sumuvalot! (Vieressä vääräkoisten auto, Opel Rekord -59. Omistajalle on myös entisöidyt -61, -63 Kuplat.)



Iso, paha musta... Timo Heinosen cal looker vm. -73. Alkuperäinen kattoluukku, levitetyt peltilokasuojat, alumiinivanteet ja Corbeaun penkit. (Taustalla autohallin suuret pariovet ja näköalaikkunat!)



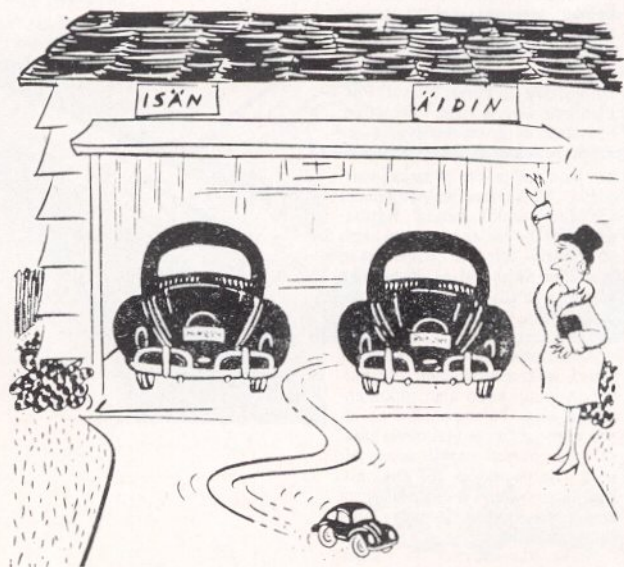
Viljakaisen -58 Karmann Ghia löytökunnossa kotitalliin tuotua. Naapuritalissa melkein valmis -61 K-G



Kalle Mäkelä, joka palvelee väliaikaisesti isänmaataan Säkylän legendaarisessa aidanrakennuspataljoonassa, mainostaa parasta asiaa, mitä hän tietää. Kalle on kyllä sanonut, että hän pitää intistä kyllä melkein yhtä paljon. On kuulemma jopa harkinnut 25 vuoden pestiä diplomijääkärin vakanssilla!

Tässä kaikki tällä kertaa. Tarinan päähenkilöt palaavat taas lehden sivuille kevään tultua!

made by



# Kansanautolla menee nyt lujaa

Se sai alkunsa natsi-Saksassa ja oli aikansa tekninen ihme. Miljoonin kappalein se kulki maailmalle liikenteen kasvun vauhdissa. Se jäi jälkeen ja muistettiin enää vitseissä. Nyt se tulee taas ja on muuttamassa yhdeksi nykyajan legendoista.

## autot

Teksti: LEENA HÄRKÖNEN  
Kuvat:  
CHRISTIAN WESTERBACK  
Piirroukset:  
MAIJA ORAVA



Kuplan syntysanat lausui auto-suunnittelija Ferdinand Porsche 1931: "Projekti 12: Pieni Auto." Ennen kuin kolme ensimmäistä prototyyppiä valmistui 1935 oli tarvittu toisetkin sanat. Berliinin Autonäyttelyn avajaisissa vuotta aiemmin Hitler oli sanonut tai pikemminkin huutanut: "Saksan kansa tarvitsee massatuotantoauton, Volkswagenin!"

Auton piti kuljettää viisi ihmistä 100 kilometrin tuntinopeudella ja sen tuli maksaa alle tuhat Saksan markkaa. Se sai tuotantoon valmiin muodon 1938, ja tehtaan peruskivi muraattiin.

Sodan aikana kuplan alustalle rakennettiin lukuisia erikoisautoja: ambulanssi, traktoreita, pakettiautoja ym. Vuonna 1941 tehtiin kuusi ensimmäistä varsinaista Volkswagenia. Tuotanto alkoi toden teolla sodan jälkeen, ja 1945 hihnalta möyri ulos parituhatta pyöreää volkkaria. Kansalle oli saatu auto.

Kuplia tuotettiin vuosi vuodelta enemmän, kunnes auto saavutti maailmanennätyksen 1972. Maailmalle oli lähtenyt yli 15 miljoonaa kuplaa, eli enemmän kuin siihenastista mestaria, T-Fordia, Folkan, Käfer, Beetle, Maggiolino, Coccinelle, Escarabajo, Fusca, Bube eli Kupla — suosikilla oli lempinimi monella kielellä.

Samalla vuosikymmenellä kuplan alamäki alkoi. Kahdenkymmenen miljoonan raja ohitettiin 1981, mutta valmistus oli Länsi-Saksassa lopetettu jo 1978. Kuplaa tehtiin enää Brasilissa, Meksikossa ja Nigeriassa brasilialaisista osista.

Viimeiset kuplat laivattiin Eurooppaan viime vuonna, jolloin auto juhli 50-vuotispäivää. Silloin maailman teitä taivalsi kahdeksan miljoonaa kuplaa. Niitä oli valmistettu yhteensä 20,6 miljoonaa.

Suomalaiset saivat ensimmäiset 12 kuplaansa toukokuussa 1950. Ne luovutettiin juhallisesti omistajilleen Helsingin Senaatintorilla.

Kuplan sai omakseen 50-luvun lopulla 575 000 markalla silloista rahaa. Auto oli arvokas ja sitä oli vaikea saada.

Vielä 60-luvun alkupuolella kuplia jonotettiin. Vuosikymmen puolivälissä niitä tuotiin jo noin 17 000 vuodessa, hinta oli ruhtinaalliset 6 450 markkaa. Viimeiset tuontikuplat vuonna 1975 maksoivat noin 20 000 markkaa.

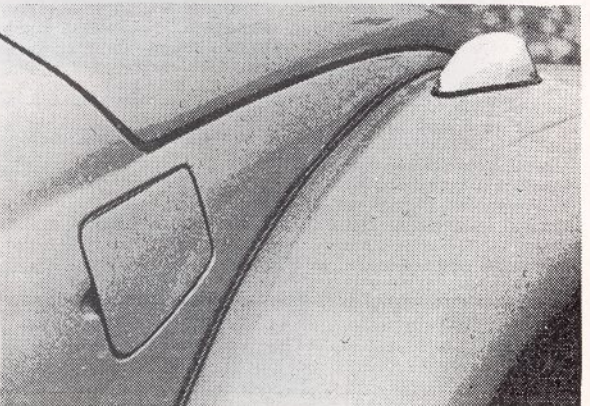
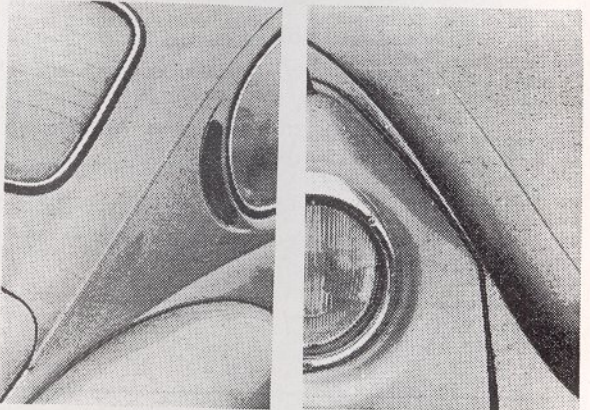
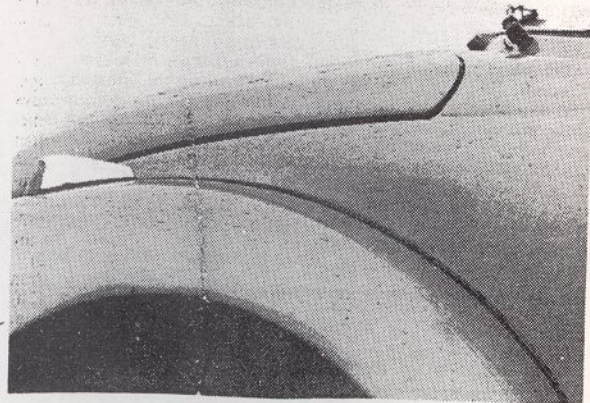
Parhaina vuosinaan kuplassa oli statusta; sitä pidettiin tekniikan ihmeenä joka sopi hyvin Suomen oloihin. Auto oli kestävä, oikealla hoidolla melkein ikuinen. Se oli yksinkertaisen varma ja mukavanmuotoinen.

Tekniikka kulki kuitenkin kuplaa nopeammin. 70-luvulla siihen tehtiin kyllä muutoksia, mutta konehuonetta ei rukattu riittävästi. Sannottiinkin, että kuplassa vain suurennetaan ikkunoita jotta nähdään kuinka tekninen kehitys menee ohi. Kalliin bensan vuosina kuplan kulutus oli aivan liian suuri.

Vielä muutama vuosi sitten kuplan kuskilla oli kurjat oltavat. Pilkkasanoja sateli ja vitsiä väännettiin: "Siinähan ei tarvita turvavyötä kun jäätyy penkkiin kiinni. Tuohan kulkee kuin vasara jota heitetään varsi edellä. Volkkarikuskin lempilaulu on 'Minne tuuli kuljettaa'. Kuplassa tehdään Hitler-tervehdys kun kokeillaan tuleeko etuikkunaan lämmintä ilmaa vai ei. Pissapoika on turha, koska vesi tulee kuljettajan silmistä." Ja niin edelleen ja niin edelleen.

Asfalttipaiseella ei kehdannut lähteä juhannusruuhekkaan kun kuitenkin joutui koko ajan jonon ensimmäiseksi. Pahnapuhallin oli ainoa auto jonka ikkunat olivat jäässä vielä puolen tunnin ajon jälkeen. Katsastusmies löi piikkinsä läpi koteloista, ja äänimerkistä kuului suunnilleen "anteeks" jos kuului mitään.

Mutta aika muuttui, ja vuodet kultasivat kuplankin. Nyt on meilläään kuplien toinen nousukausi.



ja autot viedään käsistä.

Kuplan muoto ja käyttö ovat sen verran persoonallisia, että kuplisteista on tullut samanlainen joukko kuin aikoinaan rättisitikan omistajista: tien päällä morjestellaan, toisten autoja ihailtaan ja omasta pidetään hyvää huolta. Lähistön kuplat tunnetaan, ja toisille kerrotaan missä on nähty "hieno".

Etenkin nuoret miehet ovat innoissaan ja yhä useampi hankkii pienen ja pyöreän heti ajokortin saatuaan. Autoja rakennellaan ja entistetään, ja niiden arvo nousee jatkuvasti.

Nyt ovat huipulla 50-luvun kuplat, joista hyväkuntoisina maksetaan tuhansia markkoja. 60-luvun alkupuolen autotkin alkavat tulla arvoonsa.

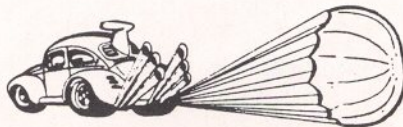
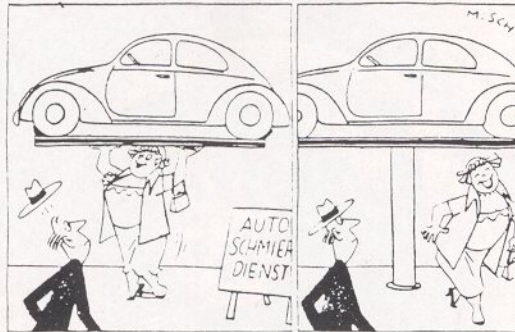
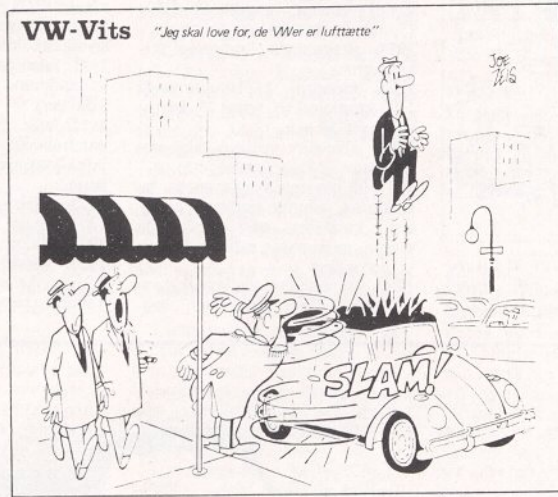
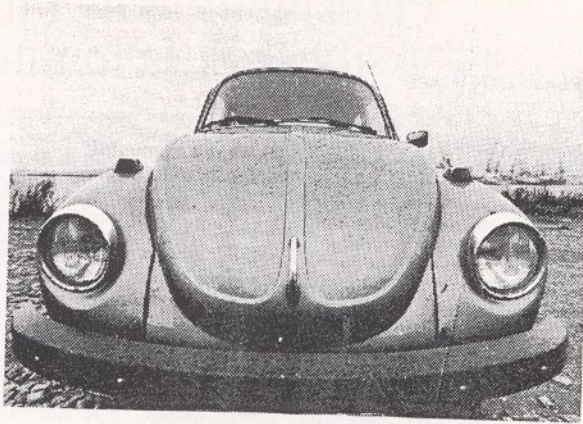
Keväisin ostajan on tosi vaikea löytää hyvää kuplaa, koska sitä myydään paljon kesäautoksi. Talvea vasten kauppa käy myös vilkkaasti, kun rakentelijat täydentävät varastojaan ja toiset haluavat päästä kylmistä kotteroistaan eroon ennen pakkasia.

Kuplien hinnat heittelevät sadoista markoista kymmeniin tuhansiin. Uudemmissa 70-luvun vuosimalleista pyydetään yleisesti kymppitonniin verran ja rakennetuista vielä enemmän. Myynnissä on jatkuvasti myös muutaman sataasen raatoja ja parin tonnin koslia, jotka jotenkuten kulkevat seuraavaan katsastukseen asti.

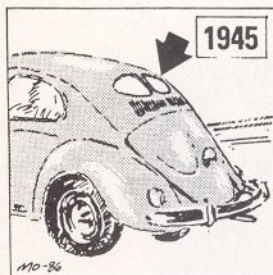
Suomessa on rekisterissä noin 38 000 kuplaa. Määrä saattaa jopa kasvaa, kun vielä heinälatoihin säilytykseen yksilöt löytyvät ja kunnostetaan käyttöön. Vanha kanta ei poistu kovin nopeasti, koska kansanauto on vahvaa tekoa ja varosia saa.

Kuplasta tulee yhä harvinaisempi, koska sen valmistus vähenee jatkuvasti. Sitä tehdään enää vain Meksikossa, viime vuonna noin 86 000 autoa.

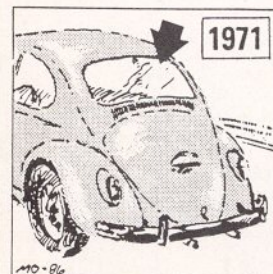
Jos joku kuplavolkkarin ystävä haluaisi tilata uuden uutukaisen auton suoraan tehtaalta, hän pettyisi. Hinta olisi hirveä, eikä kuplia sitäpaitsi voi tuoda maahan. Syynä on, ettei autoa saada tyyppitettyä Suomessa, koska siitä puuttuu kaikenlaisia nykyajan varusteita eikä ruostesuojaukseen täyty nykyisiä normeja.



# Perusmuoto säilyi mutta yksityiskohtia muuteltiin



Alkuaikoina takaikkuna oli pieni ja kaksiosainen. 50-luvulla osat yhdistettiin.



Ikkunat suurenivat ja suurenivat. 70-luvulla tuli jälleen isompi takaikkuna.

Vaikka kuplan pyöreä perusmuoto on prototyypistä asti pysynyt suunnilleen samana, muutoksiakin tehtiin. Alkuaikojen autojen ja nykyisten kuplien ero onkin varsin suuri. Valmistusvuosi ja vuosimalli eivät välttämättä ole aina samat, koska muutoksia tuli kesken vuottakin. Mutta yhtä ei siirrelty: moottori oli ja pysyi takana.

Mm. näin kuplaa muokattiin:

- 1945: Limousine, ulkonäköä ei muutettu muutama vuoteen.
- 1949: vientimalli, kromatut puskurit, pölykapselit, lampunkehukset ja ovenkahvat, "hieno" sisustus.
- 1952: kääntyvät tuuletusikkunat etuoviin, jarruvalot takavalon päälle, uudistettu kojelauta hansikaslokeroineen, rengaskoko 5.60-15, takaluukun kahva poikittain.
- 1953: yksiosainen, suurempi takaikkuna.
- 1954: moottori 1131-kuutioisesta 1192-kuutioiseksi, teho 25 hevosvoimasta 30:een.
- 1955: jarruvalot samaan takavalon kanssa, kaksoispakoputki.
- 1957: 95 prosenttia suurennettu takaikkuna, isompi tuulilasi, uudistettu kojelauta, uusi takaluukun muoto, kaasupoljin rullamuotoisesta pedaaliksi.
- 1960: suuntaviitan tilalle vilkkuvalot, taakse vilkut, pissapoika, "kau-

liukahva", uusi bensatankki, 34 hevosvoimaa.

1961: bensamittari, kaksiosaiset takavalot.

1963: takarekisterikilven valo eli "nenä" leveäksi.

1964: kaikki ikkunat suuremmiksi.

1965: uusi malli VW 1300, 40 hevosvoimaa.

1966: uusi malli VW 1500, 44 hevosvoimaa, levyjarrut edessä.

1967: raitisilmatuuletus, isommat takavalot (ei 1200:ssa), etu- ja takaluukut lyhyemmiksi, bensa täyttö ulkopuolelta, 12-voltitset 1300 ja 1500, uusi 1500 automatic.

1970: täysin uudistettu malli VW 1302 jossa uudet akselirakenteet, isompi tavaratila, pitkä etuluukku, 1,3 litran kone ja 44 hevosvoimaa, malli 1302 S jossa 1,6 litran kone ja 50 hevosvoimaa, ilmastointiaukot siviikkunoiden taakse.

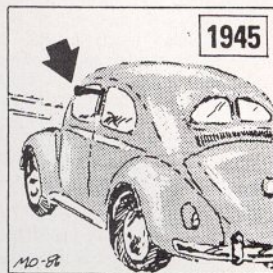
1971: takaikkuna suuremmaksi, takaluukkuun lisää ilmarakojia (ei 1200:ssa).

1972: uusi malli VW 1303, jossa panoraamatuulilasi, isot "elefantinjalka"-takavalot, uudistettu kojelauta.

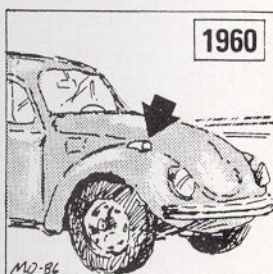
1973: erikoissarjoja, kuten Jeans, 1303 Big ja 1303 City.

1974: vilkkuvalot etupuskureihin.

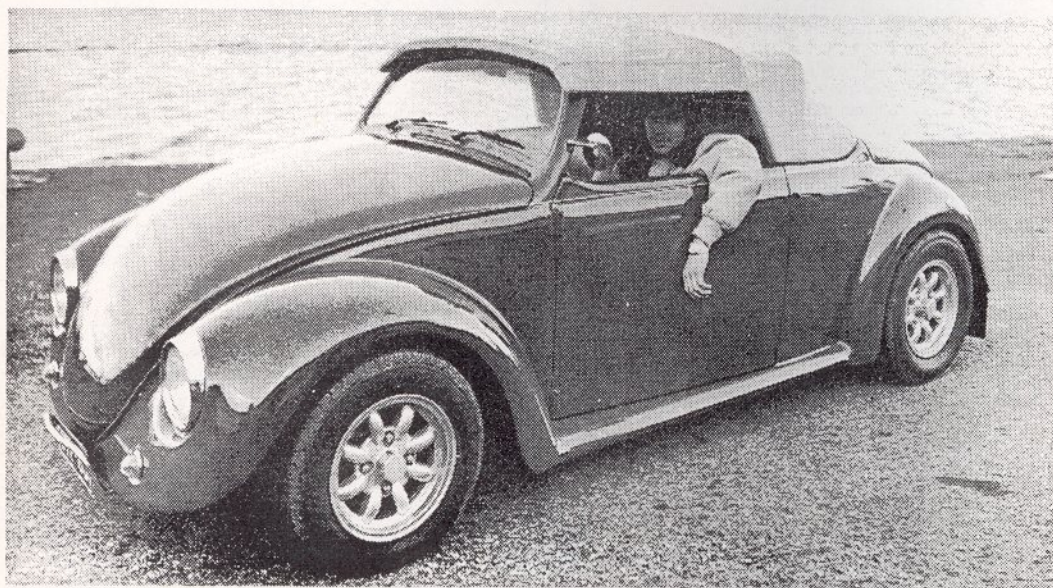
1975: "säätömalli" 1200, VW 1200 L, jossa kromatut puskurit ja pölykapselit, peruutusvalo.



Suuntaviitta eli "poikavinkkari" oli vielä 50-luvun autoissa.



Vilkkuvalot asennettiin sekä eteen että taakse 60-luvun alussa.



Petri Suokas "luu ulkona" kiiltävänpunaisessa luomuksessaan.

# Customit ja lookerit ilmestyivät kaduille

Kuplaa voi käyttää muuhunkin kuin siirtymiseen paikasta toiseen. Se on suosittu harrasteautona, eli sitä sekä rakennetaan että entistään. Kuplaharrastuksesta kertoi Pekka Mannerman.

Harrastajat viettävät usein aikansa vapaa-aikansa verstaassa, jossa talvi-iltoina syntyy customeita. California-lookereita tai alkuperäisiä. Kesäisin niillä ajetaan ylpeinä kokontumisiin ja hienoimpia kuljetaan trailereilla näyttelyihin.

Rakentaja ostaa yleensä kuplan raadon, jota hän alkaa muokata mieleisekseen. Ohjeita saa mm. ulkomaisista lehdistä, joista jotkut ovat erikoistuneet pelkästään kupliin.

California-look on tietysti kotoinen Kaliforniasta, jossa jenkkiautoja on rakenneltu iät ja ajat. Kupla on suunnilleen ainoa eurooppalainen auto, joka on amerikkalaisten rakentajien suosiossa.

## Kaikki ylimääräinen joutaa pois

Cal-Lookereissa pyritään säilyttämään kuplan perusmuoto, joka riisutaan kaikesta ylimääräisestä: kromit ja puskurit otetaan pois, etuvilkut vaihdetaan pienempiin. Etuakselistoa madalletaan.

Kun vielä sisustusta yksinkertaisesti ja ylimääräiset mittarit poistetaan, tuloksena on parhaimmillaan hyvällä maulla tehty siisti kupla. Se maalataan kirikkaalla värillä ja muutama koristeraita kruunaa komeuden.

Customoinnissa auton rakennetta muutetaan niin että se olisi erilainen kuin muilla. Kattoa voidaan laskea ja lokasuojat ja astinlaudat hitsataan runkoon kiinni.

Kuplassa väsätaan myös bugeja, joiden jousitusta nostetaan. Jenkeissä bugeilla ajetaan kilpaa aavikoilla. Suomessa viritettyjä kuplia tuhoetaan nk. jokiamiesluokissa.

Rakentelijat parantavat myös autotensa suorituskykyä. Vantimattoman olaisen kuplan perässä voi hyrrätä jopa parituhattuoitoinen moottori sadan hevosvoiman teholla.

Entistäjät saalistavat 50-luvun kuplia mummon navetan vintiltä. Vanhasta kuplasta tehdään mahdollisimman alkuperäisen kaltainen ja siihen hankitaan monenlaisia varusteita.

Entistäjä junksee romuttamoilla saadakseen etulamppujen paalle "silmauomet", aidon vaihdettavan nupin tai "poikavinkkarit". Kaikki kiiltävä ja kromattu kelpää.

Jos romiksille on joku muu ehtinyt ensin, entistäjä tilaa postitse varaosia Yhdysvalloista. Länsi-Saksasta tai Ruotsista. Ruotsinmatkallaan hän viettää aikansa romutoleilla.

Parisatua kuplaharrastajaa on liittynyt Suomen Volkariyhdistyksen. Yhdistys järjestää kokouksia ja kerhoiltoja, joissa katsellaan kuplien valokuvia ja vaihdetaan kokemuksia. Pälkän kokouksissa valitaan myös Vuoden Volkari. Yhdistys julkaisee säännöllisesti ilmestyvää kerholetta.

Ruotsin vastaava yhdistys, VW-Historiska Klubben, on pohjoismaiden suurin. Yhdistyksiä on myös muissa maissa. Volkariukset tapaavat toisiaan lisäksi vuosittaisissa kansainvälisissä VW-kokouksissa.

## Petri rakensi raadosta loistoauton

Suomen hienoimpiin kuuluva eliperäti hienoin rakennettu kupla on alaveteläinen Petri Suokkaan VW Raadster. Auto kutsuttiin juuri Ruotsiin näyttelyyn ja matkallaan sinne se viivähti hetken Helsingin Eteläsatamassa. Tulipunainen kaunotar sai jopa ohiajaneet poliisit hymyilemään.

Petri on ammatiltaan maatalouslomittaja, ja hän rakensi autoaan vuoden verran vapaa-aikanaan. Vaatimattomasti hymyillen hän esitteli aarrettaan: "Ostin muutamalla satasella tavallisen kuplan raadon. Rakensin sen kokonaan itse, hitsasin kaikki saumat ja taasoittelin peltien urat."

Auton takaosa on tehty konepellistä, ja takavalor ovat pienet ja pyöreät. Etuvilkut Petri otti vanhasta Ministä, sivupeilit olivat aikaisemmin moottoripyörässä.

Auto on upeasti viimeistelty. Automaalauskurssista on ollut Petrille hyötyä, sillä hohtava maali on hänen jäljiteltä. Sivussa kulkee tyylikkäästi pari ohutta raitaa.

Sisällä ei ole mitään turhaa: vaaleanruskeat nahkaistuimet ja pari mittaria. Ohjauspyörä on puukehyksinen.

Petritä upposi rakenteluun noin 15 000 markkaa, mutta sitä hän ei sure.

"Se oli mukavaa hommaa. Talvella tosin meinasi usko loppua, kun tein hankalimpia töitä eikä minulla ollut edes omaa tallia."

Petri ajoi viime kesänä autollaan kolmientuhatta kilometriä. "Paivisin kävin kylällä pyörähtämässä."

# "Sitä autoa en unohda koskaan"

Melkein kenellä hyvänsä on jonkinlaisia kokemuksia kuplasta. Joka itsellä on ollut se ainakin vähän aikaa, tai tuttavilla. Juttuja on yhtä paljon kuin autojakin, ja harvasta moottoriajoneuvosta kuulee puhuttavan yhtä lämpimän äänenpainoin:

**Pekka, 43:**  
"Ostin sen vuonna 1977, se on tuhatkaksisatainen, mallia -67. Se oli ajettu yhden talon pellolle ja moottori oli rikki. Maksoin 550 markkaa, ja auto hinattiin pois. Vika oli tyyppillistä kuplalle, kiertokangen laakeri rikki. Remontti tehtiin, ja toin auton Vantaalle."

Kuplalla ajoin pari vuotta, kuskasin sillä vaimoa ja kolmea lasta. Turvallisuustekijät olivat niin ja näin, kun täyteen lastatulla karrilla kuljettiin. Turvavyöt sentään oli edessä.

Koskaan se ei jättänyt tielle. Se tosin käynnistyi huonosti, ja kuumalla ilmalla sitä ei tahtonut saada uudelleen liikkeelle, jos moottorin sammutti. Muutaman kerran sitä työnnettiinkin.

Katsastukset olivat aina jännittäviä. Kerran katsastusmies polki jarruputken rikki ja kerran auto ei startannut lainkaan.

Kuplalla on tosi mukava ajaa. Sivutuulellahan se on herkkä, mutta muuten ketterä ja kevyt, näppärä.

Lämmityslaitte on hankala. Kerrankin mentiin koko perhe 27 asteen pakkasella Vantaalta Kymenlaaksoon, ja vaimo raaputti koko ajan raapalla ikkunaa että näkisin jotain. Koriällä ikkuna suli sen verran että näin ulos.

Turvallisuuden takia lopulta vaihdoin autoa. Kupla on nyt kesäpaikan ulkorakennuksessa, ja sillä ajetaan vain kesäisin, aika vähän. En aio luopua siitä, kun muikin perhe on sitä mieltä että kuplaa ei saa hävittää."

**Matti, 60:**  
"Meille ostettiin VW 1200 vuonna 1964. Se oli uusi, ja sitä jouduttiin jopa jonottamaan. Hinta oli seitsemän tuhatta."

Se oli hyvä auto. Kone oli matalavirtainen ja kestävä. Se on yksinkertainen ja varma, siihen ei tullut helposti vikoja kun ei ollut hienouksiakaan. Varaosia sai helposti.

Pellit olivat vahvat eikä auto ollut herkkä ruostumaan. Pyöreiden muotojen ansiosta se oli myös meluton.

Talvikäyttöön kupla sopi: takaveto ja kone takapyörän päällä. No, lämmin auto ei kyläkään ollut.

Isole perheelle se oli ahdas, taivaratila ei juuri lainkaan. Matkatavarat jouduttiin lastaamaan katolle. Pienimmät lapset matkustivat mukavasti takapenkin takana, kun turvaistuimia ei ollut siihen aikaan. Moottorin hyrynä nukahtivat.

Suorituskyky oli raskaalla kuormalla heikko. Pieni kone ei jaksanut vetää rekkojen ohii, joten ajo ei ollut turvallista.

Kuplalla ajettiin pitkät reissut, 7 000 kilometriä Keski-Euroopassa. Itävallassa ja Sveitsissä. Pohjoismaiden kierrettiin ja Lapissa käytiin.

Ahtauden vuoksi perheelle hankittiin lopulta isompi auto. Kupla palveli kakkosautona ja vaimon työkärrynä, kunnes poika ajoi sen katolleen vuonna 1981. Vielä se olisi ollut hyvässä kunnossa, vaikka sillä oli ajettu jo 280 000 kilometriä.

Kurtattu kupla myytiin naapurikuntaan. Uusi omistaja kunnosti sen ja se kulki taas. Joskus on käyty kurkistamassa, vieläkö se on tallella. Pariin vuoteen sitä ei ole näkynyt."

**Kristiina, 31:**  
"Elin koko lapsuuteni kuplan varjossa. Meillä oli harmaa, musta, vihreä, punainen ja sininen volkkari. Minulle ostettiin oma heti kun sain ajokortin — jonka ajoin muuten kuplalla."

Kuljin omalla autollani maalta kouluun. Työharjoittelussa käytin autoa työmatkoilla, ajelin sillä kesät talvet. Vaihdoin itse renkaat ja pesin ja puunasin sitä. Sen koommin en olekaan autoja pessyt.

Kerran olin työreisillä Keravan nuorisovankilassa, ja jätin vahingossa avaimet lukittuun autoon. Vankilanjohtaja lohdutti, että ei hätää, täällä on ammattmiehet paikalla. Auto saatiinkin tuotapikaa auki.

Ainoastaan kerran jäin kuplallani tielle. Kuoppaisella tiellä virranjakajan kansi irtosi, mutta tyttöäverini kanssa löysimme vian ja matka jatkui.

Yhtenä kesänä ajoimme hellepäivänä Danny-showta katsomaan. Auton lämmityslaitteet jämähtivät täysille, kerrankin kuplassa tarkeini.

Parin kolmen vuoden päästä myin kuplan ja ostin rahoilla turkin ja pesukoneen. Kyllä minua siitä iivattiin.

Kuplalla oli kiva ajaa. Ja siinä oli vahvasti tyyliä. Enää en kyllä haluaisi ajaa sillä."



Hassua, muut autot haluavat välttämättä nähdä minut peileistään juuri tästä kulmasta.

## ***Peltipallo on vihainen***

Olen lajini yleisin edustaja maailmassa. Pyöreitten ja pehmeitten muotojeni takia minua kuulee myös palloksi tai kuplaksi morkattavan. Rehellisenä käyttöautona, jokapojan pirsinä olen nimeeni tyytynyt, vaikka syntyessäni noin viisikymmentä vuotta sitten, olin aikaani paljon edellä.

En kiukuttele tühristä. Yksinkertainen rakenteeni ei riistä omistajaltani hermoja eikä rahakukkaroa ja asiallisella käytöllä pyöräni pyörivät vuosikymmeniä - siihen eivät nuoremmat ja virtaviivaisemmat sukulaiseni yrityksistään huolimatta yllä.

Olen mieltänyt asemani isovanhempana, esikuvana. Pidän tasaisesta ja rauhallisesta menosta enkä revittele koskaan yli rajojeni. Mutta viime aikoina olen huomannut joutuvani jul-

man leikin kohteeksi, aivan kuin nimi enteilisi kohtaloani. Mahdollisuuteni liikenteessä ovat nykyään samat kuin lastenkutsuille päätyneellä saippuakuplalla.

Köröttelen aamutuimaan valtatiellä. Kolmion, ei peräti stop-merkin takaa on päätielle pyrkimässä täysperävaunullinen rekka-auto. Mitä, se kääntyy eteen, oi vanhat jarruni!

Maatalon isäntä emäntineen näyttää lähteneen kaupunkireissulle. Hyvä, annan heidän vanhalle vetopelilleen tietä. Ryömin varovasti tienreunassa ja vilkutan tervemenoa.

Isäntä ei luota kehotuksiini, vaan pysyttelee sitkeästi takanani, ei kun imusani. Hän huohottaa viimeiset kaksikymmentä kilometriä kiinni puskurissa - ni monista väistämis- tai

irrottautumisyrityksistäni huolimatta.

Maajussi saakoon vielä anteeksi, mutta kun samanlaisiksi ahdstelijaksi ilmaantuu ammattiautoilija, rekkakuski alkaa mittaani jo täytyä.

Kahdennenkymmenen kesäni kauheimmat hetket koin silloin, kun ohjaimiini istui emäntäni sisar, juuri kahdeksankymppin lätjän haltijaksi päässyt nuori nainen. Minä, NAINEN ja LÄTKÄ oli jo liikaa liian monelle.

Omituisinta tässä kaikessa on se, kuten emäntäni väittää, että ajaessaan suurella ja uudella japanilaisella täsmälleen samoilla nopeuksilla ja reiteillä, hän ei törmää moiseen käyttöseen juuri koskaan. Rekkakin uskoo kuutioita ja tuulta ahaasti halkovia linjoja.



Moni hieroi  
kauppaa  
Forssassa

# Kuplaa ei saa enää rahalla



*Moni kävi haikailemassa Forssassa käynnyttä upouutta Kuplaa.*

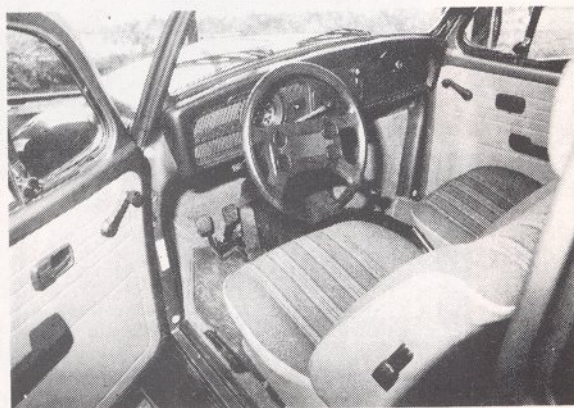
Joskus vuonna 1934 annettiin saksalaiselle Ferdinand Porschelle tehtävä, jonka lopputuloksesta tuli käsite automaailmassa. Pari vuotta toimeksiannon jälkeen syntyi Kupla, jota on mainostettu maailman ensimmäisenä nykyaikaisena autonä.

Kuplan valmistus on lopetettu Euroopassa ja samalla tuontikin Suomeen, mutta jokin aika sitten forssalaisetkin pääsivät vielä ihmettelemään upouutta Kuplaa.

Automallia valmistetaan edelleen Brasiliassa, Meksikossa ja Nigeriassa noin parisataa tuhatta vuosittain.

Suomeen on tuotu pari näyttelyautoa, joista moni olisi maksanut vaikka mitä. Tyly tosiasia kuitenkin on, ettei uutta Kuplaa enää rahalla saa.

Suomeen tuotiin menestystarinan aikana 130 000 Kuplaa, joista noin kolmannes on edelleen liikenteessä.

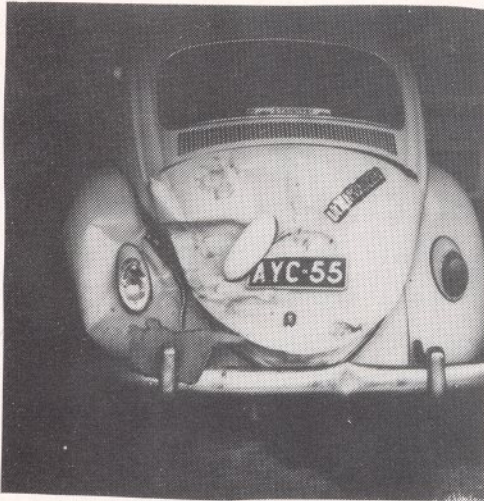


*Sisätiloissa on edelleen tutut piirteet jäljellä.*

## WANHA VIELÄ VOIMISSAAN

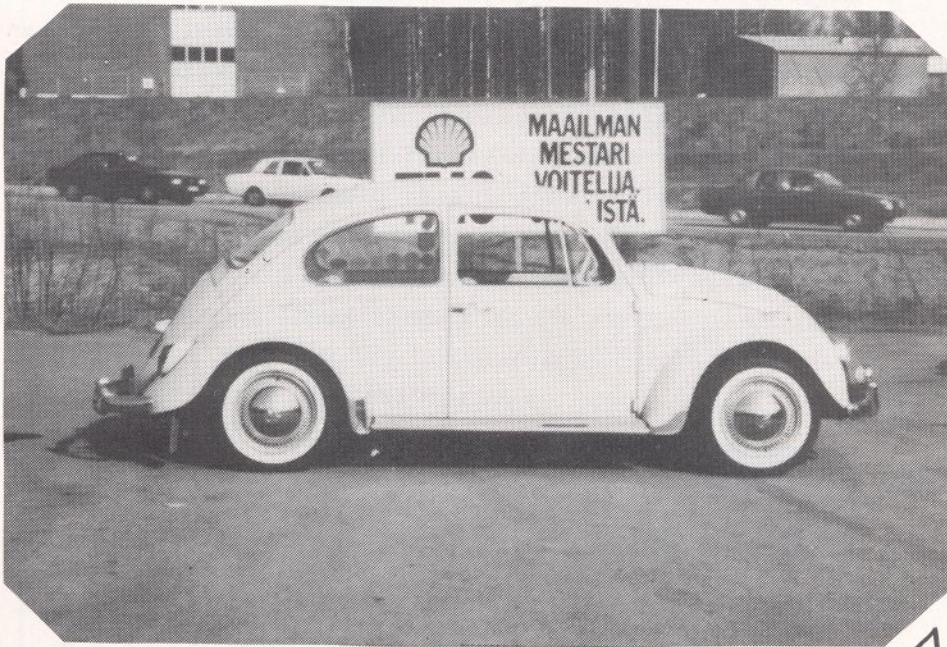


Vuonna 1965 valmistettiin Saksassa 1. 008. 983. VW kuplaa. Omistamani kupla on siis yksi näistä, valmistettu loppukeväästä 1965. Vuosimalli, joka erosi vuosimallista 1964 jonkinverran. Vuosimallissa -65 oli suuremmat ikkunat, tuulilasinyyhkijät osoittavat sisältä katsoen vasemmalle, tuuletusikkunankarmi muuttui pystysuorasta hieman viistoksi, takaluukunkahva T-kahvasta painonapiksi, tuulilasinyyhkijöiden katkaisija vedettävästä kierrettäväksi. Autoni väri on Pearlweiss 1-87 eli helmen-vaikoinen. Auton matkamittarissa on n. 45.000 eli yhteensä 145.000 km, lukemaan olen päässyt tutkimalla auton huolto-  
muistioita jotka auton mukana sain. Kovia kokenuthan se on kun se keväällä -85 oli Vakuutusyhtiöiden varastossa myytävänä. Jokin siihen oli perään osunut ja jälki sen mukainen. Alkuperäinen 1200:nen moottori on tallessa mutta kolarissa kärsinyt ja vähän "läjässä". Kuplaan olen pyrkinyt lisäämään 60-luvulla kaupan olleita lisätilpehöövereitä. Eihän



Suomesta paljoakaan löydy mutta jotain kumminkin. Autosta löytyvät : lukollinen vaihdekeppi jossa on samassa virtalukko (hyödyllinen, jäihän varkailta pari viikkoa sitten auto viemättä), tavarahylly kojelaudan alla, 6 voltin savukkeensytytin virtalukon paikalla, pienet lipalliset keltaiset lisävalot, nokan kivi- suojuskangas, etuluukun kynsi- suojus, valkosivut (60-luvulla pitäisi olla kapeat mutta mistä niitä saa ?), kivipellit etu- ja

takalokasuojissa, kolhupellit ovipilareissa, astinlaudoissa jalkineen "raaputin", metallinen SF-lätkä, jenkkivilkut (ei kylläkään kuulu vuosimalliin -65), ovenkahvojen kynsipellit, sadelistoissa kiiltävät koristelistat, koristerenkaat vanteissa, etuvalojen "lipat", alkuperäistyyppinen antenni (tilattu USA:sta). Paljon vielä olisi saatava mutta voihan sitä jotain löytää kun pitää silmät auki.



Macke !

Uusinta kerholehteämme lukiessani huomasin, että keskustelu liikkuu vieläkin ilma- sekä nestejäähdytteisissä. Keskusteltu on, että nestejäähdytteiset pitäisi sulkea pois yhdistyksestä. Itselläni on kupla siis ilmajäähdytteinen. Itse en kannata minkäänlaista erottelua eri jäähdytysjärjestelmien mukaan enkä myöskään vuosimallien välistä erottelua. Itse olen enemmän kiinnostunut kuplista, pakuista, Karmanneista sekä 3 ja 4 tyypeistä mutta minkäänlaista empatiaa en nestepeleihin tunne. Tuovathan ne vähän vaihtelua ja onhan monella nestepelein omistajalla ilmajäähdytteinen tai ainakin joskus ollut. Monet tarvitsevat nestejäähdytteisen työssään tai muuten. Nestejäähdytteiset ovat selvänä vähemmistönä yhdistyksessä ja olisiko järkeä näin pienessä maassa perustaa niillekin oma yhdistys? Volkkarihan se nestejäähdytteinenkin on, katso vaikka merkkiä keulassa. Ei näitä ilmapelejä ikuisesti ole ja jos ajatellaan tulevaisuuteen kannattaisi jopa "satsata" enemmänkin niihin jotta jäsenmäärä ei ainakaan pienenesi. Tarkoitan tässä Golfeja, Passatteja, Poloja ym. Jos esim. Ruotsissa jaetaan vuosimalleihin ja eri tyypeihin niin pitääkö täällä tehdä perässä, ei kaikki sieltä tullut välttämättä toimi täällä. En suinkaan pidä erottelua siellä pahana onhan siellä paljon enemmän erilaisia autoja kuin meillä täällä Suomessa.

Ensi kesää odotellen !

*Macke!*



**RAT-GEAR** til



- \* Skift gear med hånden på rattet
- \* Hurtigt og bekvemt gearskift
- \* Lettere passage ved udstigning af højre dør
- \* 100.000 km garanti
- \* Vognens øvrige garantier berøres ikke ved monteringen

**FORLANG DEMONSTRATION**

## VW-KLUBISTA

Olen verrattain uusi jäsen ja ilmaisen mielipiteeni VW-klubista. En tiedä mitä Kevät-VW:ssä on kirjoitettu, mutta otan kantaa Kesä- ja Syys-VW:ssä kirjoitettuihin mielipiteisiin.

Kerhon tulisi pitää tarkoitettun Volkswagen-merkkisille ajoneuvoille, eikä vain ilmajäuhdytteisille. Sillä löytyyhän erikoisia ja rakennettuja (viim. ei välttämättä) VW:tä muistakin malleista. Sekä haluavat muutkin VW:n omistajat saada tietoja ja ratkaisuja ongelmiin OMAN kerhonsa (merkki-) kautta. Täytyy myöntää että kerhossa suurin osa VW:tä on ilmajäuhdytteisiä, mutta syykin on selvä: VALMISTUSMÄÄRÄ ja HINTA. Kerhoa ei myöskään saisi muuttaa siten, että tiettyyn vuosimalliin saakka tai rakennelman mukaan. JOKAINENNIEN RAKENTAA VW:nsä OMAN MIELENSÄ MUKAAN. Ja miksei entisöity ja rakennettu VW voi elää saman katon alla. Samaten kuin ilma- ja vesijäuhdytteisetkin.

En ole vielä käynyt kuin muutamassa kokoontumisessa ja sielläkin on suurin osa ollut ilmajäuhdytteisiä. Jotta saataisiin muutkin VW:t mukaan, voiteisiin ESIMERKIKSI palkintojen jakoa muuttaa seuraavasti: jaettaisiin kokoontumisen autot luokkiin esim. 1. luokka KUPLAT, 2. luokka PAKETTIAUTOT ja 3. luokka MUUT ( johon kuuluisi Golf, Jetta ym). Äänestystapa on sama kuin People Choicessa ja luokkansa eniten ääniä saanut on voittaja.

Vaikka ulkomailla kohdistetaan kerhossa johonkin osaluueeseen, niin täytyykö meidän seurata heitä. Ollaan erilaisia ja pidetään kerho sellaisenaan kuin se on. Sillä ulkomailta saadut tiedot eivät aina ole hyviä.

t. *Martta Korpela*

### KUPLIA KUPLIA

Tuo 50-vuotis päivä lähestyy. Tämä koskee siis minua. Nyt on sitten niin, että KUPLIA sattuu olemaan saman ikäinen. Johtuisiko siitä, että tulemme vallan mainiosti toimeen. Nuo nuoremmat vekottimet sisältävät niin paljon turhaa, jota ilman tulee hyvin toimeen. Ainoastaan polttoaineen kulutus on mielestäni merkittävä etu noilla nuorilla. Kas Ferdinand lähti niin terveeltä pohjalta Kuplaa suunnitellessaan. Periaatteet olivat nimittäin tilava vaunu viiden hengen kuljettamiseen, kohtuullinen polttoaineen kulutus (aikalaisiin verrattuna) ja yksinkertainen rakenne. Tämän lisäksi jatkuva 100 km:n tuntinopeus ilman ylimääräistä rasitusta moottorille. Se oli mukava saavutus mille tahansa autolle 30-luvulla. Mitä tulee kiihtyvyyteen en muista VW-1302 S:n kiihtyvyyttä, mutta jätettyäni muutama vuosi sitten omani maahantuojaalle muutamaksi päiväksi, sain tilalle VW Golfin. Omalla kiihdyttäessäni sai varautua hyvin, sanoisiko herrasmiesmäiseen nopeuden kasvuun. Golfilla painoin samalla tukevuudella kaasua ja se mokoma aikoi nousta edellä ajavan Mercedesen takaluukun päälle. On näemmä viimeisen 50:n vuoden aikana tapahtunut VW:ssa pientä parannusta.. On kuitenkin aloja, joissa Kupla pitää pintansa edelleen. Maastoratakilpailuissa TV:ni antaman informaation mukaan Saabit, Volvot Opelit yms jäävät kinastelemaan toisesta sijasta. Jaa, onpahan vielä areena, jolla Kupla säihkyi: Paikoita se illalla lumimyrskyssä kadun varteen, kuten tein Hgin Munkkiniemessä 71. Aamulla aurausauto oli sijoittanut sen mahtavan lumivallin sisäpuolelle. Kahdeksan kertaa vuorotellen vaihdetta pakille ja ykköselle ja kas, se mokoma oli työntänyt sillä luihulla nokallansa auton mentävän raon siihen mahtavaan lumivalliin. Sellaiseen pystyy vain takatuupparit.

Luin tässä tänään Dagens Nyheterin autopalstaa. Oli siinä VW 1300 vsm 66 ja ajettu 100.000 km. Kunto väittämän mukaan alkuperäinen. Entäs hinta, joo 15.000 Skr. Uutena se maksoi n. 10500 Skr. Tämä yksi monista esimerkeistä vuosien aikana, kun "Pahnasta" pyydetään ja ilmeisesti myös saadaan uutta vastaava hinta tai enemmänkin. Mikä muu käyttöauto pystyy samaan?? Eräs ilkeä huhu tosin kertoo balettitanssioiden rakastavan sitä, koska se tarjoaa aivan ennennäkemättömiä ja kokemattomia piruetteja kesken tylsän ja pitkästyttävän ajon. Tällaisten huhujen levittäjien paikka on mielestäni telkien takana. Lopuksi totean, että lehdestämme on kehittynyt oikein asiallisen ja sievän tuntuinen, kaikin tavoin.

*Pentti K. -ki*

Pentti Kivimäki

KYSYMYKSIÄ TOIMITUKSELLE:

- 1) Mistä vuosimallista lähtien on kupliin laitettu ns. jenkkipuskurit?
- 2) Mihin vuoteen asti oli kuplissa ja pakuissa vinkkarit.
- 3) Kuka on asentanut kuplissa usein vinkkarien tilalla olevat rumat "vilkkulyhdyt"? Onko ne jo tehtaalta asti vai onko maahantuoja yrittänyt näin parantaa auton turvallisuutta?
- 4) Mitä lisävarusteita oli vuonna 55 saatavana kuplaan?
- 5) Mistä voi tilata HOT VW lehteä?

KIITOS

Vastauksia:

- 1) Jenkkipuskurit ovat olleet saatavissa vuosimallista -56 alkaen.
- 2) Vinkkarit korvattiin vilkuilla Euroopan markkinoilla:  
Typ 1 (Kuplat) 1.8.60 alkaen ja Typ 2 (pakat) alkaen tammik. -60.  
USA:n vientimalleihin tuli kumpaankin tyyppiin vilkut mallista -56 alkaen.
- 3) Vilkkulyhdyt ovat omistajien asentamia tai asennuttamia.
- 4) Lisävarusteita oli saatavissa lukuisia, esim. em vilkkuvalot. Täydellisen listan antaminen tässä yhteydessä ei ole mahdollista. Tietääköhän sitä kukaan? Tyypillisimpiä lisähelyjä olivat: Lamppujen lipat, lokasuojien kärkipellit, kynsipellit kahvojen alla, aurinkolippa ulos, aurinkolippa pelkääjän paikalla, lisä/erikoismittarit jne.  
Jos joku lukija tuntee asian läheisemmin niin olisi ihan kiva saada muutama rivi tai sivu tietoa vaikka seuraavaan lehteen.
- 5) Hot VW:n tilausohjeet on toisaalla tässä lehdessä.

Terv.VW-lääkärisetä



VW 1200 Sedan  
-55, 1200 ccm,  
musta

Omistaja:  
Ari Rautiainen,  
Riihikallio



*Transporter on ehtinyt kolmanteen polveen-  
sa. Piirteet ovat samat vuoden 1949 ja 1980  
mallissa. Kolmenkymmenen vuoden ikäeron  
tosin kyllä huomaa.*

# Maailmanennätyspaku VW:n Transporter

Kun kansan suosiota on kestänyt yli 30 vuotta, täytyy takana olla muutakin kuin tarve kuljettaa tavaroita. Miespolven aikana kilpailijoiden määrä ainakin on kasvamistaan kasvanut, mutta ne eivät ole kyenneet suistamaan Volkswagenin Transporteria jalustaltaan.

Transporteria voidaan tituleerata maailmanmestariksi: sitä on vuodesta 1949 valmistettu yli viisi miljoonaa yksikköä. Toki henkilö- ja pakettikuljetuksiin tehty Transporter on vuosien aikana seurannut aikaansa. Menelläään on kolmas sukupolvi, joka näki päivänvalon 1979, mutta sen perusrakenne on edelleen sama kuin vanhempien veljiensä: ilmajäähdytteinen moottori takana ja takapyöräveto.

## Ajomukavuus henkilöautomainen

VW Transporteria on saatavissa erilaisin korein: umpipakettiautona, avopakettiautona, doppelina ja bussina. Ohjaamo on joko kahdelle tai kolmelle hengelle ja Kleinbussi rekisteröidään joko 7, 8 tai 9 henkilö-

le. Valinnaisena ovat 1,6 litran ja 2 litran bensiinimoottorit. Dieselmoottoria myös odotellaan.

Lähtiessään liikkeelle ihastuu pakettiauton henkilöautomaiseen ajomukavuuteen. Ellei konepeitto puuttuisi silmien edestä ja sisäpeili paljastaisi rajoitettua sisä- ja takanäkyvyyttä, luulisi istuvansa henkilöautossa.

Vaikutelmaa lisää vaimeana takaa kuuluva moottorin ääni ja myös tyhjänä sopivalta tuntuva jousitus sekä tasapainoinen käyttäytyminen. Kuitenkin Transporter kuormaa lähes 1 000 kiloa ja kuormatilain tilavuus on 5,7 m<sup>3</sup>. Korotetulla katolla tilaa on 7,6 kuutiota.

Ajamassamme umpinaisessa Transporterissa oli pienempi eli 1,6 litran moottori, jonka iskutilavuus on 1 584 m<sup>3</sup> ja teho 50 hv. Se tuntui riittävältä, joskin pienehköstä moottoritehosta johtuen liikkeisiin tuli täydellä kuormalla melkoista rauhallisuutta.

## Tuotekehittelyllä miljoonamenekkiin

Kolmannen polven Transporteriin on tehty monia muutoksia. Jousitus on entistä miellyttävämpi ja etupyörien kääntymä aikaisempaa suurempi. Ohjaamo hallintalaitteineen on kokenut muutoksia edellisestä polvesta. Vaihdetanko tosin on sijainniltaan vieläkin vain pitkäkätisille. Rei-

lunleveä takaluukku ja takaikkuna helpottavat lastamista ja purkamista sekä ajoa. Moottorin takana vaatima tila ei enää näytä niin suurelta kuin aikaisemmin. Olisiko syynä korin toistakymmentä senttiä kasvanut leveys.

Nokatomissa pakuissa kuljettajan turvallisuus on oma ongelmansa. Kolmelle öytyi etupenkiltä turvavyöt, minkä lisäksi puskurin takana on entistä pitempi törmäysenergiaa vastaanottava kokoonpaineslohko. Etuseinä on lisäksi vahvistettu samoin kuin ovetkin mahdollisen törmäyksen varalta.

Volkkarin Transporterin suunnittelu ja kehittäminen alkoi vuonna 1949 Kuplan rakenneratkaisujen pohjalta. Helmikuussa 1950 rullasivat ensimmäiset 25 hv/DIN-moottoriset Transporterit maailmalle.

Ensimmäisen vuosikymmenen aikana valmistui lähes 680 000 Transporteria, joista 36 % oli umpipakettiautoja. Miljoonas auto tuli tehtaasta 1962 ja 3,5 miljoonan yksikön raja ylitettiin 1973/74. Tällä välin oli jo ennätetty toiseen sukupolveen, sillä 1967 malli sai jälleen suuremman 1,6 litran moottorin ja yhtenäisen tuulilasin. Muitakin muutoksia Transporter koki vuosittain samaan tyyliin, joka ehkä paremmin tunnetaan serkkunsa Kuplan historiasta.

— JNR —



VW Kupla -73, TBE-981,  
Met.hohto vaal.sininen,  
1300 ccm, LA-puhelin,

Omistaja: Markku Korpela,  
Loimaa



## "MATA JARI"n pakina HYVINKÖ KIIHTYY?

Tämä on elämänj rohkein pakina, kukaan tietää vaikka jäisi viimeiseksikin. Aion nyt vihdoon julkituoda totuuden siitä, mitä autot omistajistaan kertovat. Se on Suomessa, vaikka sen itse sanonkin tosi kova veto. Suomalaisen miehen akka saa sanoa miksi lystää, mutta moitippas autoa.

- BMW:** Bemarilla ajavat jupintapaiset. Monella niistähän on kurja homma ja kurja liksa, mutta työnantajan omistamalla autolla ajetaan kuin seitsemän miestä. Välillä pistetään mustat lasit silmille ja luikitaan hakemaan sossusta toimeentuloavustusta, kun luottokorttivelka oikein tukistaa.
- CITROEN:** Sitikalla ajavat ovat nautiskelijoita, Yleisyyöjiä ja -juojia, vähän tahdottomia, mutta harmittomia veikkoja.
- FORD:** Voortimiehet ovat merkkiuskollisia. Kun isoisän isällä oli Voorti, niin se on ikäänkuin pyhä velvoite. Sanotaan, virheellisesti kuten pakinan lopusta tulette huomaamaan, että vain Voortimiehet pääsivät automaattisesti taivaaseen, kun on niin paljon kärsitty jo maan päällä.
- HONDA:** Tässäpä vasta surkeata joukkoa. Persaukijaisia joidenka rahat eivät riitä Mersuun eikä Bemariin. Veholla kuitenkin norkoillaan ja yritetään sulautua parempiosaisten joukkoon. Surkeata.
- LADA:** Kaikki ladailijat eivät ole kommunisteja. Muuten vaan yksinkertaisia ja arvatenkin kaikkein rikkaimpia. Ei kai köyhällä ole varaa ostaa autoa, jonka arvo on puolessa, kun saa sen liikkeen ovesta ulos. Ladan omistajat pukeutuvat huonosti, juovat raakaa viinaa, kenties piereskelevätkin.
- MERCEDES-BENZ:** Mersun omistajalta on useimmiten mennyt paras ikä bisneksessä tai muussa vilpissä. Menetettyä nuoruutta hyvitetään ajamalla komeasti ja elämällä leveästi. Oma lukunsa ovat käytettyjen taksimersujen ostajat, jotka maksavat ylihintaa siitä, että saavat ajaa autolla, jonka takapenkille on oksennettu.
- MOSKVITSH:** Jos kaikki ladailijat eivät olekaan kommareita, niin uuden Mossen ostaja on sitä lähes varmasti. Ei sitä voi muuten ymmärtää, jollei ole mielisairaallinen huumorintaju. Muuten pätee kaikki sama kuin ladailijoihinkin.
- NISSAN:** Datsun vaihtoi nimeäänkin, mutta mihinkäs siitä pääsee. Yksinkertaisia vähään tyytyväisiä merkkiuskollisia, laskisoosin syöjiä koko porukka. Pelkäävät erottua massasta, elämässä ainoa tavoite pysyä naapurin kanssa tasoissa. Käyttävät pipoa ja kesällä mainoslippahattua. Housuissa polvipussit. Jotkut nuoremista saattavat kyllä ottaa permanentin, mutta mitä se auttaa, kun permanentin alla ei reagoida kuin perjantäipulloon ja bingolettoon.
- SAAB:** Tässä mulla ja on. - Isänmaallisuuden nimissä maksetaan ruotsalaisesta autontapaisesta melkein mitä vain. Pyrkymien merkki. Tien päällä yritetään ohi kaikesta mikä liikkuu. Näillä on usein potenssivaikeuksia tai sitten ne pieksevät akkojaan.
- SKODA:** Jotkut ostavat Skodan, vaikka samalla rahalla saisi hyvän käytetyn. Nämä samat äijät vaativat naiseltaan neitsyyttä ja käyttävät mieluusti kertakäyttöastioita. Kukaan ei saa koskea ennen häntä!
- SUZUKI:** Entiset mini- ja pikkufiijumiehet ostavat nyt Suzukin. Se on turvallisen pieni ikäänkuin kohtu. Tämä turvallisuuden haku johtuu siitä, että nämä ovat keskosia, sanan pahimmassa merkityksessä.
- TOYOTA:** Samaa kastia Nissan-miesten kanssa, jäärapaisempia.
- WARTBURG:** Kaksitahtimiehet ovat oma lukunsa. Sayu nousee ja haju. Näissä on vähän keksijän vikaa. Tekevät omia virityksiään. Rautalangalla korjataan auto sekä telkkari. Kuolevat usein sähköiskuun.
- VOLKSWAGEN:** Tämä on oikein nuukien ja pihien automerkki. Volkkarimies juoksee vitosen halvemman kahvipaketin perässä maan ääriin. Keski viivaa pitkin viittäkymppiä. Nämä ottavat rahaa kolehtihaavista.
- VOLVO:** Volvomies ajaa ylitsesi jos et väistä. Näissä on vähän "rautaa rajalle" -meininkiä. Volvolla pääsee taivaaseen. Kysykää vaikka papeilta Lahti, Laitinen tai Saarikoski. Amazonilla pääsee vain alkulauteille.

VOLKKARIYHDISTYKSEN TOIMIHENKILÖT VUONNA 1987

Yhdistyksen osoite:  
Suomen Volkkariyhdistys ry, PL 145, 06101 Porvoo

Yhdistyksen pankkitili:  
SYP-Turku 205 721 - 65568

Johtokunta (3 henk.)

Puheenjohtaja  
Pekka Kananen puh. 90-387 498  
Simakuja 8  
00750 Helsinki

Jäsenet:

Jukka Oravainen puh. 90-308 363, koti  
Rekipellont. 7 90-821 066, työ  
00940 Helsinki

Macke Rapanen puh. 90-566 3027  
Kaivosrinteent. 2 D 29  
01610 Vantaa

Yhdistyksen sihteeri (jäsenasiat)  
Sari Vyörypuro puh. 90-698 2428  
Ryytikuja 3 L 111  
00840 Helsinki

Yhdistyksen rahastonhoitaja (kirjanpito)  
Kotten Tallgren puh. 90-889 011, työ  
Veneentekijänt. 20  
00200 Helsinki

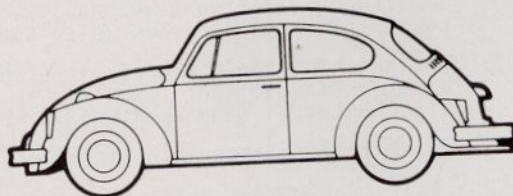
Lehden päätoimittaja  
Kimmo Veijonen puh. 90-748 358  
Kaskitie 12  
00630 Helsinki

Tekninen tieto ja tuki  
Turo Mustonen puh. 90-266 127  
02520 Lapinkylä

Tarrojen myynti (10,-/kpl ulko- tai  
sisäpuolinen)  
Mikko Sippo puh. 90-464 647  
Kimmeltie 26 E 38  
02110 Espoo

Yhdistyksen valokuva-albumin hoito  
Kimmo Veijonen puh. 90-748 358  
Kaskitie 12  
00630 Helsinki

IA-puh.-rekisterin hoito (VW-kutsut)  
Lars-Erik Schmidt puh. -  
Kantelettarent. 8 G 11  
00420 Helsinki



Toimintajaksien yhteyshenkilöt:

Helsinki  
Macke Rapanen puh. 90-566 3027  
Kaivosrinteent. 2 D 29  
01610 Vantaa

Turku  
Jukka Mäki puh. 921-305 379  
Sofiankatu 5 A 10  
20140 Turku

... toimintajaoksien yhteyshenkilöt

Tampere

Veijo Peltomies puh. 931-647 613

Orimuskatu 3 C 11

33730 Tampere

Lahti

Jyrki Sippo puh. 918-335 909

Kivimäentie 48

15200 Lahti

Porvoo

Anders Sigfrids puh 915-143 854  
tai 915-141 155 tai 90-755 6711, työ

Kajavatie 5

06100 Porvoo

Rauma

Harri Eeva puh. -

Kauppakatu 26

26130 Rauma

Vaasa

Reijo Ojajärvi puh. 961-212 743

Pentintie

65280 Vaasa

Lehtien toimitukset:

No.1 Talvi-VW, Porvoo

Ilmestyy 08.02.87

Materiaali 02.01.87 mennessä  
osoitteeseen:

Peter Nordström puh. 915-36 267

EBBO 52 B4

07340 EBBO

No.2 Kevät-VW, Vaasa

Ilmestyy 12.04.87

Materiaali 06.03.87 mennessä

Osoitteeseen:

Reijo Ojajärvi puh.961-212 743

Pentintie

65280 Vaasa

No.3 Kesä-VW, Turku

Ilmestyy 14.06.87

Materiaali 08.05.87 mennessä  
osoitteeseen:

Jukka Mäki puh. 921-305 379

Sofiankatu 5 A 10

20140 Turku

No.4 Syys-VW, Helsinki

Ilmestyy 04.10.87

Materiaali 28.08.87 mennessä  
osoitteeseen:

Macke Rapanen puh. 90-566 3027

Kaivosrinteent. 2 D 29

01610 Vantaa

No.5 Jouluku-VW, Helsinki

Ilmestyy 06.12.87

Materiaali 30.10.87 mennessä  
osoitteeseen:

Kimmo Veijonen puh. 90- 748 358

Kaskitie 12

00630 Helsinki

Monistustoiminnot:

Ilpo Puustinen puh. 90-787 927

Untuvaisentie 7 AC 41

00820 Helsinki



	VW Jetta CL 1,8 4-ov.	Ford Sierra Laser 2,0 5-ov.	Opel Ascona LS 1,6 4-ov.	Volvo 360 Sedan 1,7 4-ov.	Saab 90 2,0 4-ov.	Toyota Carina II 1,6 4-ov.
<b>Teho</b>	<b>90</b>	105	90	81	100	86
Kiihtyvyys 0-100 km/s	<b>11,1</b>	10,5	13,0	13,0	14,0	11,7
Kulutus ECE 1/3 mix	<b>7,3</b>	7,8	7,7	7,1	9,5	7,0
Mukavuusmitta mm*)	<b>1852</b>	1852	1856	1853	1784	1850
Istumatilaa m <sup>2</sup>	<b>2,63</b>	2,56	2,55	2,54	2,48	2,61
Tavaratila l	<b>550</b>	408	510	362	443	346

\*)Mukavuusmitta = kaasupolkimesta takaselkänojaan.



## Vertaa, niin tiedät millä ajat!

Uusi Volkswagen Jetta selviää vertailussa mihin tahansa ison keskiluokan autoon missä tahansa ominaisuudessa.

Ja yleensä voittajana, siitä puhuvat numerot puolestaan. Mutta Jetta tarjoaa lisäksi väkevät, urautumattomat ominaisuutensa, joiden ylivoimaisuutta ei voi numeroilla edes mitata:

Nopeaan ajoon tehdyn alustarakenteensa. Sen tasapainoisuus on talviolosuhteissa korvaamaton.

Ajosuuntaan joustavan etuakselistonsa. Se nielee puhtaasti pahimmatkin urapaikkaukset. Kaarrevakaan taka-akselistonsa. Se rauhoittaa ajoa pitkittäisissä urissa huomattavasti.

Suuntavakaan ohjauksensa. Suunta säilyy automaattisesti myös jarrutuksissa, jopa toisen puolen pyörät liukkaalla ja toisen kuivalla pinnalla.

Huipputurvallisen, purevan etuvetonsa. Tehokkaan ja nopean lämmityksensä. Varman käynnistymisensä pakasaamuina. Valtavan 550 litran tavaratilansa. Voimakkaan ulkonäkönsä.

Huipputakuunsa: täystakuun koko vuodeksi, maalitakuun kolmeksi vuodeksi, koritakuun kuudeksi vuodeksi. Ja sokerina pohjalla ainutlaatuisen liikkumisturvansa – NonStopin. Tule ja kysy, mitä kaikkea se pitää sisällään. Yllätyt.

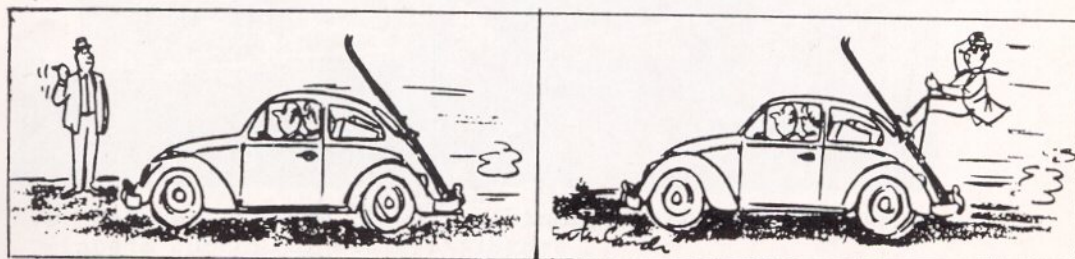


**Volkswagen**  
Menestyksen Merkki

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>
Keijo Ranta	Salo	Kupla 1300 -74
Juha Rötökö	Kuusankoski	
Antero Kröger	Hyvinkää	Karman Ghia Coupe typ 3
Seppo Tamski	Mikkeli	Kupla 1303 S -73
Teuvo Neuvonen	Jämsä	Kupla 1303 S -73
Harri Tiensuu	Espoo	VW Jetta -83
Timo Katila	Kaustua	Kupla 1300 -72
Petra Koivunen	Helsinki	
Mika Mahnala	Turku	
Kai Uski	Poitsila	Kupla 1500 -70
Ari Puisto	Mäntsälä	VW 1600 -68 typ 2
Jyrki Nurminen	Turku	Kupla 1200 -55
Jaakko Nieminen	Lahti	Kupla 1200 -65
Sami Syväterä	Riihimäki	Kupla 1300 -66
Ale Kujala	Seinäjoki	VW 1600 TL -70
Kimmo Pöppönen	Joensuu	Kupla 1500 -68
Ari Rautiainen	Riihikallio	Kupla 1300 -69
Vesa-Veikko Kantonen	Helsinki	Kupla 1300 -66
Juha Linden	Helsinki	Kupla 1300 -67
Jukka Jormalainen	Espoo	
Marko Vyörpuro	Helsinki	Kupla 1300 -67
Juha Pääkkönen	Kinnulanlahti	Kupla 1300 -73



## Volkariyhdistykseen liittyminen

Vaikka kerhomme jäsenmäärä on kasvanut jo sadoiksi, niin jatkuvasti kuuluu VW-harrastajista, jotka eivät ole kuulleetkaan VW-klubista. Kerhomme on ulkopuolisille melko tuntematon ja kuitenkin monet harrastajat haluaisivat liittyä mukaan tähän "hulluun" joukkoon.

Yksi tapa tämän harrasteen tunnetummaksi tekemiseksi on ns. puskaradio eli jos sinulla on jokin aiheesta kiinnostunut kaveri tai tuttu, niin kerro. Ja anna kerhon osoite tai liittymiskuponnit. (Kuponkeja voit tilata esim. osoitteesta Kimmo Veijonen Kaskitie 12, 00630 Helsinki tai Macke Rapanen, Kaivosrinteentie 2 D 29, 01610 Vantaa). Liittymiskupongi "paketti" sisältää lyhyen kuvauksen VW-kerhosta ja jäsenmaksulaput. Tämän "paketin" saa uusi jäsenkandinaatti myös kirjoittamalla yhdistyksen osoitteeseen: FVWA ry, PL 145, 01601 Porvoo.

Kun uusi jäsen on lähettänyt tiedot itsestään ja hänen maksusuurituksensa on tullut perille, saa hän kerholehden, tarrat, yhteishenkilöluettelon ym. ja hänestä on tullut kerhon jäsen.

Jos mitään ei kuulu yli kuukauteen, on syytä ottaa uusi yhteys ja selvittää asia. Useimmiten syynä on se, että uusi jäsen on unohtanut nimensä jäsenmaksulapusta ja tällöin ei sihteeri tiedä kuka on maksanut.

Kerhoon voivat liittyä kaikki, jotka ovat kiinnostuneita VW-merkkisistä autoista. Auton omistaminenkaan ei ole välttämätöntä, - rakkaus VW:hen riittää.

Se mitä Volkkarikerhosta saa on itse kustakin kiinni. Joillekin se antaa paljon uusia ystäviä, jotka ovat kiinnostuneita samasta aiheesta. Joku toinen saa tarvitsemiaan vinkkejä VW-tekniikasta, varaosista, huollosta ja VW-kirjallisuudesta tai yhteyksiä ulkomaisiin VW-harrastajiin ja tarvikeliikkeisiin.

Kerho tarjoaa lisäksi keskustelumedian, tämän VW-lehden, johon saa kirjoittaa ja purkaa ajatuksiaan ja josta voi löytää tiedonjyväsiäkin. Yhteisissä kokoontumisissa on mahdollista tavata muita, keskustella, katsella ja vaihtaa ajatuksia ja kokemuksia.

Voidaankin sanoa, että VW-kerho on samanlaisten "hullujen" yhteenliittymä. Mitään varsinaista "hyötyä" siitä ei ole siinä mielessä että maksamalla 70 mk saataisiin isoja alennusprosentteja eri liikkeistä. Tämä on aatteellista toimintaa.

Tietenkin, jos sinulla on tuttu jossakin liikkeessä, joka myöntäisi jäsenille alennuksia, niin kirjoita ihmeessä tähän lehteen- sehän hyödyttäisi meitä kaikkia.

Bernhardilais-  
malli -85



## Uusien jaoksien perustaminen

Kerhollamme on toimintajaoksia useilla eri paikkakunnilla. Jaokset ovat samalla paikkakunnalla toimivien jäsenten vapaamuotoisia yhteisliittymiä. Ideana on se, että jäsenet voisivat samalla paikkakunnalla olla yhteydessä keskenään ja uudet jäsenet voitaisiin ohjata heidän joukkoonsa.

Joukossa syntyy enemmän ajatuksia, on kiva tavata muita, katsella toisten autoja, valokuvia ja VW-lehtiä sekä vaihtaa kokemuksia. Käytännössä kokoontuminen tapahtuu esim. kerran viikossa paikkakunnan keskeisellä bensa-asemalla.

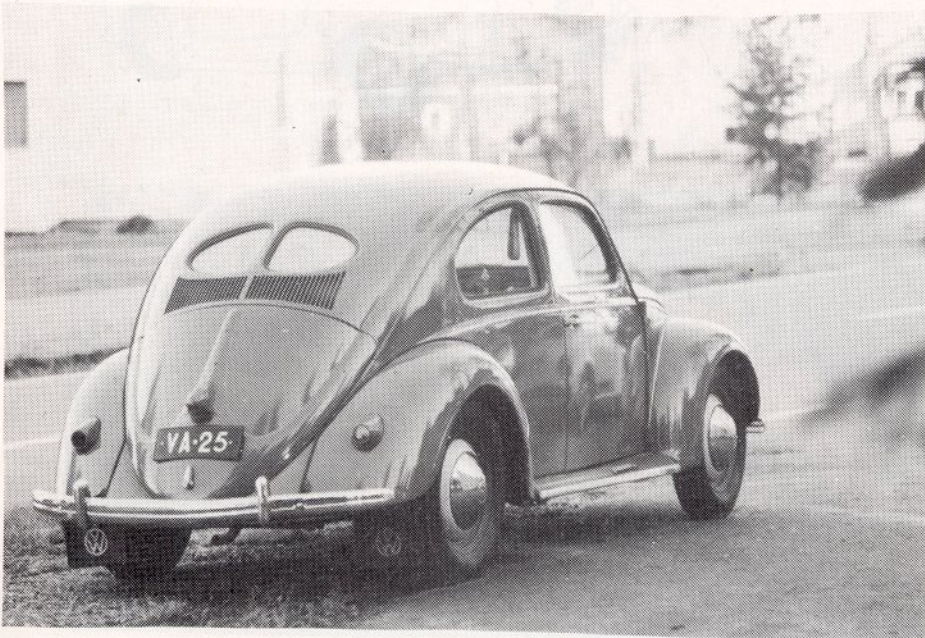
Jaoksen perustaminen ei vaadi mitään virallisia muodollisuuksia. Riittää kun on tiedossa yhteyshenkilö (nimi ja osoitetiedot), johon voi tarvittaessa ottaa yhteyttä.

Alkaisitko sinä paikkakuntasi yhteyshenkilöksi ?

Katso tästä lehdestä jäsenlistasta, onko paikkakunnallasi joitakin muitakin jäseniä. Kysy sihteeriltämme tarkemmat osoitetiedot ja perustakaa jaos. Kirjoittakaa tähän lehteen yhteyshenkilön osoitetiedot ja kokoontumisaikanne, niin muutkin jäsenet osaavat tulla mukaan.

Myöhemmin toiminnan mahdollisesti laajetessa voi porukalla vuokrata tallin, anoa kunnalta kerhotiloja jne. Mutta eihän sekään ole välttämätöntä ja tavoite sinänsä. Pääasia on että kaikki harrastajat pääsisivät tapaamaan toisiaan, ideoimaan, keskustelemaan ja kehittämään.

Ei sitten muuta kuin tuumasta toimeen.

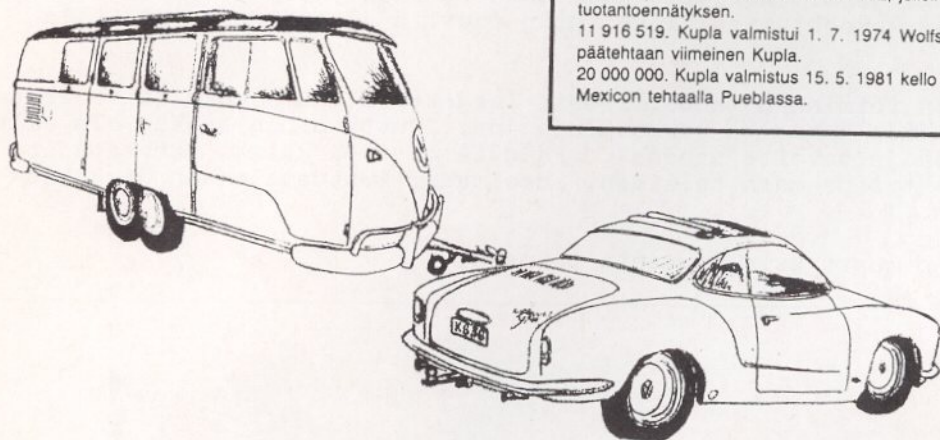


VW Kupla mallia -51, VA-25, sininen, moottori 1200 ccm,  
Omistaja Juhani Kohtamäki, Alavus

## Kuplan myynti vuosina 1963–1977 Suomessa

1963	5952	1971	3772	100 000. Volkswagen Suomessa oli automaattivaihteinen Kupla, joka luovutettiin Helsingissä 23. 1. 1968.
1964	8822	1972	9947	Tänä päivänä Kuplaa ei edes hinnoitella Suomessa, sillä tehdas ei ole halukas myymään mallia tänne.
1965	15 353	1973	7487	Vaikka viimeiset uudet Kuplat on myyty meillä 1977, se on yhä auto-
1966	12 758	1974	3775	kannassamme kolmanneksi yleisin automalli – vuoden 1980 lopussa 68 381 autoa rekisterissä.
1967	11 367	1975	1001	
1968	6085	1976	64	
1969	9463	1977	29	
1970	7349			

Alla: Volkkaristin kesälomayhdistelmä



## Kuplan tuotanto vuosittain

1945	1.785	1957	381.000	1969	1.220.000
1946	10.000	1958	452.000	1970	1.196.000
1947	9.000	1959	575.000	1971	1.292.000
1948	19.000	1960	739.000	1972	1.221.000
1949	46.000	1961	828.000	1973	1.206.000
1950	82.000	1962	876.000	1974	791.000
1951	94.000	1963	838.000	1975	441.000
1952	114.000	1964	948.000	1976	383.000
1953	151.000	1965	1.091.000	1977	259.000
1954	202.000	1966	1.081.000	1978	272.000
1955	280.000	1967	926.000	1979	263.000
1956	333.000	1968	1.186.000	1980	236.000

Kuplan tuotanto Länsi-Saksassa lakkasi 19. 1. 1978, jolloin viimeinen auto valmistui Erdenissä. Tänä päivänä sitä valmistetaan vielä Meksikossa ja Brasiliassa sekä kootaan näiden ohella myös Nigeriasa, Venezuelassa, Perussa, Uruguayssa ja Filippiineillä. Euroopassa – lähinnä Länsi-Saksassa, Sveitsissä ja Italiassa – myytävät uudet kuplat tuotetaan Meksikossa.

10 000. auto valmistui 14. 10. 1946.

100 000. auto valmistui 4. 3. 1950.

500 000. auto valmistui 3. 7. 1953.

1 000 000. auto valmistui 5. 8. 1955.

15 007 034. auto valmistui 17. 2. 1972, jolloin Kupla ohitti T-Fordin tuotantoennätyksen.

11 916 519. Kupla valmistui 1. 7. 1974 Wolfsburgin tehtaalla ja oli päättehtaan viimeinen Kupla.

20 000 000. Kupla valmistus 15. 5. 1981 kello 12.31 Volkswagen de Mexican tehtaalla Puebllassa.



VW 1303 S -73, HSB-955, 1700 ccm, väri kulta, moottori lievästi piristetty, kaasarit 2x32 PDSIT-3, vanteet 6x14", kaasuiskarit ym. om. Pekka Ondruska, Jämsä



FVWA r.y.:n jäsenet lokakuussa 1986 (Jäsenmäärä 278 jäsentä.)

Aalto Esa	VANTAA	Helin Sari	ORIVESI AS
Aapro Jukka	HELSINKI	Hellsten Patrik	LOVIISA
Ahlgren Anders	ESPOO	Henell Frank	HELSINKI
Ahlroos Suvi-Päivikki	HELSINKI	Holmström Hans	KIRKKONUMMI
Akkanen Marko	UNAJA	Homanen Pekka	PALTAMO
Alasalmi Jussi	PERÄSEINÄJOKI	Honkamäki Reijo	KIIKOINEN
Andersson Jouni	PIISPANRISTI	Huhta Ari	KOKKOLA
Backman Markus	HELSINKI	Hyvönen Reijo	ESPOO
Björkell Harry	BORGÅ	Hämäläinen Juhani	HELSINKI
Brandt Mika	KANNONJÄRVI	Ikonen Jari	JOUTSENO
Brola Kari	KUOPIO	Ilmoni Juha	LAPPEENRANTA
Edvardsson Tom	ESPOO	Isaksson Jani	VANTAA
Eeva Harri	RAUMA	Jaakkola Kimmo	MARTTILA
Erikson Göran	SVERIGE	Jakola Timo	LAHTI
Eronen Jukka	HELSINKI	Johansson Peter	EKENÄS
Eskola Heikki	ESPOO	Jokela Matti	RAAHE
Forslund Anders	JORVAS	Jokinen Mika	VAMMALA
Forsman Mikael	HELSINKI	Jonsson Pär	SVERIGE
Grannenfelt-Holst Ann-B.	VANDA	Jormalainen Jukka	ESPOO
Granström Kjell	ISNÄS	Joro Ari	HELSINKI
Grösroos Sinikka	HELSINKI	Jortikka Hannu	KOUVOLA
Haavisto Timo	PORI	Juden Kai	VANTAA
Hakalax Jari	ILMAJOKI	Järvi Teppo	RIIHIMÄKI
Halme Jukka	VANTAA	Kananen Pekka	HELSINKI
Hankiola Joakim	KUUSJOKI	Kallinen Marko	PIISPANRISTI
Hannula Harri	KOTKA	Kanerva Jari	KUOPIO
Hansson Sven	LOVIISA	Kantonen Vesa-Veikko	HELSINKI
Hansson Åke	LOVIISA	Karasvirta Kai	HELSINKI
Haukka Juha	KAJAANI	Karenius Harri	ESPOO
Hautala Riku	VANTAA	Karppinen Ari	RAAHE
Heikola Kai	TURKU	Karvonen Pekka	ESPOO
Heikkala Pasi	OITTI	Karike Reima	ESPOO
Heikkilä Juha	RUSKO	Katila Timo	KAUTTUA
Heikkinen Hannu	JYVÄSKYLÄ	Kempf Pawel	RIISTAVESI
Heino Mika	RAUMA	Kierikka Olli	VALKEAKOSKI
Heinonen Hannu	TURKU	Kivimäki Pentti	SVERIGE
Heinonen Timo	TURKU	Kivinen Hannu	HELSINKI
Heiskanen Timo	HELSINKI	Kivinen Jari	PORI
Helin Isto	RAUMA	Kohtamäki Juhani	ALAVUUS
Helin Mauri	RAATALA	Koistinen Timo	VANTAA

Koivunen Petri	SELSINKI	Laitinen Rami	ESPOO
Korkiamäki Jukka	SEINÄJOKI	Lampola Kimmo	LAMMI
Korpela Markku	LOIMAA KK	Lannder Roger	FORSSA
Koskela Hannu	TURKU	Laukkanen Pekka	VANTAA
Koski Kimmo	HUITTINEN	Lehtinen Reijo	HELSINKI
Koski Rani	VAASA	Lehtinen Tero	LAMMI
Koskinen Sirpa	HELSINKI	Lehtonen Markku	HELSINKI
Kotka Klaus	TURKU	Leistevuo Jorma	TURKU
Kovanen Jouni	NIEMISJÄRVI	Leppälä Jarmo	VÄÄKSY
Kröger Antero	HYVINKÄÄ	Leskinen Rauno	VAASA
Kujala Ale	SEINÄJOKI	Levänen Petri	ESPOO
Kunttu Kari	VÄLIJOKI	Liisanantti Kari	ESPOO
Kuusisto Mikko	HELSINKI	Linden Juha	HELSINKI
Kyllönen Pekka	HELSINKI	Lindfors Kari	TURKU
Könönen Hannu	TUUSULA	Lindström Isto	TURKU
Könönen Kimmo	TUUSULA	Iiukka Pasi	LAPPEENRANTA
Laaja Päivi	TAMPERE	Loippo Pekka	LAHTI
Laakkonen Tomi	LAHTI	Lyijynen Arto	IMATRA
Laaksonen Airi	HAIKIA	Mahnala Mika	TURKU
Laine Mika	MONNANUMMI	Maissalo Heidi	UOTILA
Laitinen Juha	VARKAUS	Hiljeström Kaj	TURKU



VW Karmann Ghia, -56, malagarot, 1200 ccm, ei täysin alkup. Autossa Porschen (50-luv. A-malli) jarrut, vanteet sekä kunnostettavana on Porschen (1600 ccm -59)kone. Om. Mauri Viljakainen Turku

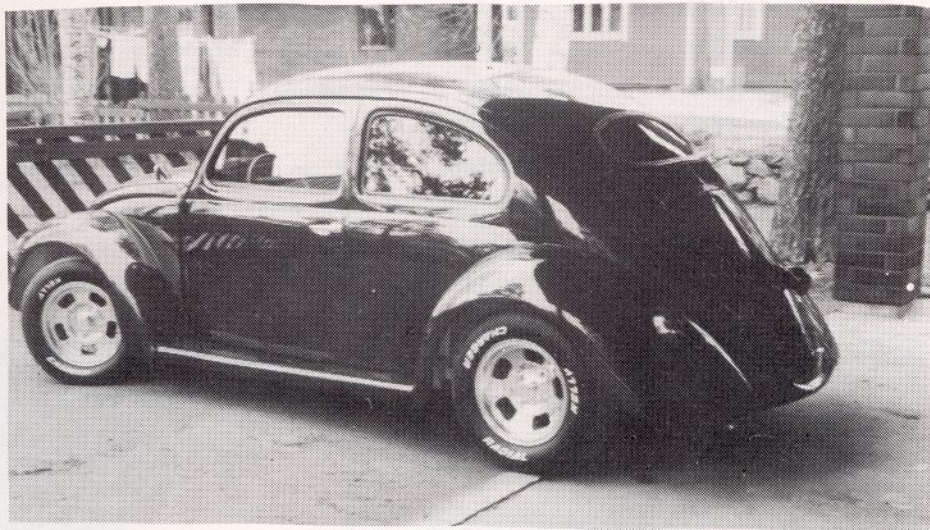
Matilainen Heikki	HYRYLÄ	Nenonen Petri	HELSINKI
Mattila Jukka	TURKU	Neste Pauli	SEINÄJOKI
Mattila Kari	RAAHE	Neuvonen Teuvo	JÄMSÄ
Mauno Jari	HELSINKI	Nieminen Jaakko	LAHTI
Menna Juha	IMATRA	Nieminen Jarkko	HELSINKI
Meriläinen Keijo	JÄRVENPÄÄ	Niemistö Kai	TAMPERE
Metelinen Riku	HELSINKI	Nirvi Jari	JUORNAANKYLÄ
Mikkola Pentti	HELSINKI	Nisunen Vesa	LAHTI
Mistola Pekka	RAISIO	Noppa Pauli	HELSINKI
Muhonen Heikki	HELSINKI	Nordberg Per Erik	ESPOO
Muona Reijo	VANTAA	Nordman Jukka	LAHTI
Mustonen Mika	LAPPEENRANTA	Nordström Peter	EBBO
Mustonen Turo	LAPINKYLÄ	Numminen Antti	TURKU
Myllärinen Eino	PULSA	Nurkkala Timo	PORVOO
Mäkelä Kalle	TURKU	Nurmi Kai	VANTAA
Mäkelä Kimmo	NURMIJÄRVI	Nurmi Martti	HELSINKI
Mäki Jukka	TURKU	Nurmi Matti	VANTAA
Mäki-Kala Jari	IILMAJOKI	Nurminen Jyrki	TURKU
Mäkinen Michael	ÄETSÄ	Ohenoja Päivi	PITÄMÄ
Mäyrä Vesa	LAHTI	Ojajärvi Reijo	VAASA
Nasretdin Seyyar	HELSINKI		



VW -Jeans, 2D Sedan 1200 -74, keltainen 1200 ccm, loistoyksilö, nimi: Aatu. Omist: Martti Rautio, Vantaa

Ojala Mikko	TURSA	Salminen Mikko	TAMPERE
Ondruska Pekka	PARTALANKOSKI	Salminen Panu	SIPI LÄ
Orasjärvi Jarkko	ESPOO	Salminen Pasi	JÄMSÄ
Orasniemi Jari	HELSINKI	Sankomäki Petri	LAPPEENRANTA
Oravainen Jukka	HELSINKI	Santonen Timo	TURKU
Palomäki Mika	HELSINKI	Schmidt Lars-Erik	HELSINKI
Paloniemi Hannu	TORNIO	Sederholm Patrick	KULLOBY
Patja Pekka	ESPOO	Seppälä Juha	LAMMI
Peltomies Riitta	TAMPERE	Seppälä Markku	VAASA
Pelttari Mika	PRUNKILA	Sigfrids Anders	PORVOO
Penttilä Tapio	SAMMALJOKI	Siilin Juha	VANTAA
Perola Kirsi	RAUMA	Siivonen Timo	IHODE
Pethman Ari	RIIHIKALLIO	Sippo Jyrki	LAHTI
Piiparinen Petri	HELSINKI	Sippo Mikko	ESPOO
Piisola Seppo	IMATRA	Soini Martti	ESPOO
Puisto Ari	MÄNTSÄLÄ	Suihkonen Timo	VANTAA
Purhonen Jukka	HAMINA	Strandberg Tom	VALKEAKOSKI
Puustinen Ilpo	HELSINKI	Ström Henry	PAIPIS
Pykönen Jussi	HELSINKI	Sundström Kimmo	VIRKKALA
Pöppönen Kimmo	JOENSUU	Sydänmaalakka Petri	HELSINKI
Raitaniemi Tapio	PORI	Syväterä Sami	RIIHIMÄKI
Ranta Keija	SALO	Tallgren Kotten	HELSINKI
Rantala Hannu	UNAJA	Talvitie Antti	SEINÄJOKI
Rantanen Aulis	TURKU	Tamski Seppo	MIKKELI
Rantanen Timo	TURKU	Tanka Raimo	LAPPEENRANTA
Rapanen Jan	ESPOO	Tanska Timo	HELSINKI
Rapanen Macke	VANTAA	Taskinen Pekka	HELSINKI
Rautiainen Ari	RIIHIKALLIO	Tenojärvi Reijo	HELSINKI
Rautio Martti	VANTAA	Teronen Jouni	HELSINKI
Riikonen Antti	HARJUNPÄÄ	Terävä Erik	TURKU
Rintala Ari	ESPOO	Teräväinen Veli-Matti	ESPOO
Ristola Hannu	LAPPEENRANTA	Tiensuu Harri	ESPOO
Risu Juha	NAANTALI	Tikkala Pertti	MAKSNIEMI
Rossi Ahti	HELSINKI	Tikkanen Kari	KUUSANKOSKI
Roti Eija	HIRVIVAARA	Toiviainen Tarja	RAISIO
Ruusuvirta Tero	LUHTAJOKI	Toiviainen Teppo	MERIMASKU
Rönnqvist Maria	VAASA	Toivonen Erkki	HAVERI
Rötkö Juha	KUUSANKOSKI	Toivonen Jari	VANTAA
Saarenpää Risto	LAHTI	Tuominen Satu	RAUMA
Saarnisuo Eija	HELSINKI	Tupala Mikael	BORGÅ
Saine Pertti	EURA	Turpela Timo	KAARINA

Turunen Tuukka	LEMPÄÄLÄ	Viljanen Stina	HELSINKI
Tähtinen Timo	HELSINKI	Viljakainen Mauri	TURKU
Uski Kai	POITSILA	Willman Kari	HELSINKI
Valtanen Airi	KAJAANI	Vilonen Olli	HELSINKI
Vanamo Taina	UOTILA	Virtanen Mika	URJALA AS
Varjonen Petri	RAUMA	Virtanen Raimo	VANTAA
Varonen Keijo	UOTILA	Viuhkonen Vesa	VANTAA
Varre Tapio	UUSI-VÄRTSILÄ	Vyörypuro Marko	HELSINKI
Vasa Olli	HELSINKI	Vyörypuro Sari	HELSINKI
Veijonen Kimmo	HELSINKI	Västi Ari	LAIHIA
Veijonen Teppo	HELSINKI	Ylä-Kujala Jarkko	KOTKA
Vesala Jarmo	KÖYLIÖ	Ylä-Kujala Jukka	KOTKA
Vesterinen Veli-Jussi	VANTAA	Åfeldt Marko	VANTAA
Viitala Mika	HAMINA	Ääri Kari	LIETO
Viitanen Hannu	JÄRVENPÄÄ	Pääkkönen Juha	KINNULANLAHTI
Viitanen Paavo	SUURILA	Hildeen Reni	INKOO KK
Viitanen Tapio	VAAJAKOSKI		



Väri Briljant Candy Red, alusta akryyli  
valkoinen, tummennetut lasit, plyysi verhoi-  
lu sisällä ja tavaratilassa, alkuperäiset va-  
losysteemit, lokasuojat levennetty sisäreunasta,  
täysin ylöslaitettu 30hv moottori, simpukka+  
jarrupääsylinteri+jarrukilvet+ moottorin suo-  
japellit ja kaikki metallinen tavara auton  
sisällä on kromattu, JP:n alumiinivanteet, ren-  
kaat edessä 215/60/14 ja takana 235/60/14 mer-  
kiltään Kelly Radial ja lisäksi Clarionin spons-  
oroimat stereot.

Omistaja:  
Ari Huhta, Kokkola

Volkkariyhdistyksen LA-kutsut

LA-puhelimet ovat saavuttaneet suosiota myös VW-porukan keskuudessa. Monilla kerhon jäsenillä on sellainen Volkkarissaan ja tässä julkaistaan lista käytössä olevista VW-kutsuista.

VW- 1	Lars-Erik Schmidt	Helsinki
VW- 2	Markus Backman	Helsinki
VW- 3	Jouni Teronen	Helsinki
VW- 4	Mikko Kuusisto	Helsinki
VW- 5	Jari Orasniemi	Helsinki
VW- 7	Veli-Jussi Vesterinen	Vantaa
VW-10	Ilpo Puustinen	Helsinki
VW-11	Juha Pykönen	Helsinki
VW-12	Päivi Ohenoja	Pitämä
VW-15	Petri Levänen	Espoo
VW-18	Jukka Aapro	Helsinki
VW-19	Hasse Holmström	Kirkkonummi
VW-27	Macke Rapanen	Vantaa
VW-36	Rami Laitinen	Espoo
VW-37	Jan Rapanen	Espoo
VW-38	Jukka Eronen	Helsinki
VW-39	Matti Nurmi	Vantaa
VW-41	Tapio Viitanen	Vaajakoski
VW-44	Kimmo Veijonen	Helsinki
VW-47	Turo Mustonen	Lapinkylä
VW-55	Timo Turpela	Turku
VW- 9	Matti Paukkonen	Helsinki

Jos sinulla on LA-puhelin tai aiot hankkia sellaisen ja haluaisit saada ikioman kutsun, niin ota yhteys kerhon LA-puhelinrekisterin hoitajaan:

Lars-Erik Schmidt  
Kantelettarentie 8 G 101  
00420 Helsinki

-----  
MYYDÄÄN

Ehjät -64 Kuplan ovet, takalasi ja sivuikkunat tiivisteineen.  
(käyvät vanhempiinkin vuosimalleihin)  
Puh. iltaisin 90-566 3027/Macke

O S T E T A A N :

VW-Bussin (vm. ennen -68) vasemmanpuoleinen  
etulokasuoja, puh. (921) 473007/Mauri

---

Myydään VW Kombiwagen -66  
9-hengen, kaksilla renkailla ja vanteilla. Uusittu moottori,  
sisustus ja penkit + lisävarusteita.

Soita Jukka Eronen puh. 90- 345 1243

---

OSTETAAN:

-55 kuplan vinkkarit

921/423883 tai 924/14026

Myytävänä:

Uutta osaa Kuplan vas. ovi 61-64,

30 hp koneen osaa, mäntäsarja, rengassarja, laakereita ym.

Käytettyjä 50-lukuisen alkup. kattoteline (kumitötsät kattoa vasten)

pari 16" vannetta

takavalvoja -54-60

lihakoukkukahvoja ym. ym.

Pakun 2/68 varaosakirja

Golf/Scirocco korjaamokäsikirja (VW:n oma suomenkiel.)

Ostetaan: Karmann Ghian hyvät puskurit, edes vasen taka.

Sonderbussin helmalistat

Soittele 921-473 007 Mauri Viljakainen

---



VW Kastenwagen -60, UMX-866, valkoinen umpipaketti, laitettu lähes alkuperäiskuntoon, Vuoden Volkkari 1985, omistaja Peter Nordström, Porvoo (soita 915-36 267, jos havittelet tätä kauneutta itsellesi).

Volkkariyhdistyksen tarra "Susilinna"

Tarraa on saatavana sisä- ja ulko-  
puolisena versiona (liima etu- tai  
takapuolella).

Tarran koko n. 80 mm ja väri musta/  
hopeanharmaa. Hinta 10,-/kpl.

Jos haluat tilata tarroja niin lähe-  
tää tilauksesi ja tarvittava määrä  
kympejä osoitteeseen:

Mikko Sippo  
Kimmeltie 26 E 38  
02110 Espoo

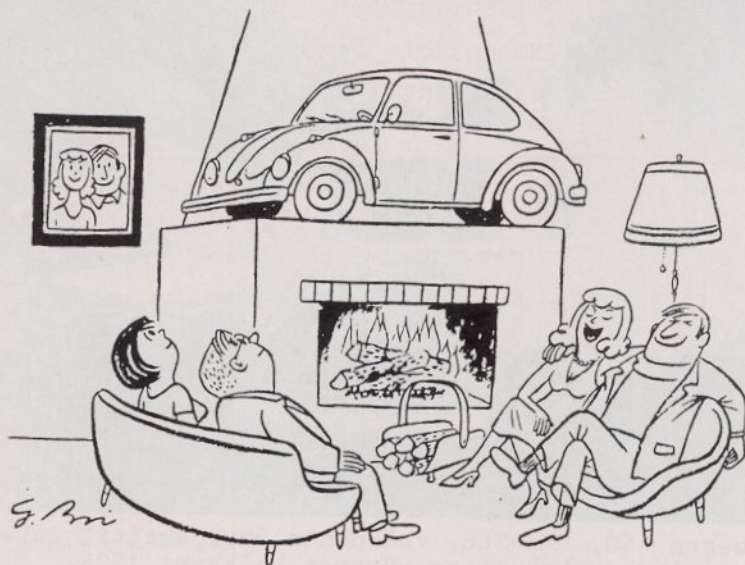


AUTOPURKAAMO HYÖTY-OSA

KAIKKI MERKIT - KAIKKI MALLIT

VOLKSWAGEN: kuplat, pakut, TL, 412, Passat, Golf  
Edullisia B-osia myös talviautoosi. Pääosa autoista  
vuosilta 1965-1980.

HYÖTY-OSA KYTKINTIE 17 00770 HELSINKI, puh. 90-386 352





Yhdistyksen säännöt - kertaukseksi, että minkälaisen yhdistyksen me kaikki oikeastaan muodostamme:

1 §

Yhdistyksen nimi on Suomen Volkkari Yhdistys - Finnish VW Association FVWA r.y. ja sen kotipaikka on Helsinki.

2 §

Yhdistyksen tarkoituksena on:

- toimia Volkswagen merkkisten autojen harrastajien kattojärjestönä Suomessa,
- mainitun automerkin eri mallien entisöiminen, autojen teknisen ja esteettisen uudistamisen ja kunnostamisen tukeminen ja edistäminen,
- tietouden ja kirjallisuuden hankkiminen ja jakaminen,
- tämän harrastuksen levittäminen maassamme ja tunnetuksi tekeminen, sekä jäsentensä avustaminen tavoittaa alan harrastajia muissa maissa, kanssakäymisen kehittäminen ja yhteydenpito ulkomailla olevien vastaavien järjestöjen kanssa,
- tätä harrastusta harrastavien henkilöiden sekä autojen luotteloiminen,
- yhdistystoiminnan avulla tarjota tilaisuus kehittävään seurusteluun jäsenilleen.

3 §

Yhdistyksen tavoitteiden toteuttamiseksi yhdistys

- osallistuu alan näyttelyihin Suomessa ja ulkomailla,
- järjestää VW autojen kuntoisuus- ja kauneuskilpailuja,
- kokous- ja esitelmätilaisuuksia, näytöksiä sekä kilpailutilaisuuksia.

4 §

Yhdistyksen jäseniä ovat:

- henkilöjäsenet, jotka ovat kunnia- ja vuosijäsenet,
  - toiminimijäsenet,
  - kannatusjäsenet, joita voivat olla henkilöt ja oikeuskelpoiset yhteisöt,
  - toiminimijäseniksi yhdistys voi hyväksyä osakeyhtiön tai yksityisen elinkeinoharjoittajan, joka haluaa myötävaikuttaa yhdistyksen tarkoituksien saavuttamiseksi,
  - johtokunta on yhdistyslain 11 §:ssä mainituin edellytyksin oikeutettu erottamaan jäsenen yhdistyksestä,
  - erottamispäätöksestä voidaan valittaa yhdistyksen kokoukselle ja on valitus jätettävä kirjallisesti yhdistyksen johtokunnalle 30 päivän kuluessa erottamispäätöksestä tiedoksisaamisesta.
- Yhdistyksen hallitus hyväksyy harkintansa mukaan henkilö- ja kannatusjäsenet.

5 §

Jäseniksi hyväksytyt suorittavat yhdistykselle liittymismaksun sekä vuotuisen jäsenmaksun, joiden suuruus määrätään vuosikokouksessa. Jäsenmaksu on suoritettava vuosikokouksen määräämänä aikana.

6 §

Yhdistyksen asioita hoitaa vuodeksi kerrallaan vuosikokouksen valitsema johtokunta, johon kuuluu puheenjohtaja sekä kaksi (2) jäsentä. Johtokunta valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan ja sihteerin. Johtokunta voi asettaa juoksevien asioiden hoitamiseen tarpeelliset jaostot ja virkailijat.

7 §

Yhdistyksen nimen kirjoittavat joko johtokunnan puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja tai johtokunnan määräämä toimihenkilö kukin yksin.



VW Golf GL 1,3 -82, Monacoblau, 1272 ccm,  
Omistaja: Kimmo Könönen, Tuusula

8 §

Yhdistyksen vuosikokous pidetään lokakuun aikana ja siinä käsitellään seuraavat asiat:

1. päätetään jäsenmaksun ja liittymismaksun suuruudesta,
2. valitaan johtokunnan puheenjohtaja ja kaksi jäsentä,
3. valitaan kaksi tilintarkastajaa ja kaksi varatilintarkastajaa tarkastamaan kuluvan vuoden hallintoa ja tilejä,
4. käsitellään kokouskutsussa mainitut asiat,
5. käsitellään muut johtokunnan tai yhdistyksen jäsenten johtokunnalle kirjallisesti vähintään 1 viikko ennen vuosikokousta esittämät asiat.

9 §

Yhdistyksen kevätkokous pidetään maaliskuun aikana ja siinä käsitellään seuraavat asiat:

1. esitetään yhdistyksen vuosikertomus, tilit ja tilintarkastajien lausunto,
2. vahvistetaan tilinpäätös edelliseltä tilikaudelta,
3. päätetään tili- ja vastuuvapauden myöntämisestä johtokunnalle tai niistä toimenpiteistä, joihin yhdistyksen hallinto ja tilintarkastajien antama lausunto ehkä antavat aihetta.

10 §

Yhdistyksen ylimääräinen kokous pidetään milloin johtokunta katsoo sen tarpeelliseksi tai kun vähintään kymmenesosa (1/10) jäsenistöstä sitä erityisesti ilmoitettua asiaa varten kirjallisesti vaatii.

11 §

Yhdistyksen kokous kutsutaan koolle vähintään viikkoa ennen kokousta kiertokirjeellä tai ilmoituksella kahdessa paikakunnalla ilmestyvässä päivälehdessä.

12 §

Yhdistyksen tilikautena on kalenterivuosi. Tilinpäätös on edelliseltä vuodelta annettava tilintarkastajille ennen helmikuun ensimmäistä (01.02.) päivää.

13 §

Tilintarkastajien tulee ennen maaliskuun ensimmäistä (01.03.) päivää antaa johtokunnalle kirjallinen yhdistyksen <sup>kevät</sup>kokoukselle osoitettu kertomus toimittamastaan yhdistyksen hallinnon ja tilien tarkastuksesta.

14 §

Yhdistyksen sääntöjen muuttamisesta on päätettävä vähintään kahden kolmanneksen (2/3) äänten enemmistöllä luettuna äänestyksessä annetuista äänistä.

15 §

Yhdistyksen hallinnassa olevat varat voidaan käyttää yksinomaan tarkoituksiin, jotka edistävät 2 ja 3 §:ssä mainittuja asioita.

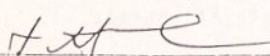
16 §

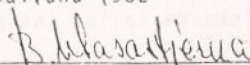
Yhdistys voi vastaanottaa lahjoituksia sekä testamentteja sekä hallita näin saatua omaisuutta. Jos yhdistys lakkautetaan tai se purkautuu, ~~XXXXXX~~ <sup>luovutetaan</sup> sen jäljelle jääneet varat jollekin yhdistyksen tarkoitusta edistävälle rekisteröidylle järjestölle.

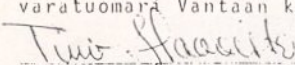
17 §

Muissa kohdin menetellään kuten yhdistyslaki määrää.

Helsingissä, helmikuun 10 päivänä 1982

  
Jukka Markku Halme  
varatuomari Vantaan kaupungista

  
Berndt Kristian Björnsson Wasastjerna  
haastemies Helsingin kaupungista

  
Timo Juhani Haavisto  
opiskelija Porin kaupungista



VW 1200 -63, GF-5, valkoinen, korkeaselkän. penkit, jenkkipuskurit  
Omistaja Hannu Jortikka, Kouvola

## SEURAAVA LEHTI

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

-Seuraava lehti ilmestyy 08.02.87

-Siihen tarkoitettujen juttujen on oltava toimituksessa viimeistään 02.01.87 mennessä.

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

Peter Nordström (puh. 915-36 267)

EBBO 52 B4

07340 EBBO

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 kokoaa 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-nickit ym.
- Jäsenasiat, jäsenmaksuasiat, jäsenluettelot, osoitteet, jäsenten autot, kerhon toimihenkilöt, jaosten yhteyshenkilöt jne.
- Kerro kuulumisia muiden maiden VW-kerhoista.

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

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, kauppiaalitasi, työpaikastasi tai jostain firmasta ilmoitus.

-Lehden painos on 450 kpl

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

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

-Lähetä hankkimasi mainos lehden toimitukseen sisäänjättöpäivään mennessä.

Näin kirjoitan tähän 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. (Riippuu 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 laitetaan riittävä 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-sivuksi).

KERHOLEHDEN KERÄILYSARJA:



Werkfoto  
Works Photo  
Photo VW  
Fotografia VW

VW-Cabriolet  
VW Convertible  
Cabriolet VW  
Volkswagen cabriolet

Abdruck honorarfrei:  
Reproduction allowed free of charge  
Reproduction autorisée et gratuite  
Riproduzione gratuita

Volkswagen Cabriolet 1961

**MOBILISTI**

Krämertintie 21, 00620 Helsinki 62

**MOBILISTI-lehti:** Mobilisti-lehti ilmestyy kuusi kertaa vuodessa. Tilaushinta 1987 on 110,- mk, irtonumeron hinta 23,-. Noudatamme kestopilausta. Tilaukset ja osoitteenmuutokset hoitaa toimitus, Krämertintie 21, 00620 Hki 62 p. 90-797969.

Kerholehdemme viime numerossa, tässä numerossa ja ehkä tulevissakin numeroissa on kuvia, jotka ovat peräisin Mobilisti-lehden kuva-arkistosta. Haluamme kiittää Mobilistin toimitusta.

Ja kaikki jäsenet joille ei vielä tule tätä jokaisen suomalaisen autoharrastajan peruslehteä, Mobilistia, nyt teillä on oivallinen tilaisuus tilata lehti ensi vuodeksi kirjoittamalla osoitteeseen: Mobilisti, Krämertintie 21, 00620 Helsinki

